

Konzeptgutachten „Grenzen des Wachstums“

Konzept zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung
des regionalen Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei





Im Auftrag von

Ostseefjord Schlei GmbH
Plessenstraße 7, 24837 Schleswig
Tel. 04621-850056

OSTSEEFjordsCHLEI

info@ostseefjordschlei.de
www.ostseefjordschlei.de

Erstellt durch

PROJECT M GmbH
Steinhöft 9, 20459 Hamburg
Tel. 040-41923960

PROJECT^M

info@projectm.de
www.projectm.de

In Kooperation mit

Planersocietät
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund
Tel. 0231 58 96 96-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietät.de

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Projektteam: Peter C. Kowalsky, Anne Weißenborn (PROJECT M), Thomas Mattner (Planersocietät)

Stand: September 2022

Titelbilder: © Ostseefjord Schlei GmbH / PROJECT M (2021/2022)

Gefördert durch



AktivRegion
SCHLEI-OSTSEE

Wir fördern den ländlichen Raum



Landesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch
die Europäische Union - Europäischer Landwirtschaftsfonds
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete





Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung der Kernergebnisse	9
2.	Einführung und Prozessübersicht.....	15
2.1	Anlass und Zielsetzung.....	15
2.2	Prozessbeschreibung und methodische Vorgehensweise	16
2.3	Raumstruktur, Daten- und Berechnungsgrundlagen	18
3.	Entwicklungsparameter für die regionale Tourismusedwicklung	22
3.1	Tourismusedwicklungskonzept der Ostseefjord Schlei Region	22
3.2	Bewertung aktueller Trends und externer Markteffekte	24
3.3	Mobilitätsanforderungen im Tourismus und Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund.....	26
4.	Bewertung der Ausgangssituation (Makrostandortanalyse).....	29
4.1	Tourismusedwicklung der Ostseefjord Schlei Region	29
4.1.1	Touristisches Angebot und Raumstruktur	29
4.1.2	Touristische Nachfrage und Einzugsgebiet.....	31
4.1.3	Tourismusintensität und Tourismusakzeptanz	34
4.2	Ganzheitliche Mobilitätsbetrachtung	35
4.2.1	Erreichbarkeit der Schlei-Region	35
4.2.2	Angebotsanalyse - Regionale Erreichbarkeit	36
4.2.3	Touristisches Kfz-Verkehrsaufkommen der Übernachtungsgäste (Rechnerische Abschätzung).....	39
5.	Entwicklungsperspektiven für die Region.....	44
5.1	Planungs- und Entwicklungsvorhaben in der Beherbergung	45
5.2	Prognose des touristischen Verkehrsaufkommens für 2025	46



5.3	Monitoring- und Controlling-Kennziffern zur Erfassung und Bewertung der Wirkungseffekte und Entwicklungsperspektiven des Tourismus	47
5.4	Teilräumliche Differenzierung von Entwicklungsperspektiven	49
5.4.1	Entwicklungsperspektive 1 „Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau“	50
5.4.2	Entwicklungsperspektive 2 „Regulierte Entwicklung im Bestand“	50
5.4.3	Entwicklungsperspektive 3 „Moderates Wachstum“	51
5.4.4	Entwicklungsperspektive 4 „Gezieltes Wachstum“	51
6.	Teilraumspezifische Steuerungs- und Entwicklungsempfehlungen (Mikrostandortanalyse).....	53
6.1	Teilraum Ostsee mit Unterscheidung in Nord und Süd	53
6.1.1	Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse	54
6.1.2	Teilraum „Nördliche Ostseeküste / Geltinger Bucht“	55
6.1.3	Teilraum „Südliche Ostseeküste / Schwansen“	56
6.1.4	Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven.....	57
6.1.5	Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte	58
6.2	Teilraum „Stadt Kappeln“	60
6.2.1	Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse	61
6.2.2	Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven.....	63
6.2.3	Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte	63
6.3	Teilraum „Stadt Schleswig“	65
6.3.1	Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse	66
6.3.2	Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven.....	68
6.3.3	Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte	69
6.4	Teilraum „Schleidörfer“	70
6.4.1	Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse	71
6.4.2	Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven.....	73
6.4.3	Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte	74



6.5	Teilraum „Binnenland“	75
6.5.1	Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse	76
6.5.2	Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven.....	78
6.5.3	Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte	79
7.	Handlungsempfehlungen zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus	80
7.1	Handlungsfelder für die Steuerung der qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei.....	80
7.2	Empfehlungen zur Einführung von Kapazitätsgrenzen.....	81
7.3	Schlüsselprojekte zur Sicherung der nachhaltigen Tourismusentwicklung	82
8.	ANLAGEN	94
I	Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe.....	94
II	Zuordnung der Gemeinden zu den Teilräumen.....	95
III	Gesamtaufstellung: Maßnahmenempfehlungen nach Handlungsfeldern .	96
	HF1: Planungsrecht/Richtlinien & Vorgaben	97
	HF2: Angebotsausbau/Bestandsqualifizierung.....	98
	HF3: Mobilitätsinfrastruktur und -angebote	99
	HF4: Marketing- und Auslastungssteuerung	101
	HF5: Tourismusnetzwerk und -bewusstsein	101
IV	Glossar	102



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Destinationstypen im Wettbewerbsvergleich (Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein / dwif, 2022)	9
Abbildung 2: Entwicklungsperspektiven für die unterschiedlichen Teilräume der Region (PROJECT M, 2022).....	11
Abbildung 3: Prognose 2025 - Pkw-Wege/Sommertag durch Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022).....	12
Abbildung 4: Handlungsfelder Tourismusentwicklung (PROJECT M, 2022)	12
Abbildung 5: Empfehlungen für die Einführung von teilraumspezifischen Kapazitätsgrenzen (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)	13
Abbildung 6: Schlüsselprojekte für die Steuerung einer nachhaltigen Tourismusentwicklung in der Region (PROJECT M, 2022)	14
Abbildung 7: Prozessverlauf des Konzeptgutachtens im Überblick (PROJECT M, 2021/2022).....	17
Abbildung 8: Begleitgremium (PROJECT M, 2022).....	17
Abbildung 9: Auszug Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021.....	18
Abbildung 10: Untergliederung der Region in Teilräume (PROJECT M, 2022)	20
Abbildung 11: Leitziele des Tourismusentwicklungskonzeptes für die Ostseefjord Schlei Region (PROJECT M, 2020).....	22
Abbildung 12: Positionierungsstrategie der Ostseefjord Schlei Region (PROJECT M, 2020)	23
Abbildung 13: Zahlen – Daten – Fakten, das Tourismusjahr 2021 im Rückblick (DTV, 2022)	25
Abbildung 14: Beherbergungsangebot (PROJECT M, 2022, Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2021)	29
Abbildung 15: Bestandserhebung Modellprojekt 2021 – Betriebe, Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistikamt Nord (PROJECT M, 2022).....	30
Abbildung 16: Qualität des Beherbergungsangebotes im Benchmark (Destination Quality / TrustYou, 2021).....	30
Abbildung 17: Qualität des Beherbergungsangebotes der Teilräume (Destination Quality / TrustYou, 2021).....	31
Abbildung 18: Einzugsgebiet und Quellmärkte des Ostseefjord Schlei (PROJECT M 2019; Statistikamt Nord 2016-2019)	31
Abbildung 19: Übernachtungen im Vergleich mit den Nachbarregionen und der Teilräume untereinander (PROJECT M, 2022; Statistikamt Nord 2016-2022)	32
Abbildung 20: Anteile der Teilräume an den Gesamtübernachtungen und Gästeankünften 2021 (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)	33
Abbildung 21: Saisonalität im Benchmark 2019 und 2020 (PROJECT M, 2022; Statistikamt Nord 2020-2021)	33
Abbildung 22: Bevölkerungsbefragung in der Region (OfS GmbH, 2021).....	34
Abbildung 23: Tourismusintensität (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2020)	34



Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl der Gäste der OfS bei der Anreise (Gästabefragung der OfS 2021)	35
Abbildung 25: Regionale Erreichbarkeit – PKW (Planersocietät, 2022)	36
Abbildung 26: Regionale Erreichbarkeit – ÖPNV (Planersocietät, 2022)	37
Abbildung 27: Regionale Erreichbarkeit – Fahrrad (Planersocietät, 2022)	38
Abbildung 28: Saisonale Verteilung des Fahrtenaufkommen im Kfz-Verkehr der Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)	40
Abbildung 29: Verteilung des Fahrtenaufkommen im Kfz-Verkehr der Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)	41
Abbildung 30: Schematische Verortung des An- und Abreiseverkehr (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste	42
Abbildung 31: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Schleswig-Holstein 2015	43
Abbildung 32: Wirkungseffekte auf die Region (PROJECT M, 2022)	44
Abbildung 33: Hochrechnung der Ist-Nachfrage 2021 und Prognose-Nachfrage 2025 (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Bestandserhebung Modellprojekt 2021; Statistikamt Nord 2022 sowie Abfrage der Entwicklungsvorhaben in den Kommunen)	45
Abbildung 34: Prognoseannahmen - Bettenkapazität 2025 nach Teilräumen (Planersocietät, 2022)	46
Abbildung 35: Prognose 2025 - Pkw-Wege/Sommertag durch Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)	46
Abbildung 36: Entwicklungsperspektiven für den regionalen Tourismus (PROJECT M, 2022)	47
Abbildung 37: Entwicklungsperspektiven im Überblick (PROJECT M, 2022)	52
Abbildung 38: Entwicklungsperspektiven der Teilräume (PROJECT M, 2022)	52
Abbildung 39: Steckbrief des Teilraums Ostseeküste (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); https://www.ostseefjordschlei.de ; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	53
Abbildung 40: Beherbergungsangebot im Teilraum Nördliche Ostseeküste/ Geltinger Bucht (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	55
Abbildung 41: Beherbergungsangebot im Teilraum Südliche Ostseeküste/ Schwansen (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	56
Abbildung 42: Schematische Verortung des Ausflugverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste in den Teilräumen Ostsee (Planersocietät, 2022)	57
Abbildung 43: Steckbrief des Teilraums Kappeln (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); https://www.ostseefjordschlei.de ; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	60
Abbildung 44: Beherbergungsangebot im Teilraum Kappeln (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	62
Abbildung 45: Schematische Verortung des Ausflugsverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Kappeln (Planersocietät, 2022)	63



Abbildung 46: Steckbrief des Teilraums Schleswig (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); https://www.ostseefjordschlei.de ; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	65
Abbildung 47: Beherbergungsangebot im Teilraum Schleswig (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	67
Abbildung 48: Schematische Verortung des Ausflugverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Schleswig (Planersocietät, 2022)	68
Abbildung 49: Steckbrief des Teilraums Schleidörfer (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); https://www.ostseefjordschlei.de ; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	70
Abbildung 50: Beherbergungsangebot im Teilraum Schleidörfer (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	72
Abbildung 51: Schematische Verortung des Ausflugverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Schleidörfer (Planersocietät, 2022)	73
Abbildung 52: Steckbrief des Teilraums Binnenland (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); https://www.ostseefjordschlei.de ; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	75
Abbildung 53: Beherbergungsangebot im Teilraum Binnenland (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)	77
Abbildung 54: Schematische Verortung des Ausflugverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Binnenland (Planersocietät, 2022)	78
Abbildung 55: Handlungsfelder Tourismusentwicklung (PROJECT M, 2022)	80
Abbildung 56: Empfehlungen für die Einführung von teilraumspezifischen Kapazitätsgrenzen (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)	81
Abbildung 57: Schlüsselprojekte für die Steuerung einer nachhaltigen Tourismusentwicklung in der Region (PROJECT M, 2022)	82

1. Zusammenfassung der Kernergebnisse

Der Tourismus hat für die Region Ostseefjord Schlei eine sehr hohe Bedeutung. Für die Städte und Gemeinden in der Region ist der Tourismus der entscheidende Standort- und Wirtschaftsmotor. Er ist zudem wichtiger Teil des Lebensraummanagements, leistet wichtige Kostendeckungsbeiträge für kommunale Infrastrukturen, ist bedeutender Imagerträger für den Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort und sichert wichtige Einnahmen für verschiedenste Branchen und die kommunalen Haushalte.

Tourismus als Wirtschaftsfaktor und Grundlage für einen attraktiven Lebensraum bewusst stärken

Gerade aufgrund der zentralen Bedeutung des Tourismus ist es wichtig, die Qualität, den wirtschaftlichen Wert und den Mehrwert des Tourismus für die Region zu sichern und nachhaltig auszubauen. Im Kontext eines zukunftsgerichteten Destinationsmanagements muss die Zielsetzung bestehen, bei der Steuerung der Tourismusentwicklung auf die Ausgewogenheit der wirtschaftlichen Perspektiven der Tourismusbetriebe und Kommunen mit den sozialen Anforderungen für die Zufriedenheit der Gäste, der Bevölkerung und der Arbeitnehmenden als auch der ökologischen Belange des Naturraumes und der Umwelt zu achten. Nur so ist sicherzustellen, dass Marken- und Erlebnisqualität, das Willkommensein in der Region und eine langfristig erfolgreiche touristische Wertschöpfung gewährleistet werden können.

Mit einer Begrenzung von Beherbergungskapazitäten oder auch der Begrenzungen von Besucherkapazitäten besteht hierbei die Möglichkeit, den Erlebniswert, die Qualität und damit die Attraktivität der Region zu steigern. Die aktive Steuerung der Tourismusentwicklung und eine Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus sind damit wichtige Grundlagen und Instrumente, um den Wert und die Perspektive der Marke Ostseefjord Schlei und die damit verbundene Wertschöpfung auf der Basis von höheren Umsatzraten und die Akzeptanz und Unterstützung der Bevölkerung gegenüber dem Tourismus zu erhalten bzw. zu steigern.

Effekte der Corona-Pandemie und gestiegene Nachfrage aus dem deutschen Binnenmarkt

Die Pandemie hat den Tourismus in Schleswig-Holstein und auch in der Region Ostseefjord Schlei erheblich getroffen. Allerdings ist die Region im Vergleich zu anderen Regionen in Schleswig-Holstein und insbesondere im nationalen Vergleich gut durch die Krise gekommen. Durch die Umsetzung der „Modellregion“ zur Öffnung des Tourismus konnten sogar Zuwächse in einzelnen Monaten verbucht werden. Gerade in den Segmenten „Wohnmobil / Camping“ und „Ferienwohnungen / Ferienhäuser“ waren während der Öffnungsphasen der Corona-Pandemie deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen.

Die Öffnung des Tourismus während der Corona-Pandemie hatte aber nicht nur positive Effekte. Mit den weltweiten Einflusseffekten auf den Tourismus veränderten sich auch die Nachfrage- und Reiseintensitäten. Reisebeschränkungen in anderen Bundesländern, Restriktionen für den Incoming- und Outgoing-Tourismus sowie betriebswirtschaftliche Herausforderungen und fehlende Arbeitskräfte führten zu großen Beeinflussungen in der Region. Die in den Öffnungsphasen des Tourismus entstehende Nachfrage aus dem Binnenmarkt führte dazu, dass

	ÜN 2021 ggü. 2019	ÜN 2021 ggü. 2020
	Schleswig-Holstein -10,0%	+12,0%
	Deutschland -37,4%	+2,6%
	Küsten	
	Schleswig-Holstein -7,1%	+11,3%
	Deutschland -16,5%	+5,0%
	Seenregionen	
	Schleswig-Holstein -6,5%	+19,0%
	Deutschland -25,3%	-2,9%
	Städte	
	Schleswig-Holstein* -21,4%	+15,7%
	Deutschland -53,3%	+6,8%
	Flach- und Hügelland	
	Schleswig-Holstein -23,8%	+15,8%
	Deutschland -30,9%	+6,7%

* MAKs-Städte

Abbildung 1: Destinationstypen im Wettbewerbsvergleich (Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein / dwif, 2022)

sich der Urlaub im eigenen Land aufgrund der unsicheren oder noch nicht wieder möglichen Auslandsreisen insbesondere in den Küstenregion und Seeregionen in Schleswig-Holstein zwar sehr positiv entwickelt hat, aber auch deutliche saisonale Überbelastungserscheinungen aufgetreten sind. Tourismusakzeptanzfragen, Arbeitskräftegewinnung, Grenzen des Wachstums und Fragen zur Besucherlenkung und Auslastungssteuerung rückten zunehmend in den Vordergrund und haben aufgrund anhaltender Effekte der Corona-Pandemie und weiterer externer Markteffekte auch zukünftig eine hohe Bedeutung.

Verantwortungsvoller, nachhaltiger Qualitätstourismus als zentrale Leitlinie

Die nachhaltige Ausrichtung und Tourismusedwicklung der Region wurde zuletzt im Tourismusedwicklungskonzept (TEK) Ostseefjord Schlei im Jahr 2021 verankert. Die Region gehört damit zu den Vorreitern in Schleswig-Holstein sowie im Deutschland-Tourismus und schafft sich ein starkes Profil und Differenzierung im Aufmerksamkeits- und Erlebniswettbewerb. Auch weil Nachhaltigkeit in der aktuellen Tourismusstrategie von Schleswig-Holstein Leitmotiv und Qualitätsmerkmal für einen zukunftsgerichteten, akzeptierten und erfolgreichen Tourismus in Schleswig-Holstein ist, schafft die Region mit der nachhaltigen Ausrichtung für einen verträglichen und verantwortungsvollen Qualitätstourismus Vorteile in der Binnen- und Außenwirkung.

Im Zuge der Erarbeitung des TEK wurden Leitziele und Leitlinien für eine nachhaltige Profilierung und Tourismusedwicklung festgelegt. Diese sind somit für die Entwicklung dieses Konzepts mit dem Ziel der Sicherstellung einer nachhaltigen Tourismusedwicklung maßgeblich von Bedeutung. Die Leitziele fokussieren über die Profilierung der Marke, die Steigerung der Qualität als auch die Steigerung der Wertschöpfung eine weiterhin wachstumsorientierte und wertschöpfungsstarke Tourismusedwicklung. Das wirtschaftliche Wachstum soll aber nicht mehr durch neue Kapazitäten forciert werden, sondern vielmehr durch eine bessere Auslastung und Investitionen in den Bestand.

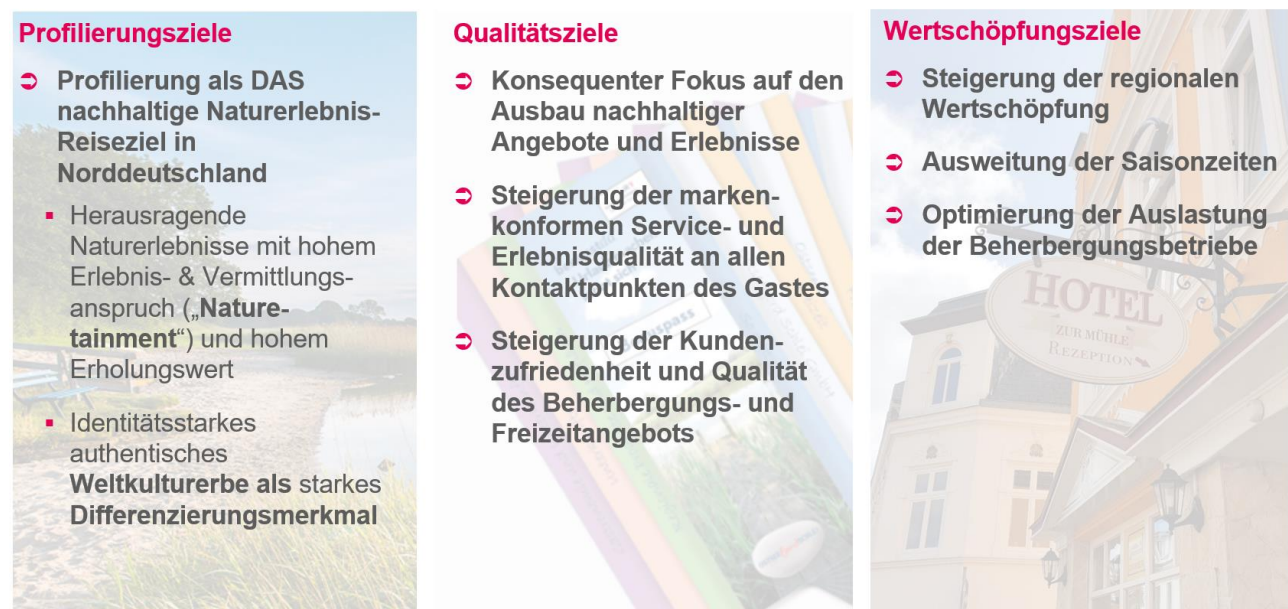


Abbildung 2: Leitziele für die Tourismusedwicklung aus dem TEK (PROJECT M, 2021)

Ausbau von Kapazitäten schafft starke regionale Unterschiede und erfordert abgestimmte Investitionen

In einigen Teilräumen der Region sind die Grenzen des quantitativen, vorwiegend durch einen Ausbau der Beherbergungskapazitäten getriebenen Wachstums deutlich sichtbar. Projekte wie das OstseeResort Olpenitz (kurz ORO) in Kappeln mit ca. 6.500 Betten nach Fertigstellung haben deutliche Einflüsseffekte auf die gesamte Region. Das Potenzial an Übernachtungsgästen und das Potenzial an Wertschöpfung konnte hier aufgrund noch fehlender Infrastrukturanpassungen, fehlendem Ausbau und Ertüchtigung der Erlebnisinfrastruktur

noch nicht gehoben werden. Vielmehr kommt es aktuell zu punktuellen und saisonalen Überlastungserscheinungen im touristischen Angebot, bei der Beanspruchung der Naturräume und bei der verkehrlichen Infrastruktur. Dies hat auch einen Akzeptanzverlust des Tourismus bei der Bevölkerung zur Folge.

Aber auch in anderen Städten und Gemeinden gibt es Entwicklungsvorhaben und Entwicklungsbedarfe, die es in der Gesamtbetrachtung der regionalen Tourismusentwicklung und der Wechselwirkungen zwischen den Bestandsbetrieben und Entwicklungsvorhaben zu berücksichtigen gilt. So werden auf der Grundlage bestehender Planungen und bereits erteilter Genehmigungen die Kapazitäten in Schleswig, Kappeln, Damp und in weiteren Teilen der Region weiter ausgebaut. Die ganzheitlich berechnete Nachfrage, unter Erfassung aller Beherbergungsbetriebe und unter Berücksichtigung der einzelnen Segmente und segmentspezifischen Auslastungen, geht von einem Anstieg von rd. 2.6 Mio (2019) auf rd. 3,2 Mio. (2025) Übernachtungen aus. Die daraus resultierenden Anforderungen an Mobilität, Besucherlenkung zur Wahrung der Service- und Erlebnisqualität, dem Erhalt des Markenerlebnisses über die Ertüchtigung und den Ausbau wertiger Angebote sind auf der einzelnen Gemeindeebene nicht mehr zu lösen. Es braucht die regionale Perspektive, die strategische Koordination seitens der Ostseefjord Schlei GmbH (OfS) und die verbindliche Mitwirkung der Kommunen bei der Steuerung des Kapazitätsausbaus und Sicherung der Lebens- und Erlebnisqualität.

Entwicklungsperspektive 1 – Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau (Reduktionsfokus) ▪ bereits genehmigtes Kapazitätswachstum wird noch umgesetzt ▪ keine weiterer Ausbau in der Beherbergung, Stopp für Ferienwohnungen ▪ gleichzeitig Rückbau und Anreize für Umnutzungen forcieren ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) insb. für die Nebensaison	Teilräume: ▪ Kappeln
Entwicklungsperspektive 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand (Auslastungsfokus) ▪ bereits geplantes Kapazitätswachstum wird noch umgesetzt ▪ Entwicklung in der Beherbergung nur bei vergleichbarem Rückbau ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) auch für die Nebensaison ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen und Umsetzung / Beteiligung von Mobilitätsstandards	Teilräume: ▪ Ostsee Nord und Süd ▪ z.T. Schleidörfer
Entwicklungsperspektive 3 – Moderates Wachstum (Auslastungsfokus, diversifizierter Ausbau) ▪ geplantes Kapazitätswachstum wird umgesetzt ▪ punktuelle strategische Zuwächse (bewusste Angebotsdiversifizierung) z.B. Camping / Tiny-Houses ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen, eher kleinere, dezentrale Konzepte ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.)	Teilräume: ▪ Binnenland ▪ z.T. Schleidörfer
Entwicklungsperspektive 4 – Gezieltes Wachstum (Kapazitätserweiterung) ▪ geplantes Kapazitätswachstum wird umgesetzt ▪ gezielter strategischer Ausbau mit Angebotsdiversifizierung ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen, integrierte Konzepte (städtische Angebote) ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) auch für die Nebensaison	Teilräume: ▪ Schleswig ▪ z.T. Binnenland (z.B. Süderbrarup)

Abbildung 2: Entwicklungsperspektiven für die unterschiedlichen Teilräume der Region (PROJECT M, 2022)

Optimierung der Mobilitätsangebote und -Infrastrukturen

Entsprechend der touristischen Kapazitätserweiterungen und der Hochrechnung der Nachfragprognose im Jahr 2025 werden auch der Anreise- und Abreiseverkehr und die Ausflugsfahrten in die Region steigen. Durch die geplante und bereits festgesetzte Kapazitätsentwicklung bis 2025 wird – unter der Annahme, dass alle anderen Faktoren gleichbleiben – der Pkw-Verkehr allein durch Übernachtungsgäste in der Region um 22% zunehmen. Dies entspricht rd. 4.380 Pkw-Fahrten mehr an einem durchschnittlichen Tag in den Sommermonaten. Diese verteilen sich natürlich in der Region, ein großer Teil davon wird sich jedoch an den bekannten Engstellen bündeln. Zudem ist der zusätzliche Verkehr durch den Tagestourismus in die Region zu berücksichtigen, der je nach Saison und Wetterlage noch einmal deutliche Mehrbelastungen auf den Verkehrswegen und im ruhenden Verkehr erzeugt.

Insbesondere die starke Zunahme in Kappeln (bedingt durch das ORO) wird die Verkehrsproblematik dort und an besonderen Knotenpunkten wie der Klappbrücke an der Schlei oder in der Erreichbarkeit über die Zubringerstraßen noch weiter verschärfen. Der negative Einfluss dieser Verkehre wirkt nicht nur im jeweiligen Teilraum selbst, sondern bündelt sich mit dem Verkehr anderer Teilräume an Zwangspunkten und Reise-/Ausflugsrouten überall in der Region.

gerundet auf 10	Schleswig	Kappeln	Ostsee		Schleidorfer	Binnenland
			Schwansen (inkl. Damp)	Gelting		
Pkw-Wege Aufenthalt/Sommertag	1.370	3.990	4.390	2.840	1.400	770
Pkw-Wege Anreise/Sommertag	690	2.970	2.300	2.040	650	450
touristische Pkw-Wege Gesamt/Sommertag	2.060	6.960	6.690	4.880	2.050	1.220
	23.860					
	zzgl. Tagesgäste ohne Übernachtung;		Zunahme zu 2021:		+22%	4.380

Abbildung 3: Prognose 2025 - Pkw-Wege/Sommertag durch Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)

Grundsätzlich sollte daher eine konsequente Ausrichtung auf nachhaltige Tourismusmobilität und Verbesserung der Angebote im Umweltverbund erfolgen. Um die Belastungen zu reduzieren ist also ein gemeinsames, regional-gedachtes Handeln erforderlich. Maßnahmen und Entwicklungsvorgaben in einzelnen Teilräumen werden ihre Wirkung dann auch in anderen Teilräumen mit heutigen Verkehrsproblemen entfalten.

Auch wenn hierbei viele Maßnahmen nicht entsprechend dem heutigen Bedarf direkt umsetzbar sein werden, vieles weiterer langwieriger Planungen und Abstimmungen bedarf, braucht es aber jetzt die Entscheidung, Initiierung und proaktive Führung und Förderung von Maßnahmen, um mittel bis langfristig Reise- und Mobilitätsverhalten sowie Binnenmobilität und Besucherlenkung vor Ort verträglich gestalten zu können.

Handlungsfelder und Empfehlungen für die Steuerung der qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei

Als Handlungsrahmen zur Steuerung der qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei werden fünf Handlungsfelder definiert. Diese Handlungsfelder greifen die Bezüge zum TEK Ostseefjord Schlei vollständig auf und sind damit als ergänzender Baustein der nachhaltigen Tourismusentwicklung zu verstehen. Sie stehen im Einklang mit den im TEK definierten Leitzielen für die Gesamtregion und der im Konzept verankerten, besonderen Betrachtung der Städte Kappeln und Schleswig. Ein wichtiger Schwerpunkt bleibt die Bestandsentwicklung und der gezielte Ausbau von freizeittouristischen Angeboten und Erlebnisinfrastrukturen zur Stärkung der Marken- und Erlebnisqualität zu allen Saisonzeiten in den verschiedenen Teilräumen.



Abbildung 4: Handlungsfelder Tourismusentwicklung (PROJECT M, 2022)



Empfehlungen zur Einführung von segmentspezifischen Kapazitätsgrenzen in der Beherbergung

Um vor allem die saisonal auftretenden Spitzenausprägungen der Effekte nicht weiter zu steigern, ist es wichtig, nicht nur mit Optimierungsmaßnahmen gegenzusteuern, sondern auch einen Begrenzungsrahmen für eine noch verträgliche Entwicklung zu definieren. Hierbei geht es in Teilen auch um Rückbau einzelner Beherbergungssegmente. Basierend auf den im Rahmen des Modellprojekt 2021 erfassten Übernachtungskapazitäten, der Bestandaufnahme laufender Planungs- und bereits genehmigter Entwicklungsvorhaben und der berechneten Nachfrageprognose (Hotellerie, Ferienwohnungen, Camping) werden entsprechend der Entwicklungsperspektiven für die Teilräume die Einführung von Kapazitätsgrenzen empfohlen.

Teilraum & Entwicklungsperspektive	Erwartete Kapazitäten 2025	Nachfrage-Prognose 2025		Kapazitätsgrenzen Betten und Camping
		Ankünfte	Übernacht.	
Ostsee Nord 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand	Hotel 345	138.236	718.930	Betten < 4.300
	Fewo/FH 4.033	204.218		
	Camping 1.482			Camping < 1.500
Ostsee Süd 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand	Hotel 918	204.218	929.193	Betten < 4.700
	Fewo/FH 3.797	138.236		
	Camping 2.970			Camping < 3.000
Schleidörfer 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand z. T. (3 – Moderates Wachstum)	Hotel 435	63.263	284.229	Betten < 1.800
	Fewo/FH 1.335			Camping < 500
	Camping 510			
Binnenland 3 – Moderates Wachstum z. T. 4 – Gezieltes Wachstum	Hotel 151	25.385	128.064	Betten < 1.000
	Fewo/FH 794			Camping < 100
	Camping 62			
Schleswig 4 – Gezieltes Wachstum	Hotel 941	57.308	171.666	Betten < 1.500
	Fewo/FH 256			Camping < 250
	Camping 90			
Kappeln 1 – Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau	Hotel 655	185.306	1.001.414	Betten < 6.500
	Fewo/FH 6.500			Camping < 800
	Camping 812			
Gesamt		673.716	3.233.496	

Abbildung 5: Empfehlungen für die Einführung von teilraumspezifischen Kapazitätsgrenzen (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)

Schlüsselprojekte zur Steuerung einer nachhaltigen Tourismusentwicklung

Insgesamt wurden auf Basis der Analyse, der Beschreibung der teilräumlichen Entwicklungsperspektiven und dem Dialog mit einer Arbeitsgruppe von begleitenden Fachexpert:innen 44 Handlungsempfehlungen in den 5 Handlungsfeldern zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus in der Ostseefjord Schlei Region aufgestellt.



Im kritischen Dialog wurden hieraus die TOP 15 Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Tourismusedwicklung festgelegt. Diese leisten entscheidende Impulse und Wirkungseffekte für den Umsetzungsprozess. Schwerpunkte für die Region Ostseefjord Schlei werden anhand der Schlüsselprojekten in den Handlungsfeldern „Planungsrecht, Richtlinien & Vorgaben“ sowie „Mobilitätsinfrastruktur“ gesetzt. Darüber hinaus werden in den Bereichen Marketing, Auslastungssteuerung sowie Angebotsausbau und Bestandsqualifizierung Projekte hervorgehoben, die sich positiv auf die Auslastungs- und Wertschöpfungsverteilung sowie auf die Qualität des Lebens- und Erlebnisraumes und die Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung auswirken.

Kriterien zur Auswahl der TOP 15 Schlüsselprojekte

- Die Projekte leisten bedeutende Beiträge für die Erreichung der Ziele und setzen für die nachhaltige und qualitätsvolle touristische Entwicklung der Region bzw. die Teilräume wichtigen Rahmenbedingungen.
- Die durch die Schlüsselprojekte ausgelösten Wirkungen haben nicht nur kurzfristige Effekte, sondern haben eine langfristige, positive Impuls- / Mobilisierungswirkung für die Tourismusedwicklung der Region und die touristische Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden.
- Erfolg und Wirksamkeit der Schlüsselprojekte können gemessen werden und haben damit insbesondere auch für die strategisch, politische Steuerung der Tourismusedwicklung wichtige Funktion.

HE	TR	TOP 15 Handlungsempfehlungen	VA
1	K, O, (Sd)	Regulierung des Angebotsausbau in der Beherbergung inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten durch Bauleitplanung, Konzentration und Ertüchtigung bestehender Anlagen (Begrenzung je nach Teilraum, wo erforderlich, Erlass von Veränderungssperren durch gemeindliche Satzung & Definition von Vorgaben für die Ansiedlung von Beherbergungsbetrieben (Beherbergungsart, Größe, Marken-konformität), z.B. durch Auflagen)	Gemeinden
2	B, (Sd)	Planungsrechtliche Vorgaben (Integration in die Bebauungspläne) für die Errichtung von Beherbergungsbetrieben inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten	Gemeinden
3	B, (Sd)	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten	Kreise, Gemeinden
4	S	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten (Zielstellung der Angebotsdiversifizierung)	Stadtmarketing / FD WiFö Schleswig
5	R	Weiterentwicklung der Tourismusfinanzierung durch die gemeinsame Einführung einer Tourismusabgabe in der gesamten Region	Gemeinden
6	K, (O)	Ausbau und Weiterentwicklung von teilraumspezifischen, markenkonformen Erlebnisangeboten in direkter Umgebung der Unterkünfte (z.B. Gastronomie, Shopping, Verleihangebote für Sport/Freizeit, Spielplätze, Events, Führungen und Touren)	Vermittler im ORO, Stadt Kappeln, Gemeinden
7	O, K	Ausbau / Erweiterung von raumspezifischer Basisinfrastruktur in direkter Umgebung der Unterkünfte zur Vermeidung von MIV	Gemeinden, Stadt Kappeln, OfS
8	R	Qualitativer Ausbau der Radwege / Radbegleit-Infrastruktur in der gesamten Region	Landkreise, Gemeinden
9	R, bes. S, K	Etablierung eines übergreifenden Radverleih- und Sharing-Systems nach dem Beispiel der „Kieler Sprottenflotte“	OfS, Landkreise, Gemeinden, Leistungsträger
10	R, bes. S, K, Sd	Multimodalität stärken und SchleischiFFahrt ermöglichen (Mitnahme Fahrrad in Bus/Fähre, one-way-Ausleihen) – Beispiel „Havellandseerundfahrt“	Landkreise, Gemeinden, Leistungsträger
11	R bes. S, B	Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu multifunktionalen Willkommensorten und Mobilitätsknotenpunkten (Sharing Systeme)	DB, NahSH, Städte / Gemeinden, OfS
12	B, O	Teilräumliche Ausweitung und Optimierung des ÖPNV-Angebots	Kreise, Gemeinden
13	R	Datenmanagement / Tracking Konzepte sowie die Einführung einer progressiven Web-App zur Optimierung von Besucherlenkung, Auslastungssteuerung und Wertschöpfungsverteilung vor Ort (inkl. dig. Gästecard)	OfS, Leistungsträger, Kreise
14	R	Forecast Monitoring – automatisierte Auslastungserhebung der Betriebe (z.B. H-Benchmark)	OfS, Kreise, Leistungsträger
15	R	Marketingaktionen für nachhaltige Mobilität vor Ort sowie autofreie Anreise, motivierende Informationskampagnen	OfS, Leistungsträger

Abbildung 6: Schlüsselprojekte für die Steuerung einer nachhaltigen Tourismusedwicklung in der Region (PROJECT M, 2022)



2. Einführung und Prozessübersicht

2.1 Anlass und Zielsetzung

Die Ostseefjord Schlei Region im Nordosten Schleswig-Holsteins prägt mit seinen malerischen Naturlandschaften entlang der Schlei, den attraktiven Stränden und naturbelassenden Küstenlinien entlang der nördlichen Ostseeküste ein ganz besonderes Flair. Zwischen der Wikingerstadt und gleichzeitig ältesten Stadt Schleswig mit direkt angrenzenden Welterbestätten und der Hafenstadt Kappeln reihen sich entlang der Schlei und entlang vieler kleiner Dörfer vielseitige Freizeit-, Natur-, Geschichts- und Kulturerlebnisse. Auch an der Küstenlinie der Ostsee bieten Ostseestrände und hochwertige, intakte Naturräume einmalige Natur-, Strand- und Wassererlebnisse, die sich von der Eckernförder Bucht, über das Ostseebad Damp und die Stadt Kappeln über die Geltinger Birk weiter bis an die Flensburger Förde ziehen.

In den vergangenen Jahren konnte sich die Ostseefjord Schlei Region quantitativ und qualitativ sehr gut entwickeln. Im Zusammenspiel der kommunalen Partner, der touristischen Akteure vor Ort und der für die Region zuständigen Tourismusorganisation OfS wurden Tourismusmarketing, touristische Angebote und Serviceleistungen sowie Netzwerke und Zusammenarbeitsstrukturen immer weiter professionalisiert. Durch die Umsetzung diverser Projekte und Maßnahmen in den Bereichen Infrastrukturentwicklung, strategische Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb hat sich der Tourismus in der Region zu einem der wichtigsten Wirtschaftszweige und Wirtschaftsfaktor mit vielen positiven Effekten auch für den Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum entwickelt. Mit dem zunehmenden Erfolg wuchs aber auch das Bewusstsein, die besondere Qualität und das Erlebnisversprechen der Naturidylle der Region auch erhalten zu müssen. Mit dem neuen Bewusstsein veränderten sich damit auch die Aufgaben in der Destinationsentwicklung. Lagen in der Vergangenheit die Schwerpunkte primär auf Vermarktungstätigkeiten und der Steigerung von Gäste- und Besucherzahlen in der Region, wurde mit dem Bedeutungszuwachs eines nachhaltigen Tourismus und der Zertifizierung als nachhaltiges Reiseziel eine neue, qualitative und bewusste Ausrichtung in der Tourismusentwicklung eingeschlagen.

Der wirtschaftliche Erfolg im Tourismus führte zeitgleich mit der Nachhaltigkeitsentwicklung auch zum Ausbau der Beherbergungskapazitäten und einem besonders massiven Ausbau in Ferienwohnungen und Ferienapartments. Herausforderungen bis heute ist, dass mit den Kapazitätsausbauten und insbesondere Großprojekten, wie z.B. dem ORO, aber auch kleineren Entwicklungsplanungen im Bestand die Mobilitätsinfrastruktur und auch das touristische Angebote nicht gleichzeitig mitentwickelt wurde und nicht gleichmäßig mitgewachsen ist. Die insgesamt deutlich angestiegenen Übernachtungskapazitäten und der daraus resultierende Anstieg von Gäste- und Übernachtungszahlen führte insofern zu einer deutlichen Belastung und saisonal sogar zu Überbelastungserscheinungen der öffentlichen Infrastruktur. Die aus dem Kapazitätsausbau resultierenden negativen Effekte zeigen sich allerdings nicht nur in der Form von mehr Staus auf den Erschließungsstraßen, sondern haben auch erheblichen Einfluss auf die Qualität der Urlaubs- und Naturerlebnisse, die Sicherung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten und den Lebensraum.

Durch die Corona-Pandemie und der dadurch ausgelösten hohen Nachfrage im Binnentourismus in Deutschland wurden die negativen Effekte noch einmal deutlich verstärkt. In Summe des gestiegenen Übernachtungstourismus und gleichzeitig hohen tagestouristischen Aufkommens führte es in der Hauptsaison 2021 im Sommer in Teilräumen zu deutlichen Überlastungserscheinungen. Tourismusakzeptanz, Natur- und Küstenschutz, Erlebnisqualität sowie neue wichtige Themen, wie die bessere Auslastungssteuerung, mehr Wert für den Gast und die Region und mehr Wertschöpfung für die Wirtschaft durch Qualität statt Quantität, sind neue Aufgabenfelder, die jetzt in den Fokus des Destinationsmanagements rücken.



Vor dem Hintergrund der nachhaltigen und verträglichen Tourismusedwicklung der Region wurde das vorliegende Konzeptgutachten zur Erhebung und Bewertung der Entwicklungspotenziale und Grenzen des touristischen Wachstums in der gesamten Region sowie in teilräumlicher Differenzierung beauftragt.

Mit dem Konzeptgutachten sollen nicht nur Entwicklungspotenziale und Grenzen bewertet werden. Vielmehr geht es auch um das Aufzeigen von Gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten, konkrete Handlungsempfehlungen zur Optimierung der nachhaltigen Tourismusedwicklung. Es geht um Fragen, wie

- zukünftig die qualitativ nachhaltige Tourismusedwicklung innerhalb der Region unter der Berücksichtigung auch der Wirtschaftlichkeit besser sichergestellt werden kann,
- die Tourismusakzeptanz der Bevölkerung gesteigert werden kann
- und welche Strategien und Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität, Verbesserung der Verkehrsführung und Besucherlenkung in der Region und in den Teilräumen entwickelt werden müssen.

2.2 Prozessbeschreibung und methodische Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Konzepts zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus in der Ostseefjord Schlei Region erfolgte im Zeitraum von Januar bis August 2022. In vier Phasen (Makrostandortanalyse, Datenaufbereitung, Handlungsempfehlungen und Reporting) wurden regionale Expert:innen sowie eine Arbeitsgruppe bestehend aus kommunalen und privatwirtschaftlichen Schlüsselakteuren aus der Ostseefjord Schlei Region eingebunden. Die Details zur angewandten Methodik und die Beteiligungsstrukturen im Prozess sind Gegenstand dieses Kapitels.

Im Zuge der Makrostandortanalyse wurden zunächst die zentralen Daten und Fakten des regionalen Beherbergungsmarktes erfasst. Die Grundlage für die Analysephase bildeten bereitgestellte Daten, Unterlagen und Planungsgrundlagen für die Teilregionen und die Gesamtregion. Anschließend wurden weitere orts- und teilräumliche Rahmenbedingungen, wie das Freizeitangebot und Kapazitäten für Freizeitinfrastruktur oder Belastungsspitzen erfasst und bewertet. Zudem wurde der Tagestourismus im Hinblick auf das relevante Einzugsgebiet, die Wettbewerbsabschöpfung und die saisonalen Herausforderungen betrachtet und die Wirkungseffekte des Tourismus für die Region evaluiert.

Um die gewonnen Erkenntnisse der Analyse-Bausteine optimal einordnen zu können, wurden zum Abschluss der Phase 1 jeweils 2-stündige Gruppenfachgespräche mit Expert:innen aus den einzelnen Teilräumen durchgeführt. Hierbei ging es speziell um die Einbindung der strategischen und betriebswirtschaftlichen Expertise der Wirtschaft sowie die Einbindung politischer Entscheidungsträger. Neben der Reflexion zu Fragen der Saisonalität und Auslastungsspitzen, Gästestrukturen und Wertschöpfungseffekten standen vor allem die Aufnahme von Modernisierungs- und Erweiterungsplänen sowie zukünftigen Investitionsvorhaben im Fokus. Zu den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe gehörten Vertreter:innen der Ämter und Gemeinden sowie Akteur:innen aus der Tourismuswirtschaft, wie Hoteliers, Unterkunftsvermittler und Gastronomen.

In der Phase 2 wurde die Aufarbeitung der erhobenen Daten unter Berücksichtigung der verschiedenen Beherbergungsarten sowie der einzelnen Teilräume fokussiert. Die Erkenntnisse wurden in einer integrierten SWOT-Analyse für jeden der Teilräume zusammengeführt, mit der Arbeitsgruppe diskutiert und bewertet und teilraumspezifische Entwicklungsperspektiven erarbeitet. Entsprechend der Ausarbeitungen und individuellen Entwicklungsperspektiven für die einzelnen Teilregionen der Ostseefjord Schlei Region wurden Leitziele und Leitlinien formuliert als auch Grenzwerte und Kennziffern für die Steuerung der Entwicklung definiert.

In der Phase 3 wurden konkrete Handlungsempfehlungen für die Region als auch für die individuellen Teilräume erarbeitet. Auf Basis einer Mobilitätsberechnung wurden die zu erwartenden Anreise- und Abreiseverkehre sowie die Binnenmobilität bei Ausflugsfahrten in die Region dargestellt. Hieraus wurden bestehende und zukünftige Kapazitätsengpässe und die dringendsten Handlungserfordernisse identifiziert, die als Grundlage für die Auswahl von Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität dienen.

Insgesamt wurden auf Basis der Analyse, der Beschreibung der teils räumlichen Entwicklungsperspektiven und dem Dialog mit der Arbeitsgruppe 44 Handlungsempfehlungen in 5 Handlungsfeldern zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus in der Ostseefjord Schlei Region aufgestellt. Diese wurden in enger Abstimmung mit der Arbeitsgruppe diskutiert, um schlussendlich 15 Schlüsselprojekte mit einer hohen Wirkung für die nachhaltig touristische Entwicklung der Region zu fokussieren.

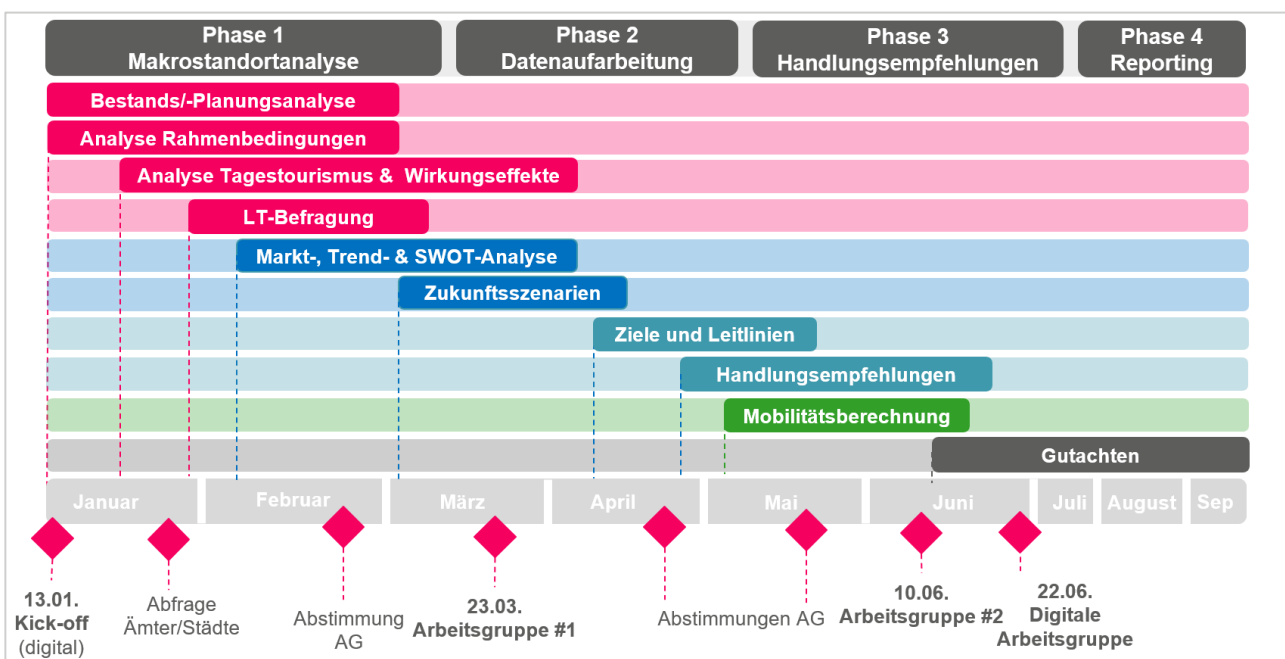


Abbildung 7: Prozessverlauf des Konzeptgutachtens im Überblick (PROJECT M, 2021/2022)

Begleitgremium aus kommunalen und privatwirtschaftlichen Experten

Alle Prozessschritte wurden gemeinsam mit der eigens einberufenen, interdisziplinär besetzten Arbeitsgruppe reflektiert. Im Rahmen von zwei analogen und einer digitalen Sitzung erfolgte damit die gezielte Beteiligung ausgewählter Schlüsselakteure, um die Expertise der Tourismuswirtschaft, der OfS sowie ausgewählter Akteure aus der Stadtverwaltung und der Region in den Entwicklungsprozess einzubinden. Die Rolle und Aufgabe der Arbeitsgruppe war es, die ausgearbeiteten Inhalte kritisch zu reflektieren und ihre Expertise für den lokalen Beherbergungsmarkt sowie den Tourismus in der Schlei-Ostsee Region insgesamt einzubringen.

Neben der Arbeitsgruppe und den Gruppengesprächen mit den gezielt ausgewählten Expert:innen sind auch vorgeschaltete Befragungen der Bevölkerung aus 2021 mit in das Konzeptgutachten mit eingeflossen.



Abbildung 8: Begleitgremium (PROJECT M, 2022)

2.3 Raumstruktur, Daten- und Berechnungsgrundlagen

Das Untersuchungsgebiet der Ostseefjord Schlei Region ist geprägt durch verschiedene geografische und angebotsspezifische Merkmale, ausgewiesene Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie planungs- und raumordnungsrechtliche Vorgaben. Auch die Erreichbarkeit und Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze, die Ausrichtung und Dimensionierung des Straßennetzes sowie Mobilitätsangebote an öffentlichem Personennahverkehr oder öffentlichen / privaten Leihangeboten variieren in den einzelnen Teilregionen erheblich. Entsprechend der in der Fortschreibung des Landesentwicklungsplanes Schleswig-Holstein (2021) definierten Raumstrukturen und der Mobilitätsinfrastruktur und -angebote verfügt die Region damit über z.T. sehr unterschiedliche Grundvoraussetzung und Entwicklungsperspektiven für die Tourismusentwicklung.

Raumstruktur und differenzierte Betrachtung der Teilräume

Mit den Städten Schleswig (Mittelzentrum), Kappeln und Süderbrarup (Unterzentren mit z.T. Funktionen eines Mittelzentrums), den touristischen Schwerpunkträumen an der Ostsee und touristischen Entwicklungsräumen im Binnenland und entlang der Schlei gibt es sehr heterogene Raumtypen. Auch Natur- und Landschaftsschutzgebiete prägen die Region und stellen mit ihrem Natur- und Landschaftserlebnis ein wesentliches Differenzierungsmerkmal der Ostseefjord Schlei Region und der Marke Ostseefjord Schlei dar.

Um der Heterogenität innerhalb des zu untersuchenden Gebiets sowohl in der Bestandsanalyse als auch für die Entwicklungsperspektiven gerecht zu werden und möglichst konkrete Handlungsempfehlungen für die Teilräume herausarbeiten zu können, wurden daher entsprechend der verschiedenen „Raumtypen“ und Entwicklungsvoraussetzungen sechs unterschiedliche Teilräume definiert.

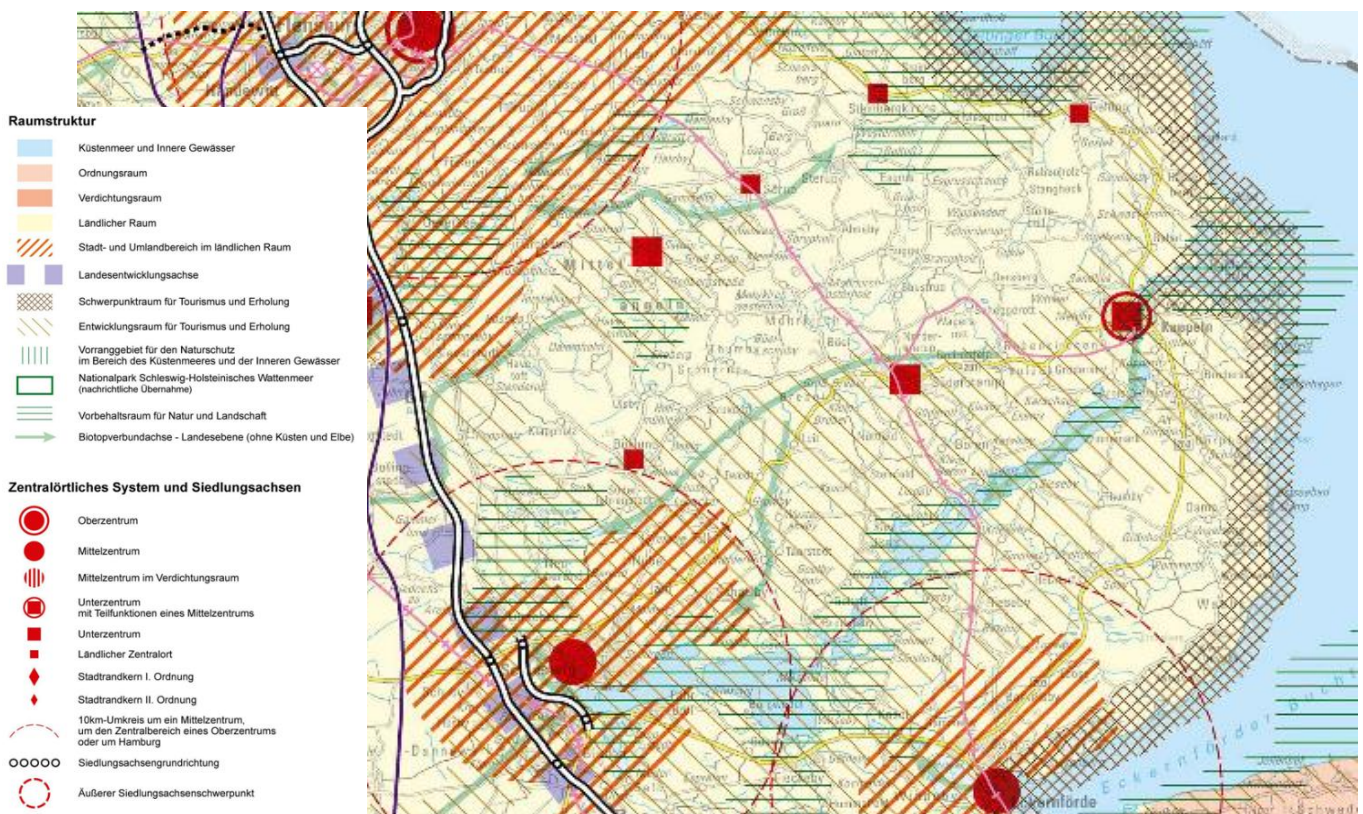


Abbildung 9: Auszug Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021
(Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, 2021)



- **Ostseeküste Nord / Geltinger Bucht**

Touristisch als primäres Reiseziel und Tagesausflugsziel sehr bedeutender Teilraum, mit hohem Anteil an attraktiven Naturstränden, Landschafts- und Naturräumen sowie Schutzgebieten. Bisher eher sanfter Tourismus mit integrierten Konzepten und Planungsvorhaben. Aufgrund der Randlage eine schwierige Mobilitätsanbindung mit großen Herausforderungen für die Steuerung des individuellen Tagesausflugsverkehr in den Teilraum und aus dem Teilraum heraus. Eine Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist aus touristischer Perspektive aus den Hauptquellgebieten der Region kaum geben.

- **Ostseeküste Süd / Schwansen**

Touristisch als primäres Reiseziel zwischen Eckernförde und Kappeln touristisch stark entwickeltes Gebiet. Besonders in der Sommer- und Feriensaison als primäres Reiseziel sehr bedeutender und nachgefragter Teilraum. Neben hohem Anteil an Camping- und Wohnmobilstellplätzen bildet das Ostseebad Damp mit dem Ostsee Resort Damp einen besonderen touristischen Schwerpunkt und zugleich Anlaufpunkt für den Tagestourismus in diesem Teilraum. Aufgrund der Lage südlich der Schlei besteht eine deutlich bessere Anbindung, mit aber immer noch deutlichen Herausforderungen in der Erreichbarkeit und Anbindung über den öffentlichen Personennahverkehr und Engpässe in der Stadt Eckernförde.

- **Schleidörfer**

Die attraktiven Gemeinden mit dörflichem, traditionellen Charakter entlang der Schlei mit direkter Uferlage und relativ starkem Tourismus. Die Belastungen durch den Tourismus sind von Gemeinde zu Gemeinde sehr unterschiedlich. An einigen Hotspots wie Arnis gibt es bereits massive Probleme mit zu hohem Verkehrsaufkommen und überlasteter Infrastruktur. Auch hier bestehen Herausforderungen in der Erreichbarkeit und Anbindung über den öffentlichen Personennahverkehr, hinzu kommen verkehrliche „Nadelöhr“-Situationen an Fähren und Brücken.

- **Binnenland**

Hier werden die eher ländlich geprägten, touristisch eher schwächer entwickelten Gemeinden abseits der Gewässer zusammengefasst. In diesen Bereichen fehlen häufig sowohl die touristische Basisinfrastruktur als auch Highlight-Erlebnisse und damit Anziehungspunkte. Entsprechend gibt es geringere Übernachtungskapazitäten mit Ausnahme von Süderbrarup, wo auch Anschlüsse an den Regionalverkehr der Bahn bestehen. Die Entwicklungspotenziale dieser Flächen sind sehr individuell zu bewerten.

- **Stadt Kappeln und Stadt Schleswig**

Die beiden Städte in der Region sind touristisch sehr unterschiedlich stark entwickelt und belastet. Während Kappeln mit einem touristischen Boom, ausgelöst durch starke Kapazitätszuwächse aufgrund des Ausbaus des ORO, umgehen muss, hat Schleswig noch deutliche Wachstumspotenziale als Städtedestination und Ausgangspunkt für Urlaub in der Region. Kappeln sieht sich mit großen Verkehrsbelastungen in den Sommermonaten konfrontiert, verstärkt durch regelmäßig auftretende technische Probleme der Schlei-Klappbrücke, während Schleswig ihr Potenzial als nachhaltiger Mobilitätsknotenpunkt noch nicht ausschöpft. Schleswig verfügt über viele hochwertige Kultur- und Schlechtwetterangebote.

Daten- und Berechnungsgrundlagen

Die amtliche Tourismusstatistik für Schleswig-Holstein weist grundsätzlich nur Betriebe ab 10 Betten und ohne Camping aus bzw. stellt diese nur auf gesonderte Anfrage dar. Dies führt trotz der statistischen Berichtskreiserweiterungen in Schleswig-Holstein zu einer verzerrten Ausgangslage bei der Bewertung des Beherbergungsangebotes als auch der touristischen Nachfrage. Neben dem ohnehin nicht statistisch erfassten sog. grauen Markt der privaten Gästeübernachtungen, werden so eine Vielzahl kleinerer Privatbetriebe wie B&B's

oder einzelne Ferienwohnungen/-häuser mit 9 oder weniger Betten nicht mit ausgewiesen. Weiterhin gibt es keine explizit für die Gebietskulisse der Destination Ostseefjord Schlei erstellte amtliche Tourismusstatistik. Um die Datenlage für die angefertigte Analyse des touristischen Marktes im Untersuchungsgebiet und für die definierten Teilräume zu verbessern, wurde auf die im Jahr 2021 im Rahmen des „Modellprojektes Urlaub“ erhobenen Daten zu den vorhandenen Beherbergungskapazitäten zurückgegriffen. Hierbei wurden alle Hotels und Ferienwohnungen/Ferienhäuser auf Gemeindeebene unabhängig von der Betriebsgröße oder Geheimhaltungsvorgaben erhoben und die Bettenkapazitäten anhand eines Schlüssels hochgerechnet. Die Zusammenstellung der Campingkapazitäten erfolgte durch eigene Online-Recherchen der OfS. Zusätzlich wurde für das Gutachten eine Sonderauswertung des Statistikamtes Nord für die Schlei-Ostsee Region nach Betriebsarten durch Project M beauftragt, um eine möglichst realistische Berechnungsgrundlage hinsichtlich der durchschnittlichen Auslastung nach Typ zu erhalten.

Auf Basis dieser Datensätze wurde die touristische Nachfrage (Übernachtungen und Ankünfte) im Jahr 2021 für die Gesamtregion sowie die Teilräume hochgerechnet. Diese Hochrechnung bildet wiederum die Datengrundlage für die Mobilitätsberechnung in den Teilräumen ab. Gemeinsam mit den bisher geplanten oder bereits genehmigten Kapazitätserweiterungen in den einzelnen Teilräumen bildet sie zudem die Grundlage für die erstellte Wachstumsprognose für das Jahr 2025 und die Mobilitätsberechnungen.

In den Analysen dieses Gutachtens wird daher mit verschiedenen Datengrundlagen gearbeitet. Zum einen mit den unvollständigen, kumulierten Werten der amtlichen Statistik der jeweiligen Gemeinden pro Teilraum, um grundsätzliche Tendenzen zum Beispiel hinsichtlich der durchschnittlichen Betriebsgröße zu verdeutlichen, für Benchmarks mit den Nachbarregionen sowie um Zeitreihen für die Vergleichsjahre vor 2021 zu erstellen, für die keine Modellprojektdaten vorliegen. Zum anderen mit den oben beschriebenen Hochrechnungen basierend auf den Daten des Modellprojektes und der Sonderauswertung nach Betriebsform, um so die tatsächliche Nachfrageentwicklung bestmöglich darstellen und eine möglichst genaue Abschätzung der Mobilitätssituation geben zu können.

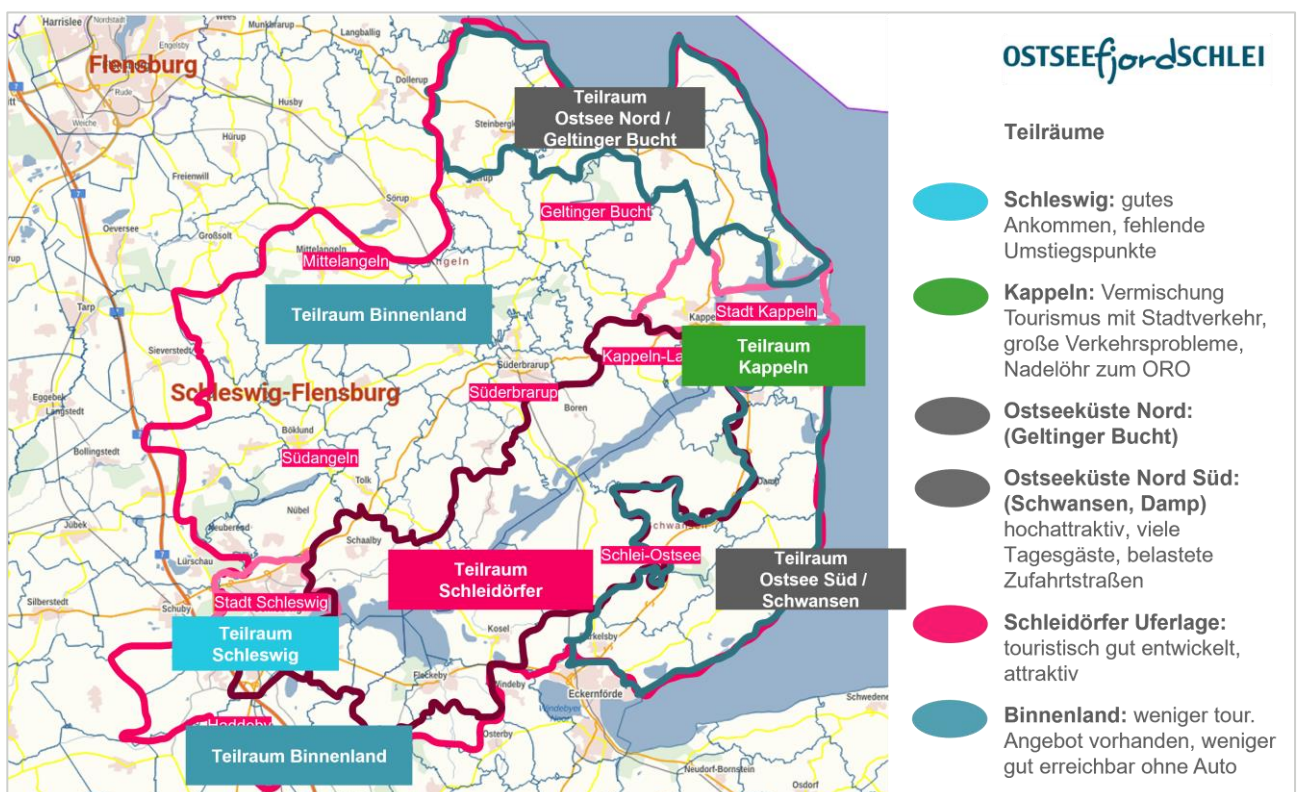


Abbildung 10: Untergliederung der Region in Teilräume (PROJECT M, 2022)



Methodik der Mobilitätsabschätzung

Im Rahmen der Untersuchung wurde daher zunächst das grundlegende Angebot für alle Verkehrsmittel in der Region untersucht und bewertet. Daraufhin wurde zudem – und soweit bekannt auch erstmalig für eine solche Region – rechnerisch das eigentliche Ausmaß der touristischen Verkehre ermittelt und die wichtigsten Fahrbeziehungen bei Anreise und Ausflug dargestellt.

Die rechnerische Abschätzung der Gästemobilität in der Region Ostseefjord Schlei basiert grundlegend auf den touristischen Übernachtungskapazitäten (Bettenzahlen in den Sektoren Hotel, Ferienwohnung/-haus und touristisches Camping), deren Anzahl aus statistischen Erhebungen bekannt ist. Die Analyse stellt dabei das Jahr 2021 dar. Gekoppelt mit der durchschnittlichen Jahresauslastung konnten Übernachtungszahlen für die Teilräume berechnet werden. Unter Zuhilfenahme der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer und Belegungsgröße je touristischer Gruppe (z. B. gemeinsame Anfahrt einer Familie) wurden die jährlichen Ankünfte nach Personen und Gruppen ermittelt und anteilig auf die Monate der Sommersaison (Juni bis August, entspr. 53,5% des Jahresaufkommens) verteilt.

Bei der monatlichen Zuteilung wurden Werte von 2019 (vor den Einflüssen der Corona-Pandemie) als „Normalwerte“ herangezogen. Schließlich wurde noch ermittelt, wie viele Anreisetage der Untersuchungszeitraum enthielt sowie wie viele Ausflüge eine durchschnittliche Gästegruppe pro Aufenthalt vor Ort in der Region mit dem Pkw unternimmt. Die meisten dieser Daten wurden im Rahmen der Gästebefragung 2021 erhoben bzw. Teilweise durch eigene Annahmen ergänzt. Abschließend liefert die Berechnung für jeden Teilraum die mittleren Pkw-Wege/Sommertag der Übernachtungsgäste bei der Anreise sowie bei der Mobilität vor Ort, also auf Ausflügen (zum Strand oder zu Sehenswürdigkeiten) und Alltagswegen (z. B. zum Einkaufen oder Restaurantbesuch).

Anhand der Ergebnisse lassen sich Handlungsbedarfe, mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs sowie Verlagerungspotenziale ableiten. Auf Grundlage der zu setzenden Entwicklungsziele in den Teilräumen der Region konnte außerdem eine Prognose des touristischen Verkehrsaufkommens erstellt werden, welche ebenfalls Handlungserfordernisse sowie die „Grenzen des Wachstums“ aufzeigt. Vorweggreifend sei allerdings gesagt, dass diese Grenzen bezogen auf den Kfz-Verkehr – zumindest saisonal und lokal – bereits heute erreicht werden, so dass ein „Weiter-so“ nicht zu empfehlen ist.

3. Entwicklungsparameter für die regionale Tourismusedwicklung

3.1 Tourismusedwicklungskonzept der Ostseefjord Schlei Region

Das Tourismusedwicklungskonzept (TEK) für die Ostseefjord Schlei Region bildet die strategische Grundlage der touristischen Entwicklung innerhalb der Region. Es wurde 2020 erarbeitet, um neuen Herausforderungen, Trends und Entwicklungen gerecht zu werden und die Entwicklung eines nachhaltigen Qualitätstourismus zu stärken. Unter besonderer Betrachtung der Städte Schleswig und Kappeln sowie des ländlichen Raumes besteht für die Region somit eine strategische Positionierung, die mit einer nachhaltigen Ausrichtung und definierten Leitzielen zur Profilierung, Qualitäts- und Wertschöpfungssteigerung, gemeinsamen Leitlinien, aufeinander abgestimmten Handlungsfeldern und Schlüsselprojekten den roten Faden der regionalen Tourismusedwicklung darstellt.

Leitziele für die Tourismusedwicklung

Im Zuge der Erarbeitung des TEK wurden Leitziele und Leitlinien für die nachhaltige Profilierung und Tourismusedwicklung festgelegt und bilden damit auch den Rahmen für die Empfehlungen dieses Gutachtens. Mit dem Profilierungsziel der Region sich als DAS nachhaltige Naturerlebnis-Reiseziel in Norddeutschland zu positionieren, sind enge Qualitätsanforderungen an das Naturerlebnis und den Naturschutz, an die Wirkungseffekte auf den Lebensraum und die Verträglichkeit sowie die Wertschöpfungseffekte des Tourismus für die Region gegeben. Eine entsprechende Profilierung und Themenkompetenz z.B. im Naturerlebnis und in der Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards kann nur glaubhaft bestand haben, wenn die Verträglichkeit der Einflüsse des Tourismus auf die Region gewahrt bleiben. Neben der Nachhaltigkeitszertifizierung von neuen Angeboten und Bestandqualifizierungen gilt es auch an das Maß des Tourismus im Kontext von Bebauung und Bebauungsdichte sowie Ausflugsverhalten in die Region zu beachten.

Gerade der Wert und Mehrwert der touristischen Angebote für die Region wird in den Qualitätszielen deutlich, die nicht nur die Gästeperspektive, sondern die Kundenperspektive einnehmen und die Qualität der Angebote für den Lebens- und Erlebnisraum spiegeln. Im Kontext der Wertschöpfungsziele wird deutlich, dass es sowohl um die Ausleistungssicherung bzw. -steigerung der Betriebe gehen muss, damit diese auch wieder in die Service- und Erlebnisqualität sowie nachhaltige Angebote investieren können. Gleichzeitig wird die Steigerung

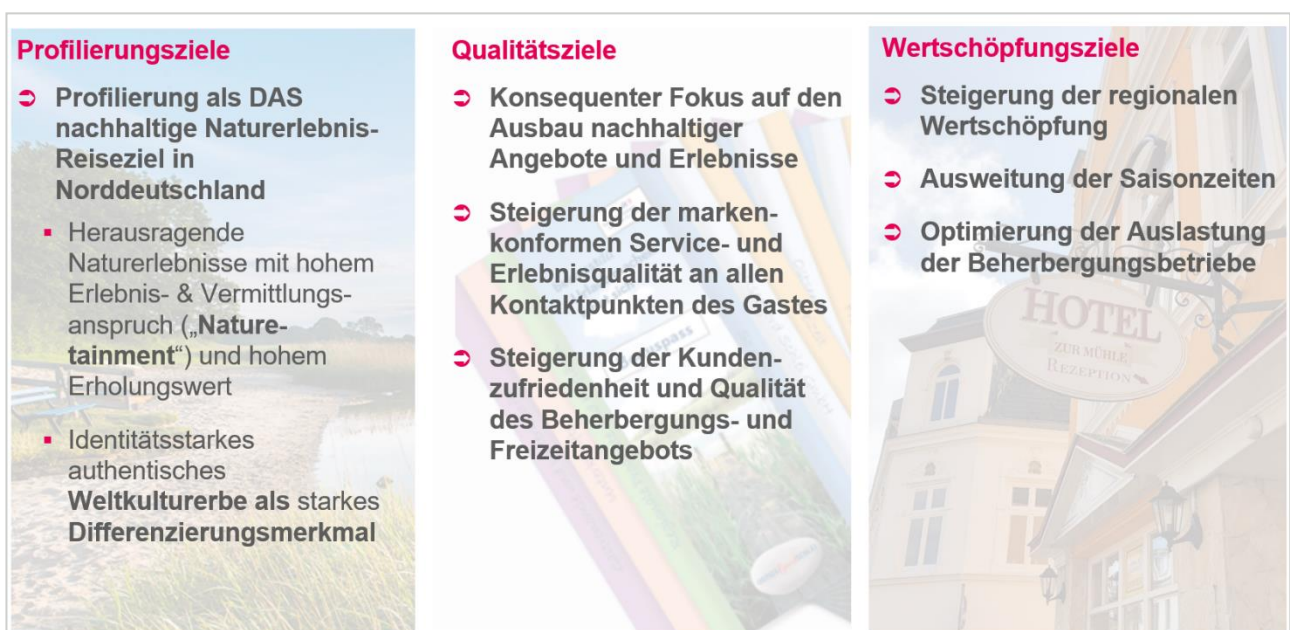


Abbildung 11: Leitziele des Tourismusedwicklungskonzeptes für die Ostseefjord Schlei Region (PROJECT M, 2020)

der regionalen Wertschöpfung forciert, um die Wertschöpfungsketten in der Region und damit die wirtschaftlichen Effekte des Tourismus auf die Region zu steigern. Diese Zielperspektive verdeutlicht, dass es bei der Tourismusentwicklung der Ostseefjord Schlei Region nicht um kapazitätsbedingtes Wachstum zu Lasten der Auslastung gehen soll, sondern dass die (Weiter-)Entwicklung der Angebote und die Bestandsqualifizierung der Schlüssel zur nachhaltigen und langfristigen Steigerung der Wertschöpfung ist.

Leitlinien für die gemeinsame Tourismusentwicklung

Die Stärkung der Zusammenarbeit der lokalen Akteure und Abstimmung bzw. gegenseitige Einbindung bei Entwicklungsvorhaben und das Ziehen an einem Strang ist eine der wichtigsten Voraussetzungen. Gerade die Wirkungseffekte von Entwicklungen wie dem ORO oder auch die Glaubwürdigkeit einer Themenkompetenz wird maßgeblich im regionalen Kontext deutlich. Service-, Mobilitäts- und Erlebnisketten hören nicht an den Verwaltungsgrenzen einzelner Kommunen auf. Sofern Angebots- oder Qualitätslücken bestehen oder Wirkungseffekte in die Region strahlen, braucht es immer angestimmte Maßnahmen und gemeinsame Lösungsstrategien. Eine Begrenzung z.B. von Beherbergungskapazitäten oder Segmenten in nur einzelnen Kommunen kann alleine keine maßgebliche Wirkungskraft entfalten. Es geht somit immer um den regionalen Kontext, die Bündelung von Aufgaben, Professionalisierung im Management und die Abstimmung von Maßnahmen unter der Federführung der OfS.

Marken- und Positionierungsstrategie

Im Rahmen des TEK Ostseefjord Schlei wurde die Marken- und Positionierungsstrategie für die nachhaltige Entwicklung der Region und die Ausprägung von drei Profilthemen „Natur Erlebnis“, „Maritimes Erlebnis“ und „Regionale Identität“ über sechs Leitprodukte definiert. Neben den Charakterwerten und dem Erlebnisversprechen der Tourismusmarke, einer natürlich-wohlthuenden, entsleunigenden und nachhaltigen Naturidylle, verdeutlichen die Leitprodukte den nachhaltigen Anspruch der Region. Leitprodukte wie Radfahren stehen für eine nachhaltige und verträgliche Erlebnismobilität. Die Stärkung und Sicherung der Naturqualität sowie von Wasser und Stränden und der Erhalt von regionaler Identität spiegelt sich nicht zuletzt auch in der Dichte der Beherbergungs- und Freizeitangeboten und der Förderung von regionaler Baukultur wider.



Abbildung 12: Positionierungsstrategie der Ostseefjord Schlei Region (PROJECT M, 2020)



3.2 Bewertung aktueller Trends und externer Markteffekte

Im Folgenden werden für die Ostseefjord-Schlei Region relevante Nachfragetrends sowie marktbedingte Einflüsse und Anforderungen für die nachhaltig erfolgreiche Tourismusentwicklung näher betrachtet.

Effekte der Corona-Pandemie

Die Effekte Corona-Pandemie haben den Tourismus weltweit verändert. Neben dem Gastgewerbe haben viele weitere Branchen und Bereiche, wie der Einzelhandel, Kultur- und Freizeitanbieter u.v.m., mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen. Neben den Lockdown-bedingten Schließungen und in der Folge den Rückgängen von Frequenzen und Umsatz in den Betrieben, ist es auch das Vertrauen in die Branche, das im gemeinsamen Wirken wieder hergestellt werden muss. Die Sicherung und langfristige Beschäftigung von Mitarbeitenden gilt daher als eine der größten Herausforderungen. Speziell bei Erweiterungsvorhaben bedarf es der Berücksichtigung Fach- und Arbeitskraftperspektive entlang der gesamten Dienstleistungs- und Erlebniskette.

Durch die kontrollierte Öffnung des Tourismus in den Modellregionen Büsum, Eckernförde, Lübecker Bucht, Nordfriesland und Ostseefjord Schlei im Jahr 2021 erfolgten wichtige Impulse für den Restart des Tourismus in Schleswig-Holstein. Wie bereits im Jahr 2020 zeigte sich auch im Jahr 2021 in den Sommermonaten ein deutlicher Zuwachs der Gästezahlen im freizeitmotivierten Tages- und Übernachtungstourismus. Gerade in den Segmenten „Wohnmobil / Camping“ und „Ferienwohnungen / Ferienhäuser“ waren während der Öffnungsphasen der Corona-Pandemie deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen. Die Öffnung des Tourismus während der Corona-Pandemie hatte aber nicht nur positive Effekte. Mit den weltweiten Einflusseffekten auf den Tourismus veränderten sich auch die Nachfrage- und Reiseintensitäten. Reisebeschränkungen in anderen Bundesländern, Restriktionen für den Incoming- und Outgoing-Tourismus sowie betriebswirtschaftliche Herausforderungen und fehlende Arbeitskräfte führten zu großen Beeinflussungen in der Region. Die in den Öffnungsphasen des Tourismus entstehende Nachfrage aus dem Binnenmarkt führte dazu, dass sich der Urlaub im eigenen Land aufgrund der unsicheren oder noch nicht wieder möglichen Auslandsreisen insbesondere in den Küstenregion und Seeregionen in Schleswig-Holstein zwar sehr positiv entwickelt hat, aber auch deutliche saisonale Überbelastungserscheinungen aufgetreten sind. Tourismusakzeptanzfragen, Arbeitskräftegewinnung, Grenzen des Wachstums und Fragen zur Besucherlenkung und Auslastungssteuerung rückten zunehmend in den Vordergrund und haben aufgrund anhaltender Effekte der Corona-Pandemie und weiter externer Markteffekte auch zukünftig eine hohe Bedeutung.

Wachsende Nachfrage von Naturerlebnissen und Outdoor-Aktivitäten

Reisen in die Natur und Outdoor-Aktivitäten erfreuen sich nicht erst seit der Pandemie zunehmender Beliebtheit. Der Trend zum aktiven Naturerlebnis besteht seit Jahren und hat durch die Effekte der Corona-Pandemie noch einmal deutlich an Zuwachs gewonnen. Vor allem gut erreichbare, attraktive Naturerlebnisse und intakte Naturräume und das Vorhandensein von Wasser stehen im Fokus der Nachfrage.

Gerade die Ostseefjord Schlei Region mit seiner Lage an der Ostsee und Schlei profitiert hier von der Nachfrage. Ob das Sitzen am Wasser, das Radfahren in die Naturräume der Region oder auch die punktuelle Nutzung der Schlei für Wassersportaktivitäten, im Vergleich zu anderen Destinationen bietet die Region hier deutliche Mehrwerte. Die z.T. deutlich angestiegene Nachfrage und Nutzungsfrequenz der Naturräume stellt zugleich auch eine Herausforderung für den Naturschutz dar. Ein gezielter und bewusster Ausbau von bewusst ausgewiesenen Standorten und eine damit einhergehende Lenkung der vorhandenen Nachfrage ist daher

umso wichtiger, um die Nachfrage für die gesamte Region optimal und verträglich verteilen und gleichzeitig den Wert der Natur und den Naturraum schützen zu können.

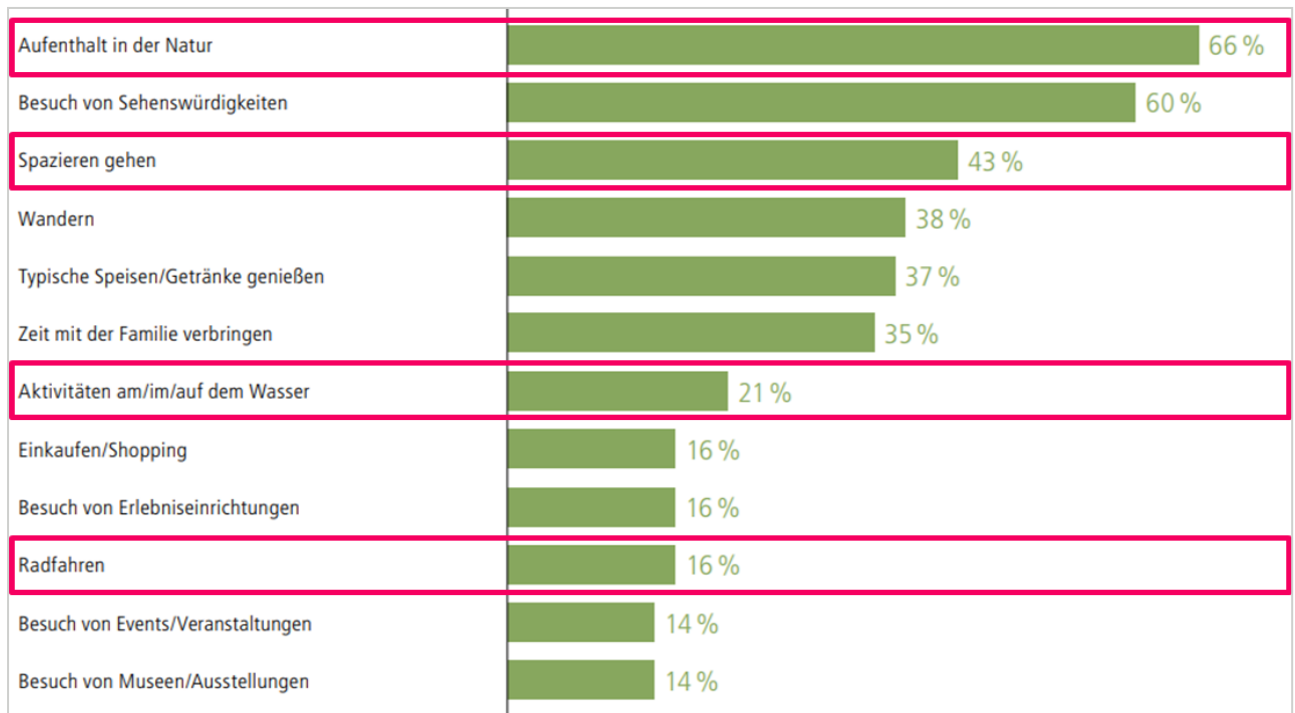


Abbildung 13: Zahlen – Daten – Fakten, das Tourismusjahr 2021 im Rückblick (DTV, 2022)

Auch in Beherbergungssegmenten wie im Camping, Glamping und bei Ferienwohnungen / Ferienapartments entstehenden bundesweit neue Konzepte, die sich häufig über ihre Naturnähe und gleichzeitig einem wertigen, ökologischen Standard von den klassischen Beherbergungsbetrieben differenzieren. Insbesondere die Marktnachfrage an Tiny Häusern und der Bedarf an außergewöhnlichen und gut angeschlossenen Camping- und Caravaning-Angeboten wird in Zukunft eine weiterhin wachsende Bedeutung haben. Zudem untermauern aktuelle Studien des ADAC den Wohnmobilreise-Boom in allen Altersgruppen. So prognostizieren hier die Zulassungszahlen an Wohnmobilen, dass in ca. 3-5 Jahren fast jeder zehnte Deutsche einen Urlaub mit einem Wohnmobil machen wird (vgl. www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/tourismusstudie-reisen-corona), wodurch weitere Anforderungen an die Besucherlenkung und Maßnahmen gegen des Wildcampen erforderlich werden.

Authentizität und neue Nachhaltigkeits- und Qualitätsansprüche der Gäste

Neben der Individualisierung und Digitalisierung der Service- und Erlebnisleistungen gewinnen Authentizitätsansprüche und ökologisch / klimabewusstes Reisen zunehmend an Bedeutung. Die Sehnsucht nach authentischer Regionalität, intakten Naturerlebnissen und echten Erlebnissen in Kontakt mit den Einheimischen sowie das Eintauchen in die Lebenswelten der Menschen vor Ort gehören hier zu den stärksten Motiven. Der Wunsch und Erlebnistrend nach spezifischen Besonderheiten der Destination zieht sich über die Stadtraum- und Landschaftsgestaltung bis in die einzelnen Betreiberkonzepte der Leistungsträger hinein. Meist in der Kombination mit neuen digitalen Service- und Erlebnisstandards entstehen kontinuierlich neue Konzepte, die den Erlebniswettbewerb und die Erlebnisqualität weiter anfeuern. Wer den authentischen Erlebnisanspruch nicht schützt und aktuell nicht investiert bzw. sich nicht den Marktstandards anpasst verliert deutlich an Attraktivität und Zuspruch seitens der Gäste.



Nachhaltigkeit im Tourismus

Der bereits angesprochene Trend zum nachhaltigen Reisen wird erst in den kommenden Monaten und Jahren erst richtig seine Kraft entfalten. Neben dem zunehmenden Bewusstsein für den eigenen ökologischen Fußabdruck der Gäste sind es zunehmend auch Anbieter, die durch die Investitionen in nachhaltige Produkte und Angebote die Qualität und Wertigkeit des eigenen Angebotes aufwerten und sich dadurch einen Qualitäts- und Wettbewerbsvorteil erarbeiten. Diesbezüglich befindet sich die Ostseefjord Schlei bereits auf einem guten Weg, welcher durch das Konzept zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus weiter gestärkt werden soll.

Nachhaltigkeit ist aber kein rein ökologisches Thema. Viele Kommunen erkennen den Wert des Tourismus für den Lebensraum der eigenen Bevölkerung, so dass Tourismusentwicklung eng mit der Kreis-, Stadt- und Gemeindeentwicklung verwoben wird. Wichtige Stellschrauben in der Nachhaltigkeitsentwicklung sind aber nicht nur das Angebot. Die Einbindung der Bevölkerung bei der Entwicklung und Gestaltung von Angeboten, damit der Tourismus optimal ausgerichtet und seine Wirkungskraft vollständig und nachhaltig entfalten kann, wird zukünftig zum Standard.

Digitalisierung im Tourismus

Eine der wichtigsten Komponenten für den langfristigen Erfolg nimmt die Digitalisierung ein. Hierbei geht es um die gesamte Dienstleistungskette von der Inspiration und Information bis zu Serviceleistungen und Erlebnisunterstützungen beim Besuch vor Ort oder auch in der Kundenbindung. Die Übergänge zwischen Anbieter bzw. Betrieb, Tourismusorganisation und Tourist Information, Informations- und Buchungsplattform oder Reisevermittler und Gast müssen dabei möglichst nahtlos und benutzerfreundlich gestaltet werden.

Auch für die internen Prozesse und die Steigerung der Effektivität und Effizienz im Ressourceneinsatz helfen standardisierte und automatisierte Kunden- und Managementprozesse. Digitale Trend- und Marktforschung und die heutige Nähe zum Gast ermöglichen eine optimale Ausrichtung auf die Nutzergruppen, die Optimierung der Qualität und der Auslastungssteuerung auf regionaler und betrieblicher Ebene. Daher ist es von großer Bedeutung, stets den spezifischen Erwartungshaltungen der Gäste in Bezug auf die Qualität, der genutzte Technik in allen Reisephasen gerecht zu werden und über eigene oder implementierte Datenmanagement Systeme Know-how und die Effektivität in der Marktbearbeitung zu steigern.

3.3 Mobilitätsanforderungen im Tourismus und Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

Im Kontext einer nachhaltigeren Gestaltung der An- und Abreise bei Tages- und längeren Urlaubsreisen sowie die Verlagerungspotenziale bei Tagesausflugsreisen während des Besuches sind verschiedene Faktoren und Möglichkeiten zu beachten. Neben dem Faktor Zeit (Fahrtzeit, Umstiegszeiten, Anschlüsse), Kosten und Komfort (direkte Erreichbarkeit, Mitnahme von Gepäck, Infrastrukturqualität) geht es vor allem im Urlaub um die Flexibilität am Urlaubsort. Verlässlichkeit (Taktung von Buslinien, Verfügbarkeit von Kapazitäten und / oder Leihangeboten) und das Erlebnis – frei nach dem Motto: „Der Weg ist das Ziel“ sind weitere Parameter.

Ob eine stärkere Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf andere Verkehrsmittel auf den Umweltverbund erfolgen kann, ist also nicht allein eine Frage der Einstellung zum Klima- und Umweltschutz der Nutzer:innen oder der Vermarktung, sondern von harten Basisfaktoren der Mobilitätsinfrastruktur abhängig. Das eine Preisgestaltung Einfluss auf das Reiseverhalten und die Mobilitätswahl nehmen kann, ist am Beispiel des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 deutlich geworden. Wenn aber das Fahrrad oder Gepäck



aufgrund begrenzter Platzkapazitäten nicht mitgenommen werden können, der Anschluss vor Ort nicht funktionieren oder die Qualität an Radwegen fehlt, ist der Preis alleine nicht mehr attraktiv genug.

Verlagerungspotenziale auf den Umweltverbund

Der Umweltverbund umfasst den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Rad- sowie Fußverkehr. Letzterer spielt regional gesehen in der Gästemobilität aber kaum eine Rolle. Der Radverkehr hingegen wird gern für Ausflüge genutzt (steigender Anteil an Fahrradausflügen) und ist auch als Radwandertourismus ein stetig wachsendes Segment nicht nur in der Schlei-Region.

Der ÖPNV spielt bislang nur eine untergeordnete Rolle in der Gästemobilität zwischen Schlei und Ostsee. Bus und Bahn werden aufgrund der Erschließungspunkte kaum für die Anreise benutzt. Fahr- und Wartezeiten, Umstiege und Fahrplanabhängigkeiten sowie der Gepäcktransport sind nicht attraktiv genug, um für Gäste von weiter weg (z.B. aus NRW) eine Alternative zum Auto zu bieten. Und auch auf Ausflügen wird laut der Auswertung aus Gästebefragungen überwiegend auf das Auto zurückgegriffen, da die Busse in der Region nicht flexibel genug fahren und auch nicht für touristische Zielfahrten ausgelegt sind (Linienverlauf, Haltestellen, Taktung, tariflicher Zugang).

Nichtsdestotrotz könnte ein für Tourist:innen ansprechendes Angebot durchaus zu einem geänderten Mobilitätsverhalten bei der Anreise, aber eher noch bei Ausflügen vor Ort führen. Um Fahrten vom Auto auf den Umweltverbund zu verlagern, müssen die Anforderungen und Entscheidungsfaktoren der Nutzergruppen für die Erreichung touristischer Ziele und im Kontext des Zweckes (An- / Abreise oder Erlebnisausflug in die Region) bewertet werden.

Einige deutsche Tourismusregionen machen es mit gutem Beispiel vor und fördern nicht nur das Rad, sondern auch den ÖPNV als touristisches Verkehrsmittel vor Ort. Eines der erfolgreichsten Projekte kommt aus dem Schwarzwald. Das KONUS-Projekt im Schwarzwald bietet dort den Gästen kostenlosen und simplen Zugang zur ÖV-Nutzung mittels Gästekarte und konnte rd. 50% der Nutzer überzeugen, das Auto stehen zu lassen. Dabei profitiert die gesamte Region von den dortigen, attraktiven Bahnstrecken. Auch Baden-Württemberg und Stuttgart haben inzwischen den Zugang zum Ticket erleichtert und bieten einen unkomplizierten Landestarif an bzw. liefern das Stadt-ÖV-Ticket gleich bei der Unterkunftsbuchung inklusive mit. Und nicht zuletzt der bundesweite Erfolg des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass es möglich ist, viele – vor allem freizeitliche – Wege mit Bus und Bahn zu verlagern/zu generieren, wenn der Zugang nur unkompliziert und preisgünstig oder gar kostenlos bzw. im Urlaubspreis inklusive gestaltet wird.

Ob das Verlagerungspotenzial in der Schlei-Ostsee Region ebenfalls bei rd. 50% liegt, ist wie geschrieben von der Kombination sehr vieler Faktoren abhängig (u. a. Angebot, Zielgruppe, Marketing, Kostenlage, Vernetzung). Die Gästebefragung 2021 in der Ostseefjord Schlei Region lässt darauf schließen, dass die Gäste der

Region zumindest nicht abgeneigt gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad gegenüberstehen. Über 70% der Teilnehmenden der Gästebefragung stufen sich als „Natururlauber“ ein und 30% gaben an, dass Nachhaltigkeit bei der Zielwahl eine Rolle gespielt hat.

Dies lässt also vermuten, dass – sofern der ÖPNV und Radverkehr die Anforderungen der Gäste erfüllen – durchaus ähnliche Verlagerungen wie im Schwarzwald auch in der Schlei-Region erreichbar sind. Ein Zielwert von 50-60% weniger MIV in der Gästemobilität vor Ort wäre also bis 2035 durchaus zu forcieren.



Wichtig für die Mobilitätsbedürfnisse der Gäste ist aus gutachterlicher Sicht insbesondere:

- für die Anreise ein mindestens stündliches Bahnangebot mit möglichst wenig Umstiegen und attraktiven Reisezeiten (hierbei spielt natürlich auch das bundesweite Netz der DB eine Rolle)
- ansprechende und angenehm gestaltete Ankommenspunkte (z. B. Bahnhöfe, Busbahnhöfe)
- die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Leihrad, Fähre, Sharing-Angebote)
- attraktive (Bus-/Taxi-/Shuttle-)Angebote, um von den Bahnhöfen in die Fläche/an die Küste zu kommen. Entweder flexibel (on-demand) oder in enger Taktung (zumindest an Anreisetagen)
- ein unkomplizierter (ggf. kostenloser) Zugang und Tarif bei ÖPNV und Leihradangeboten; optimalerweise integriert in eine Gästekarte
- attraktive und flexibel kombinierbare Buslinien, die konkrete Reiseziele anfahren und bestenfalls ohne viel Zeitverlust kombinieren lassen (Ausflugsfahrten mit mehreren Zielen)
- zielgruppenspezifische Bedienzeiten
- Attraktive Radwege (Breite, Oberfläche, konfliktarm zu Kfz und Fußverkehr) zu und zwischen touristischen Zielen
- Abstellanlagen und Verknüpfungspunkte/Haltestellen an den Radrouten

4. Bewertung der Ausgangssituation (Makrostandortanalyse)

4.1 Tourismusentwicklung der Ostseefjord Schlei Region

4.1.1 Touristisches Angebot und Raumstruktur

Die Region Ostseefjord Schlei im Nordosten von Schleswig-Holstein verfügt über eine herausragende Natur- und Kulturlandschaft entlang der Schlei und der nördlichen Ostseeküste. Ein Großteil der Region gehört zum Naturpark Schlei, der mit einzigartigen Süß-, Brack- und Salzwasserlebensräumen aufwartet und eine große Artenvielfalt beheimatet. Besondere Tourismusorte wie das Ostseebad Damp und die Hafenstadt Kappeln sowie authentische Dörfer entlang der Schlei bilden die Besuchermagnete der Region. Die sogenannte Wikingerstadt Schleswig, direkt an der Schlei gelegen, und mit den Weltkulturerbestätten Haithabu / Danewerk trägt ein attraktives kulturelles Angebot mit Museen, Events und historischen Sehenswürdigkeiten bei.

Beherbergungsangebot

Das touristische Unterkunftsangebot ist neben unterschiedlich stark ausgeprägten Anteilen von Camping und Hotellerie in allen Teilräumen stark durch Ferienwohnungen und -häuser geprägt. Insgesamt knapp zwei Drittel des Gesamtangebots entfallen auf diese Unterkunftsart. Für letztere sind sowohl kleine private Anbieter als auch große Vermittlungsagenturen vertreten.

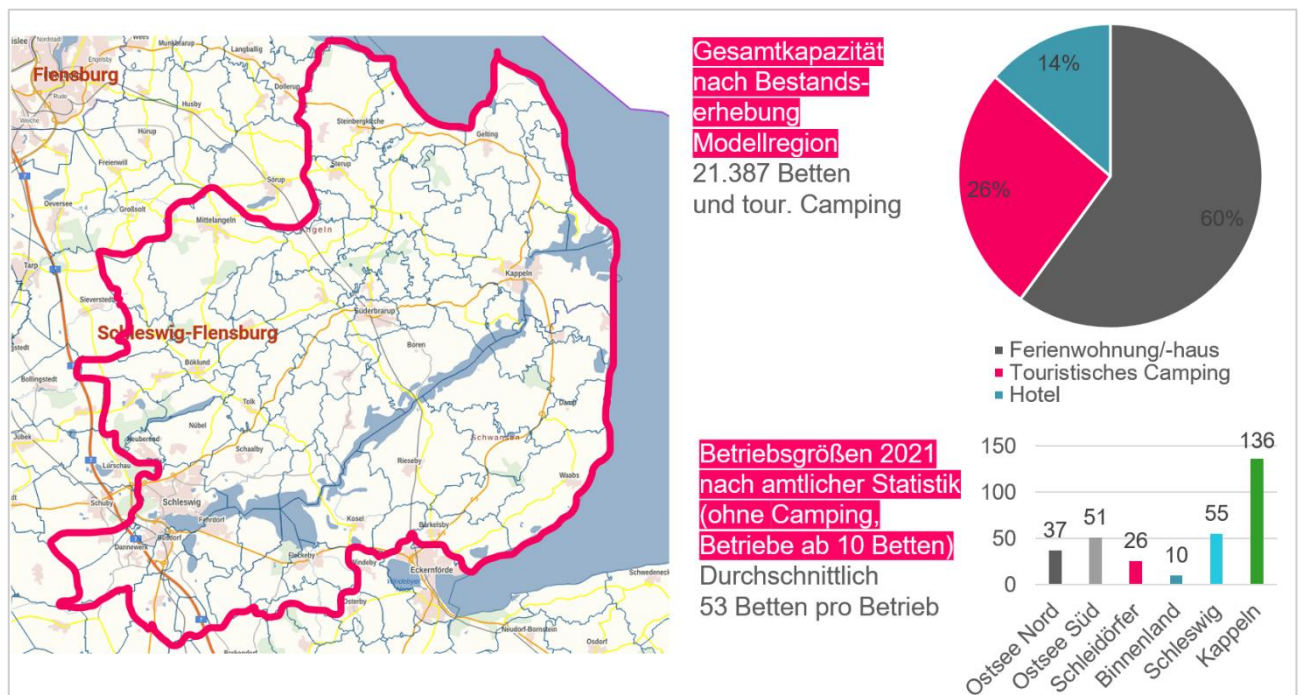


Abbildung 14: Beherbergungsangebot (PROJECT M, 2022, Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2021)

Das Angebot konzentriert sich stark auf die Ostseeküste, die ufernahen Gegenden entlang der Schlei und die beiden Städte. Allein die beiden Gemeinden Kappeln und Damp als Übernachtungshotspots machen zusammen bereits 40% des Gesamtangebots an Betten in Ferienwohnungen und -häusern sowie Hotels aus. Das Camping- und Wohnmobilestellplatzangebot ist ebenfalls vor allem in Wassernähe entlang von Küste und Schlei stark ausgeprägt. Der maßgebliche Faktor für das überproportional starke Wachstum der Unterkunfts-kapazitäten in der Region ist der Ferienpark ORO auf dem Gelände des ehemaligen Marinestützpunktes an der Schleimündung in Kappeln.

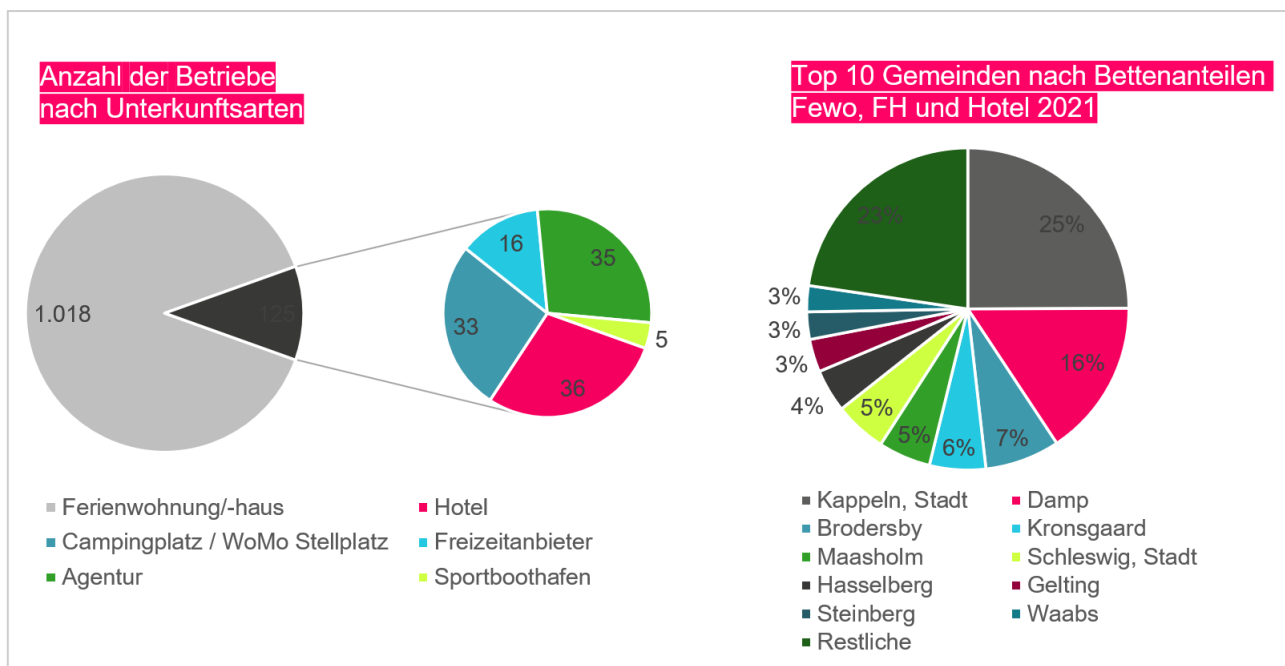


Abbildung 15: Bestandserhebung Modellprojekt 2021 – Betriebe, Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistikamt Nord (PROJECT M, 2022)

Qualität des Beherbergungsangebots

Insgesamt kennzeichnet die Region im Vergleich mit den direkten Nachbarregionen sowie mit Schleswig-Holstein und dem bundesdeutschen Durchschnitt eine sehr gute Qualität. Der TrustScore 2020 von 89,9 toppt den Landesdurchschnitt Schleswig-Holsteins und führt den Benchmark deutlich an. Dieser überdurchschnittliche Wert ist maßgeblich geprägt durch die hohe Beherbergungsqualität und viele neue Objekte an der Küste. Die beiden Ostsee-Teilräume führen das Feld mit einem Spitzenwert von 92,9 deutlich an, gefolgt vom Binnenland und Kappeln. Eher unterdurchschnittlich, auch im überregionalen Benchmark, stellt sich die Qualität in Schleswig und den Schleidörfern dar. Wie bereits in der Analyse des Tourismusentwicklungskonzeptes festgestellt, zeigt sich besonders in Teilen der kleinteiligeren Betriebsstrukturen entlang der Schlei sowie in der Stadthotellerie in Schleswig ein erhöhter Investitions- und Modernisierungsbedarf.

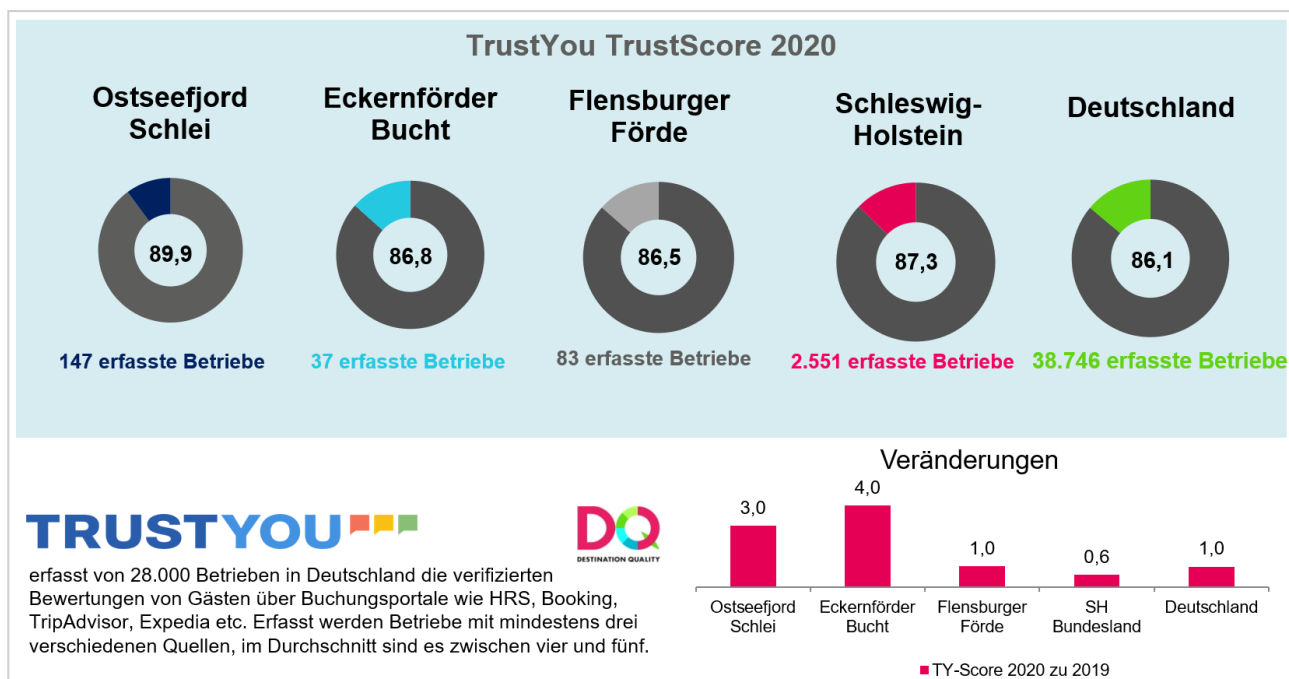


Abbildung 16: Qualität des Beherbergungsangebotes im Benchmark (Destination Quality / TrustYou, 2021)

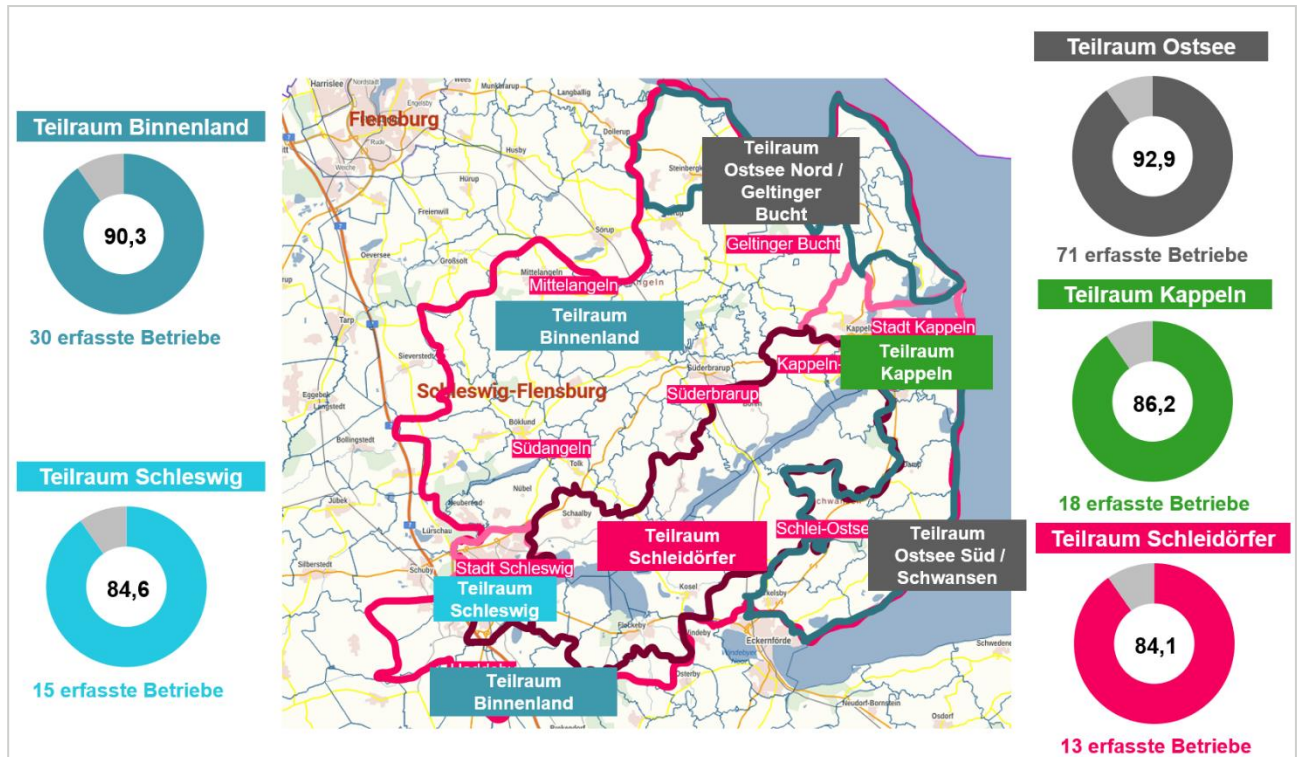


Abbildung 17: Qualität des Beherbergungsangebotes der Teilräume (Destination Quality / TrustYou, 2021)

4.1.2 Touristische Nachfrage und Einzugsgebiet

Durch die attraktive Lage in der Nähe der Metropolregion Hamburg und nahe der Grenze zu Dänemark verfügt die Region über ein großes Nachfragepotenzial sowohl für Kurzreisende und Tagesgäste aus den kaufkräftigen, nahen Quellmärkten als auch für Urlaubsreisende aus dem gesamten Bundesgebiet und den nahen internationalen Quellmärkten.

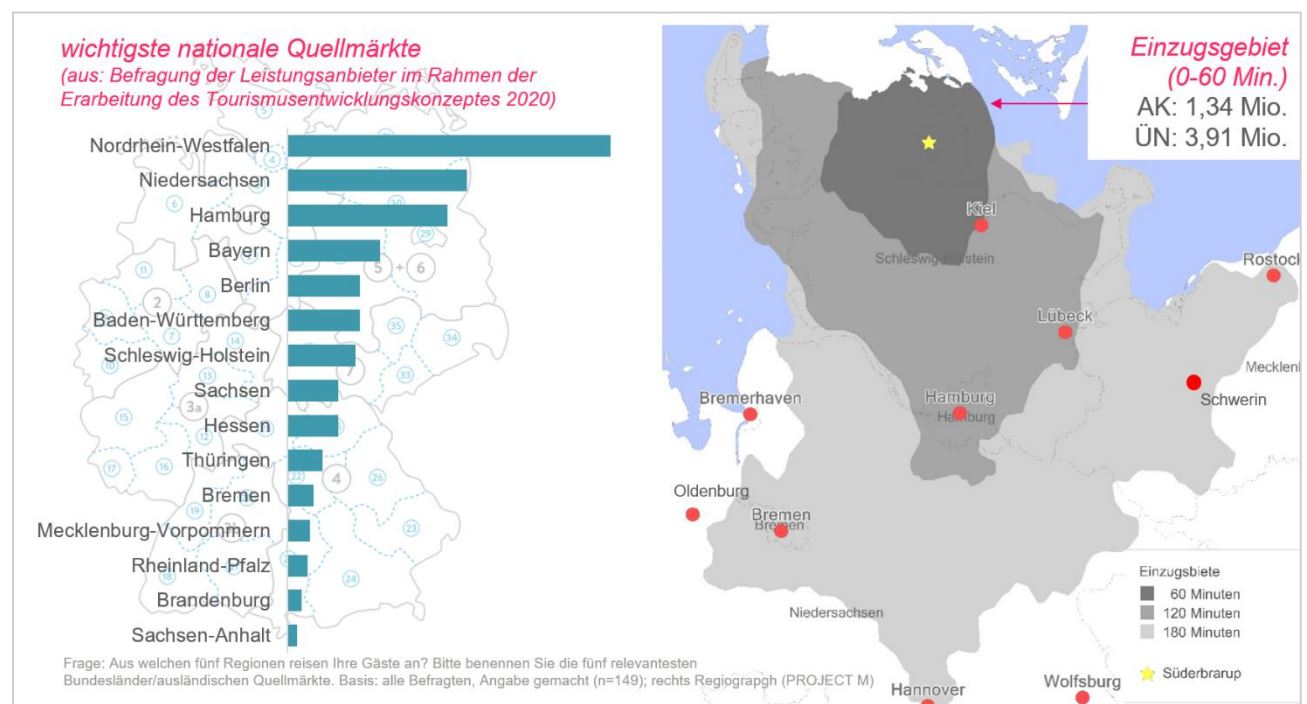


Abbildung 18: Einzugsgebiet und Quellmärkte des Ostseefjord Schlei (PROJECT M 2019; Statistikamt Nord 2016-2019)

Die einheimischen Übernachtungsgäste der Schlei-Ostsee Region reisen hauptsächlich aus Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hamburg, Bayern und Berlin an. Die weiteren südlichen Bundesländer sowie der Osten Deutschlands spielen eine untergeordnete Rolle. Der wichtigste internationale Quellmarkt ist Dänemark, gefolgt von Schweden, der Schweiz und Norwegen mit geringerer Bedeutung. Das starke Einzugsgebiet für Tagesgäste reicht über die Nachbarregionen in Schleswig-Holstein bis zur Metropolregion Hamburg. Auch für Gäste, die ihren Urlaub in angrenzenden starken Tourismusregionen wie der Eckernförder Bucht, der Flensburger Förde aber auch rund um Husum oder Kiel verbringen, stellt die Region ein attraktives, gut erreichbares Tagesausflugsziel dar.

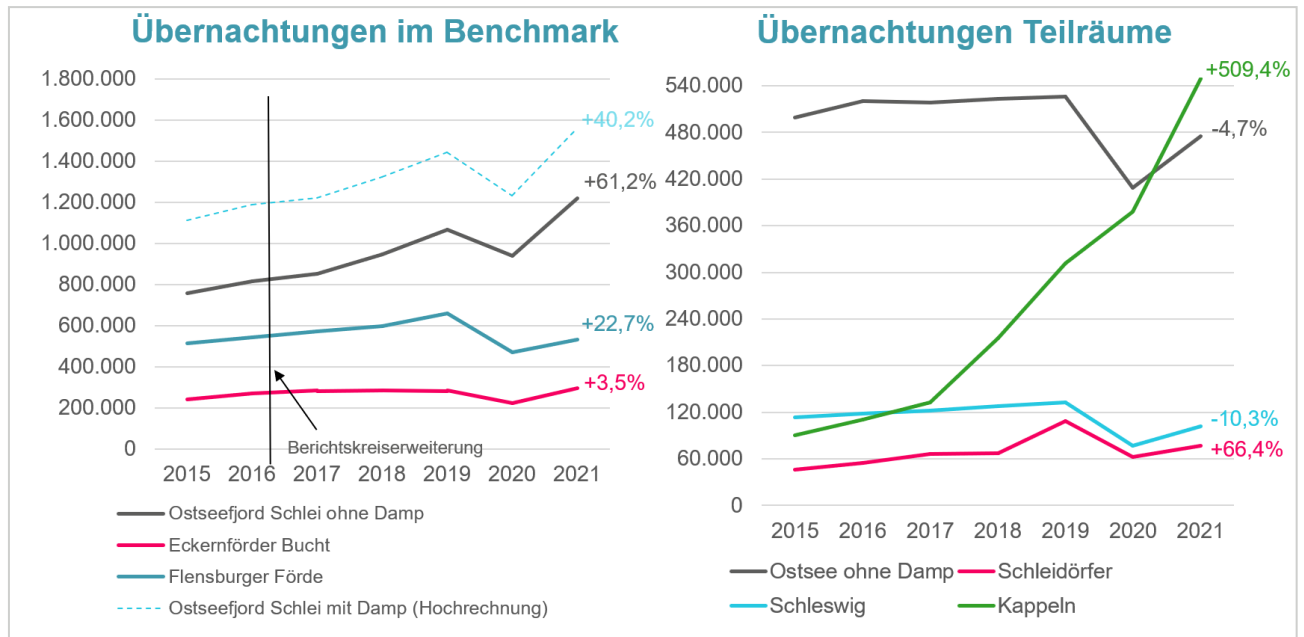


Abbildung 19: Übernachtungen im Vergleich mit den Nachbarregionen und der Teilräume untereinander (PROJECT M, 2022; Statistikamt Nord 2016-2022)

Der Blick auf die Nachfrageentwicklung im Benchmark seit 2015 zeigt zwar einen deutlichen „Knick“ im ersten Jahr der Corona-Pandemie bedingt durch die Lockdowns, aber auch eine überaus schnelle Erholung danach. Die Übernachtungszahlen der Gesamtregion nach amtlicher Statistik lagen im Jahr 2021 bereits über dem Niveau von 2019. Insgesamt hat die Region Ostseefjord Schlei in den vergangenen Jahren somit einen regelrechten Tourismus-Boom erlebt. Getragen wird diese Entwicklung vor allem durch die enormen bereits umgesetzten sowie noch laufenden Kapazitätszuwächse im ORO, die erst im Jahr 2025 abgeschlossen sein sollen, aber auch in Hotels in Kappeln. So gewinnen die Schleidörfer und Schleswig auf niedrigem Niveau, die Ostsee kann die Verluste durch das Pandemiejahr 2020 nur zum Teil ausgleichen und Kappeln ist der zentrale Entwicklungstreiber der Region und wächst kapazitätsbedingt auf sehr hohem Niveau. Die Region konnte in vielen Teilbereichen zudem von einer coronabedingten Nachfragesteigerung profitieren, die einige vergleichbare attraktive Destinationen in Deutschland 2021 ebenfalls verzeichnen konnten: Aufgrund sehr eingeschränkter Urlaubsmöglichkeiten im Ausland wählten viele Gäste ein einheimisches Ziel.

Mit über 80% der Übernachtungen bilden die Teilräume Ostsee und Kappeln die touristischen Übernachtungsschwerpunkte der Region. Schleswig und das Binnenland machen entsprechend nur einen Anteil von 10% der Übernachtungen aus. Der Vergleich der Ankünfte verdeutlicht die unterschiedliche touristische Bedeutung der Teilräume: in Schleswig sind die Aufenthaltsdauern geringer, was zu einem höheren Anteil der Stadt an den Gesamtübernachtungen führt. Dies bestätigt Schleswigs Rolle als Destination für Geschäftsreisen, Städtereisen und kurzen Stop-Overs. An der Küste, in Kappeln und in den Schleidörfern hingegen finden mehr längere Ferienurlaube statt.

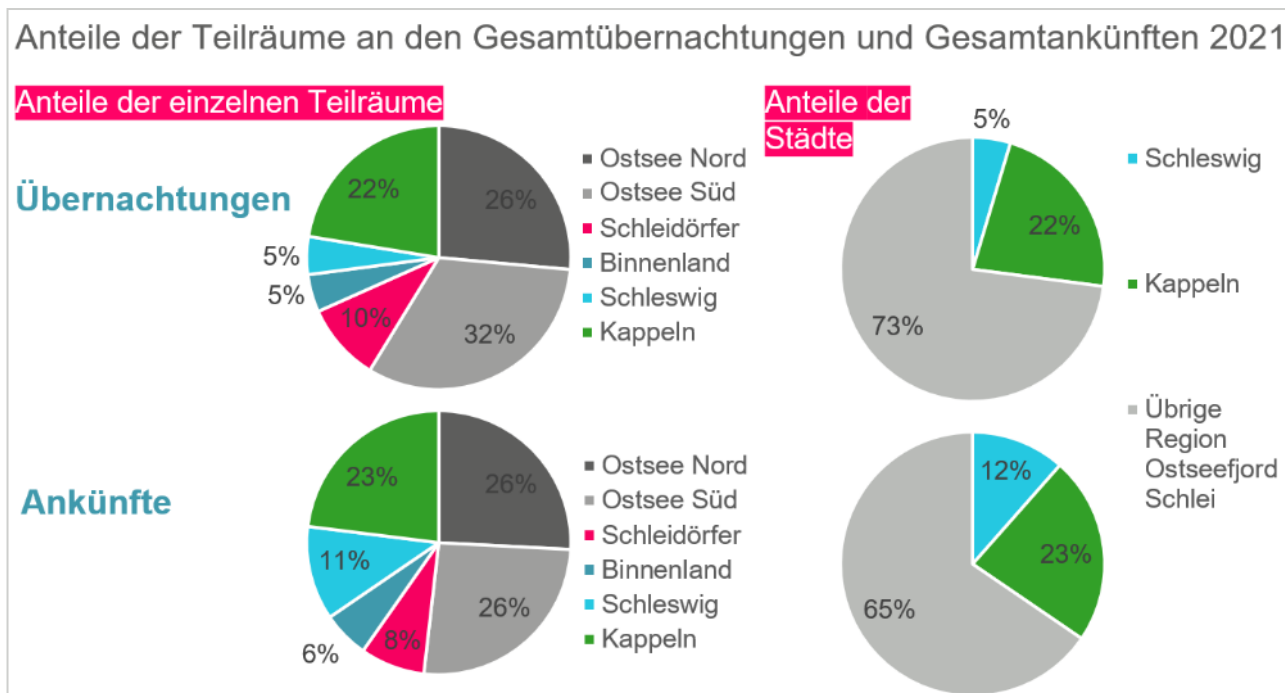


Abbildung 20: Anteile der Teilräume an den Gesamtübernachtungen und Gästeankünften 2021 (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)

Die Saisonalität ist im Benchmark mit den direkten Nachbarregionen Flensburger Förde und Eckernförder Bucht sehr stark ausgeprägt. Sie zeigt die deutlichen Nachfragespitzen im Juni, Juli und August sowie ausgeprägte Auslastungsdefizite in der Nebensaison auf. Selbst in den Randmonaten April/Mai und September/Oktober besteht hier Nachholbedarf. In den Sommermonaten kommt die Belastung des starken Tagestourismus noch hinzu. Der andauernde Zuwachs an Kapazitäten erschwert es perspektivisch, eine solide Grundauslastung in der Nebensaison zu halten bzw. diese zu steigern. Zudem werden Saisonale Belastungsspitzen durch weitere Kapazitäten eher noch verstärkt.

Es zeigt sich somit eine sehr heterogene und saisonal abhängige Auslastungs- und Entwicklungsdynamik in der Region. Die Küstenregionen inkl. Kappeln sowie teils auch die Schleidörfer sind bereits heute mit starken Überlastungserscheinungen in der Sommersaison konfrontiert. Die Freizeit- und Mobilitätsinfrastruktur an der Küste ist jedoch nicht auf weitere zu erwartende Nachfragezuwächse ausgelegt.

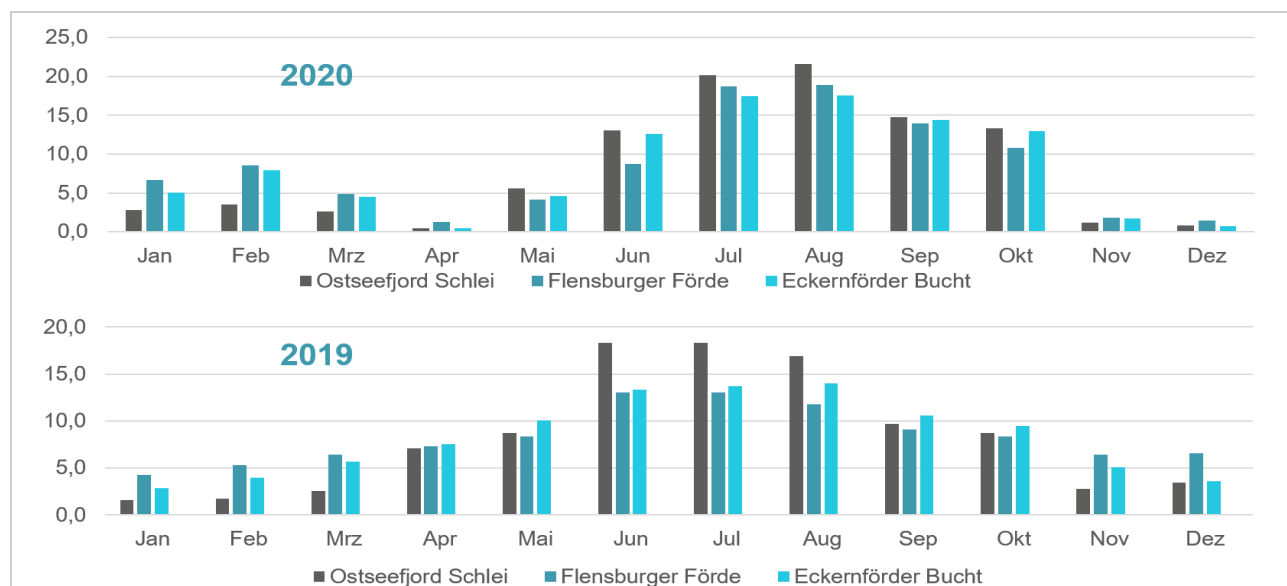


Abbildung 21: Saisonalität im Benchmark 2019 und 2020 (PROJECT M, 2022; Statistikamt Nord 2020-2021)

4.1.3 Tourismusintensität und Tourismusakzeptanz

Die Tourismusintensität ist im Vergleich mit den direkten Nachbarregionen in der Fläche relativ hoch und hat deutliche Schwerpunkte an der Ostseeküste sowie in und um Kappeln. In den Gemeinden des Binnenlands und in Schleswig ist sie geringer ausgeprägt. Hieraus wird deutlich, dass der Tourismus in diesen Städten und Gemeinden eine besonders hohe Wirkung auf den Lebensraum der Einheimischen hat. Sofern hier Angebots- und Mobilitätsinfrastruktur in guter Qualität vorhanden sind, bedeutet die Tourismusintensität meistens auch einen Mehrwert für den Arbeitsstandort und das Lebensumfeld. Hier schafft der Tourismus Wirtschaftskraft, Kaufkraft und damit Angebote für mehr Lebensqualität, die sich ohne den Tourismus nicht halten würden. Neben den Mehrwerten des Tourismus gilt es aber auch die negativen Effekte zu beleuchten. Sofern der Tourismus die Bevölkerung ausgrenzt oder nicht ausreichend Angebote und Infrastrukturen zur Verfügung stellt, schwindet die Lebensqualität und damit die Akzeptanz für den Tourismus.

Im Rahmen der Bevölkerungsumfragen der OfS aus dem Jahr 2021 wurde deutlich, dass insbesondere Großprojekte, das saisonale „Zuviel an Gästen“ (Hinweis: Befragung erfolgte während der Corona-Pandemie), fehlende Parkplätze und die Überanspruchung der Natur kritisch gesehen werden. An der Befragung in der Hauptsaison im August – September 2022 haben 3.150 Personen teilgenommen.

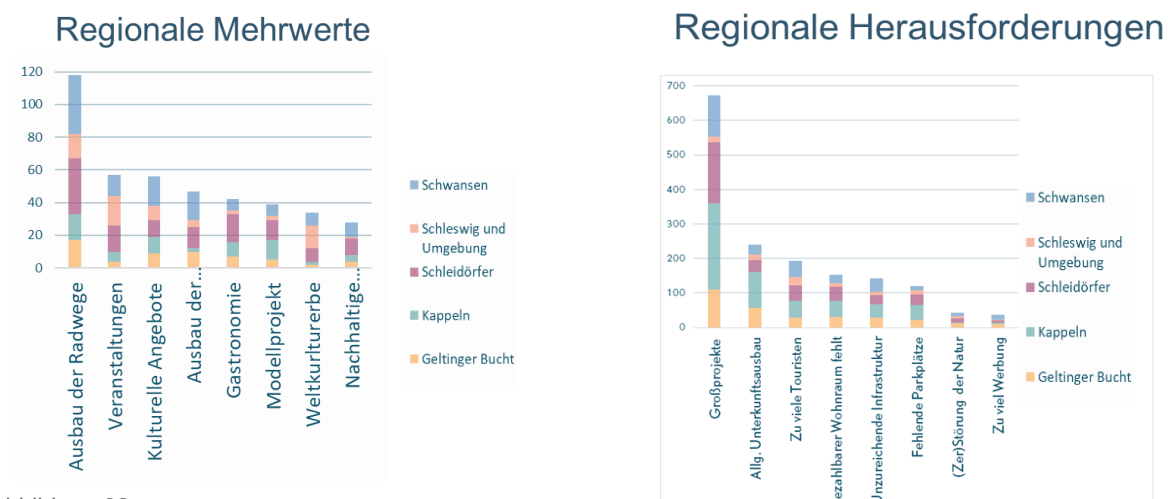


Abbildung 22:
Bevölkerungsbefragung in der
Region (OfS GmbH, 2021)

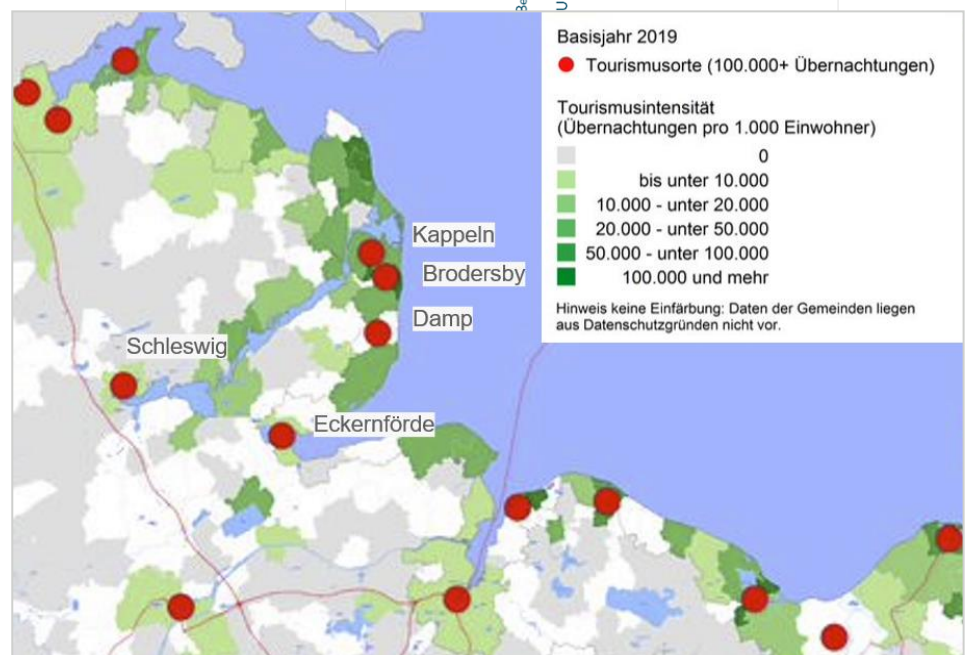


Abbildung 23: Tourismusintensität (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2020)

4.2 Ganzheitliche Mobilitätsbetrachtung

4.2.1 Erreichbarkeit der Schlei-Ostsee Region

Die Erreichbarkeit der Ostseefjord Schlei-Region hat für den Tourismus eine zentrale Bedeutung. Für die Gäste ist es wichtig, schnell und möglichst entspannt am Urlaubsort anzukommen. Direkte Wege, möglichst kurze, selbstbestimmte Anreisezeiten und wenig Umstiege oder ähnliche “Zwangsstopps” spielen hier mutmaßlich ebenso eine wichtige Rolle, wie ein handhabbarer Gepäcktransport. Alles also Attribute, in denen das Auto als Anreisemittel ungeschlagen an der Spitze steht.

Während des Aufenthalts wollen die Gäste hingegen die Region aktiv und selbstbestimmt erkunden. Einerseits gibt es diese Ausflugstypen, welche die Region ganzheitlich erleben lassen (z. B. eine Radtour entlang des Schleiuferes). Zeit spielt bei solchen Ausflügen weniger eine Rolle – sofern der Weg entsprechend attraktiv ist. Oft ist es sogar Ziel zu “entschleunigen”. Als Verkehrsmittel werden bei solchen Ausflügen - je nach persönlicher Präferenz nach körperlicher Betätigung - eher das Fahrrad, die Wanderschuhe oder ein Kanu gewählt, es kann aber auch bequem eine Fähre oder Buslinie mit Aussicht sein. Andererseits gibt es gezielte Ausflüge zu beliebten Hot Spots und Attraktionen, bei denen man erst einmal schnell vor Ort sein möchte. Hier zählt die schnelle und unkomplizierte Raumüberwindung, um das Erlebnis möglichst bald vor Ort genießen zu können. Dabei lassen sich im Laufe eines Tages durchaus mehrere Attraktionen nacheinander kombinieren, wenn die Reisezeiten es zulassen. Für solche Ausflüge ist Geschwindigkeit und Flexibilität also entscheidend, tendenziell folglich das Auto bei der Verkehrsmittelwahl im Vorteil (ein gutes ÖPNV-Angebot könnte natürlich auch mithalten).

Dass die Schlei-Ostsee Region sehr weit im Norden Deutschlands liegt und in vielen Teilräumen nicht optimal per Bahn und öffentlichem Nahverkehr erschlossen ist, zeigt sich auch in der Verkehrsmittelwahl: 90,3% der Gäste reisen mit dem Auto an, in einigen Teilregionen sogar nahezu 100% (vgl. Gästebefragung 2021).

Im Schnitt 6,5 Ausflüge unternahmen die 2021 Befragten jeweils während ihres Aufenthalts in der Region. 82% nutzten dabei das Auto, 52% waren aber auch mindestens einmal mit dem Fahrrad unterwegs.

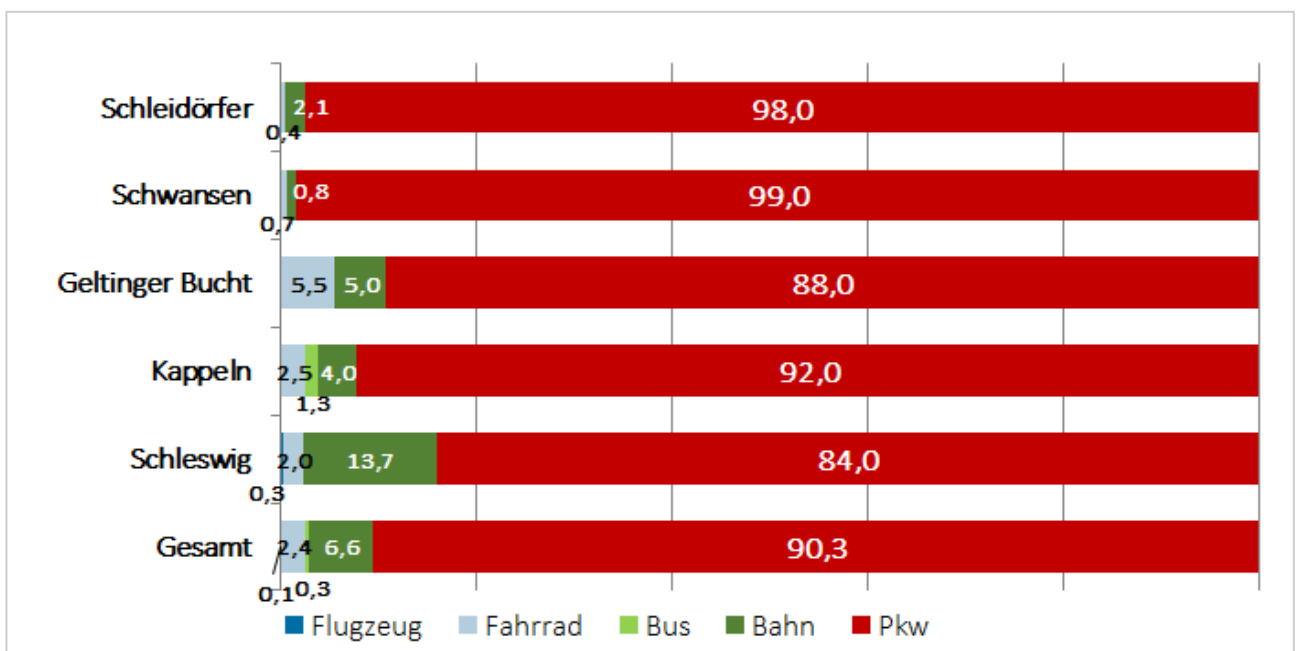


Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl der Gäste der OfS bei der Anreise (Gästebefragung der OfS 2021)

Aber das Auto hat bekanntlich nicht nur Vorteile. Besonders zu den Haupturlaubszeiten im Sommer und speziell an Anreisetagen (v.a. Samstag und am Wochenende) kommt es in der Region zu hohen Pkw-Belastungen auf den Straßen, Brücken und an beliebten Ausflugszielen aufgrund des Anreise- und Touristenverkehrs. Parkplätze sind häufig überlastet, Ortskerne verstopft – was u. a. zu Umweltschäden, Lärm und einer Minderung der Aufenthaltsqualität führt. Der übermäßige Kfz-Verkehr schadet also dem eigentlichen Grund, weshalb sich die Menschen auf den Weg an die Schlei machen. Grund genug, aktiv etwas gegen den vielen Autoverkehr zu unternehmen und die Nutzung von Alternativen zu stärken.

4.2.2 Angebotsanalyse - Regionale Erreichbarkeit

Kfz-Verkehr

Wie eingangs bereits erläutert, ist die Schlei-Ostsee Region sehr gut mit dem Auto erreichbar. Über die Autobahn 7 erfolgt dabei die schnelle Hauptanreise aus Deutschland und Dänemark. Über die Bundesstraßen wird der Verkehr ab Schleswig (aber auch über Eckernförde) weiter in Richtung Osten bis an die Küste geführt. Für die Verteilung in der Fläche gibt es mehrere Landesstraßen. Das Straßennetz kann das - besonders zu Spitzenzeiten in der Hauptsaison - sehr hohe Verkehrsaufkommen in der Regel gut abwickeln, allerdings gibt es Durchfahrten von Orten und Dörfern, die dann temporär unter den Lasten des Verkehrs leiden. Außerdem bestehen im regionalen Netz mehrere Zwangspunkt, an denen sich der Verkehr zurückstaut. Diese Nadelöhre stellen überwiegend die Querungen der Schlei (Brücken und Fähren) dar. Insbesondere die Stadt Kappeln befindet sich an einer Position, wo die Verkehrsführungen von nördlich und südlich der Schlei zusammentreffen und mit der Klappbrücke ein großes Nadelöhr besteht. Neben dem Anreiseverkehr, welcher direkt zu den Unterkunftsorten führt, entsteht durch die Gäste der tägliche Ausflugsverkehr mit ganz unterschiedlichen Zielen. Dieser belastet zu Spitzenzeiten besonders die touristisch attraktiven Orte, wie Sehenswürdigkeiten, Altstädte oder Strandgebiete. Es kommt dort nicht nur zu Staus, sondern auch zu Parkplatzproblemen.

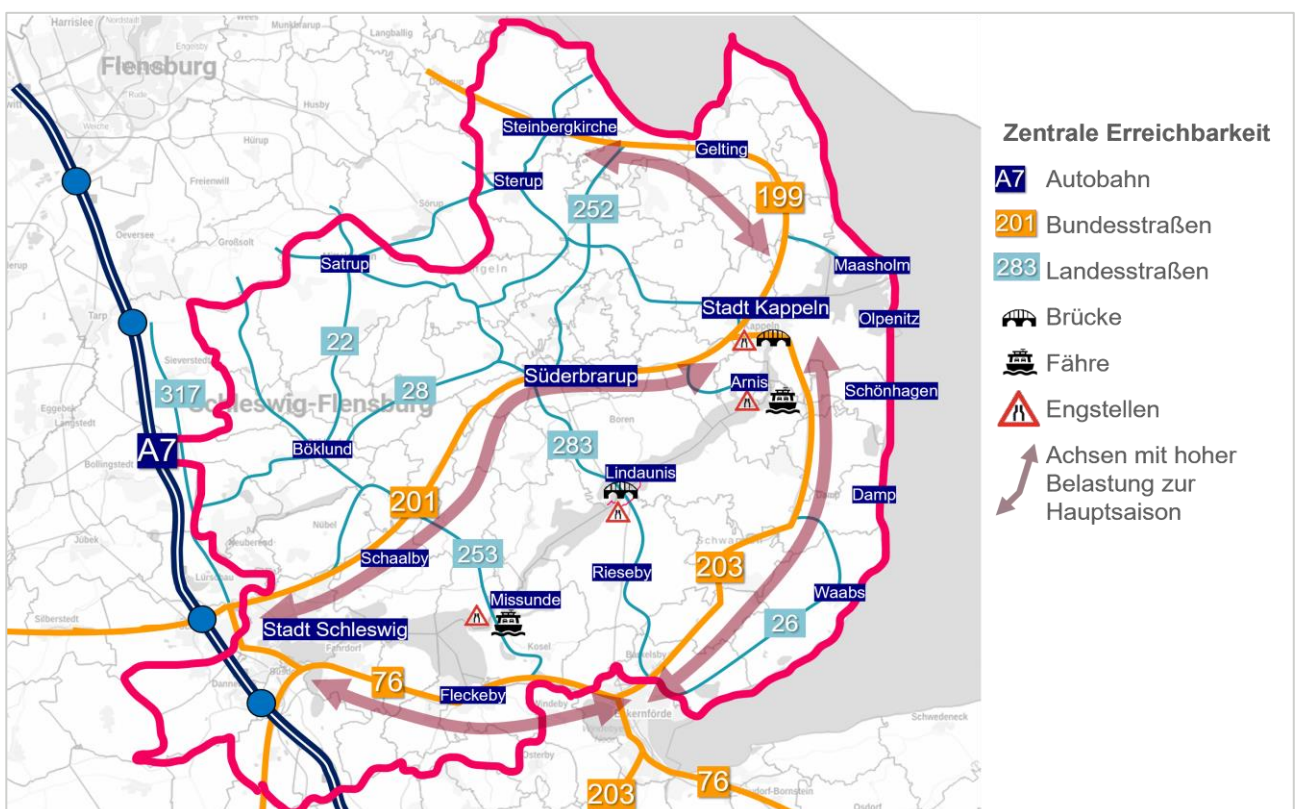


Abbildung 25: Regionale Erreichbarkeit – PKW (Planersocietät, 2022)

Bus und Bahn (Öffentlicher Personennahverkehr)

Mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), also Bus und Bahn, ist die Region für Tourist:innen eher mäßig gut zu erreichen. An das Bahnnetz sind die Stadt Schleswig (Linie Rendsburg – Flensburg) und Süderbrarup sowie Rieseby (Linie Kiel - Flensburg) mit Bahnhöfen und -halten angebunden. Zwischen Schleswig bzw. Süderbrarup und Kappeln gibt es eine alte, ungenutzte Bahntrasse (Alte Kreisbahn; mit Ausnahme einer Ausflugs- und Museumsbahn zwischen Süderbrarup und Kappeln). Diese böte gegebenenfalls auch Potenzial für eine alltägliche Nutzung. Bis zur Küste fährt jedoch kein Zug, dorthin sind also Umstiege auf Busse erforderlich. Auch die Kopplung von Radverbindungen mit dem ÖPNV Angebot bietet mit entsprechend gestalteten Umsteigepunkten großes Potenzial für die Verbesserung des ÖPNV Angebotes. Sofern keine (zeitnahe) Reaktivierungen der alten Kreisbahntrasse möglich sind, besteht mit der (temporären) Nutzung als direkte Radwegeverbindungen, wie am Beispiel der alten Kreisbahntrasse Schleswig-Süderbrarup, ebenso das Potenzial diese als Radrouten für den Alltagsverkehr und auch touristische Routen in Wert zu setzen.

Es gibt vergleichsweise gute Busverbindungen nördlich und südlich der Schlei sowie im Hinterland entlang der Küste, diese sind für eine touristische Nutzung allerdings nicht ausgelegt und von Fahrzeiten und Takten eher unattraktiv für diese Zielgruppe. Umstiege und Busfahrten mit Gepäcktransport sind eher wenig beliebt und kosten viel Zeit. Für Ausflugsfahrten mit dem Bus fehlt vielen Tourist:innen der Zugang; Fahrplan, Takte und Tarife sind nicht optimal auf Tourist:innen abgestimmt (möglichst unkompliziert nutzbar die gewünschten Ziele erreichen). Potenzial bietet das neue, flexible On-Demand-Dorfshuttle in Süderbrarup und Umgebung, ein modernes Angebot, welche unkompliziert per App gebucht werden kann. Auch hier wurde das System zunächst für die eigene Bevölkerung aufgebaut, Tourist:innen nutzen es vermutlich noch wenig.

Die Fährverbindungen entlang der Schlei sind eher im Sinne von Ausflugsfahrten zu sehen und sind daher nicht Teil des ÖPNV, tendenziell böten die Wasserwege in der Schlei und entlang der Küste aber durchaus Alternativen.

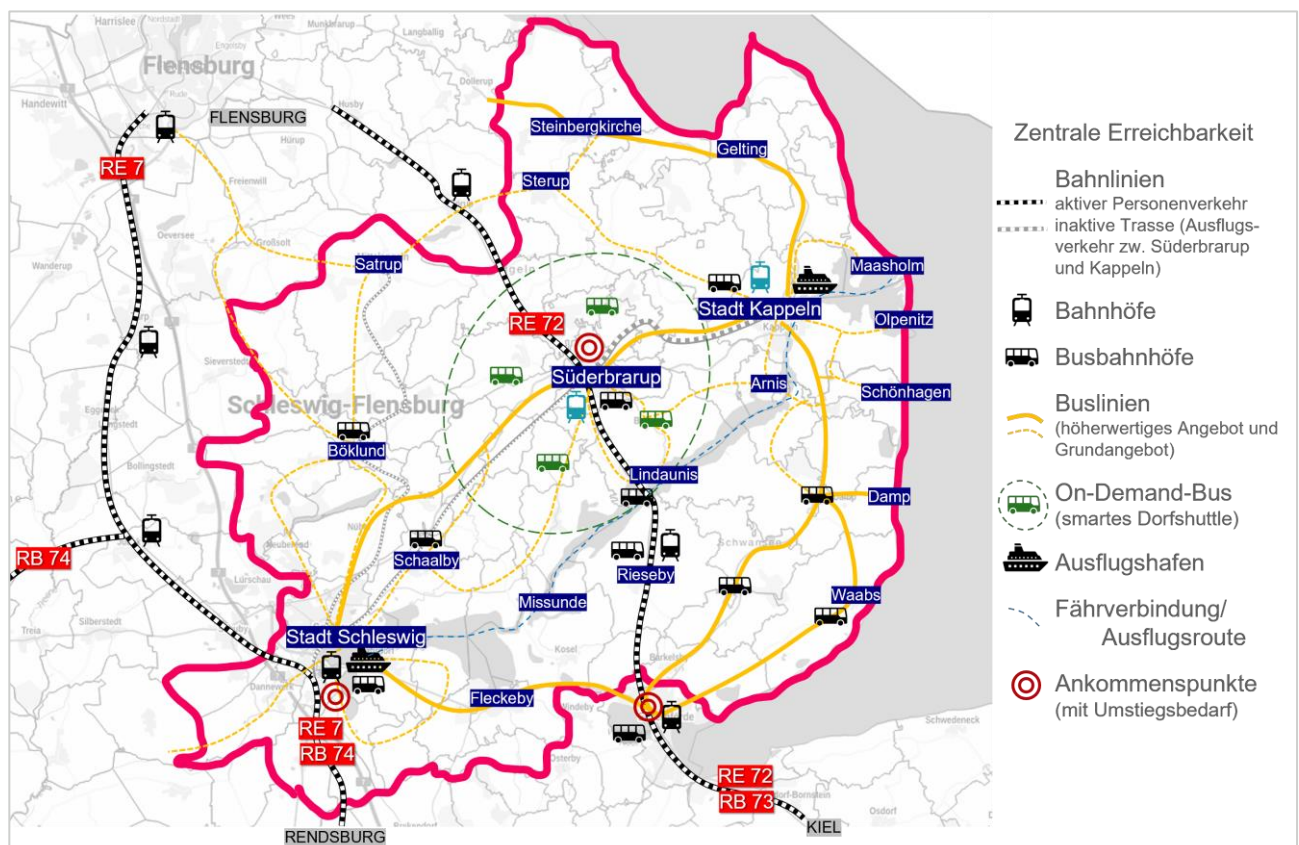


Abbildung 26: Regionale Erreichbarkeit – ÖPNV (Planersocietät, 2022)

Fahrrad

Für Fahrradtourist:innen bietet der Ostseefjord Schlei eine attraktive Zielregion. Die Küste, die Uferlagen der Schlei sowie die Stadt Schleswig liegen an Fernradwegen (Ostseeküstenradweg von Lübeck bis Flensburg, EuroVelo-Route 3 von Trondheim bis Santiago de Compostella, Ochsenweg von Hamburg nach Dänemark und der Wikinger-Friesen-Weg von Schleswig bis Maasholm), welche besonders für die wachsende Zahl der Rad(wander)tourist:innen ein hohes Potenzial darstellen. Die Menge solcher Reisen ist – im Vergleich zu den herkömmlichen Anreisearten – allerdings noch gering.

Abseits der Fernradwege wird die Region von zahlreichen kommunalen und regionalen Radwegen durchzogen, welche mal besser mal schlechter ausgebaut und geführt sind. Ein hohes Potenzial beim Fahrrad könnte im Ausflugsverkehr liegen, da es eine attraktive und aktive Fortbewegungsform für Urlauber:innen darstellt. Daher ist insbesondere auf ansprechende und angenehme Radwege zwischen den Hauptausflugszielen Wert zu legen und dortige Netzlücken, Engstellen sowie Konfliktpunkte mit Fußgängern und Autos zu verbessern. Um auch weitere Strecken mit dem Rad zu überwinden und mehrere Verkehrsmittel zu kombinieren bilden Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen, Zügen und Fähren einen nicht zu unterschätzenden Faktor im Ausflugsverkehr und sind in der Region noch ausbaufähig. Selbiges gilt für Fahrradverleihangebote, welche bislang in der Region nicht vernetzt sind, z. B. um auch “one-way”-Leihen zu ermöglichen.

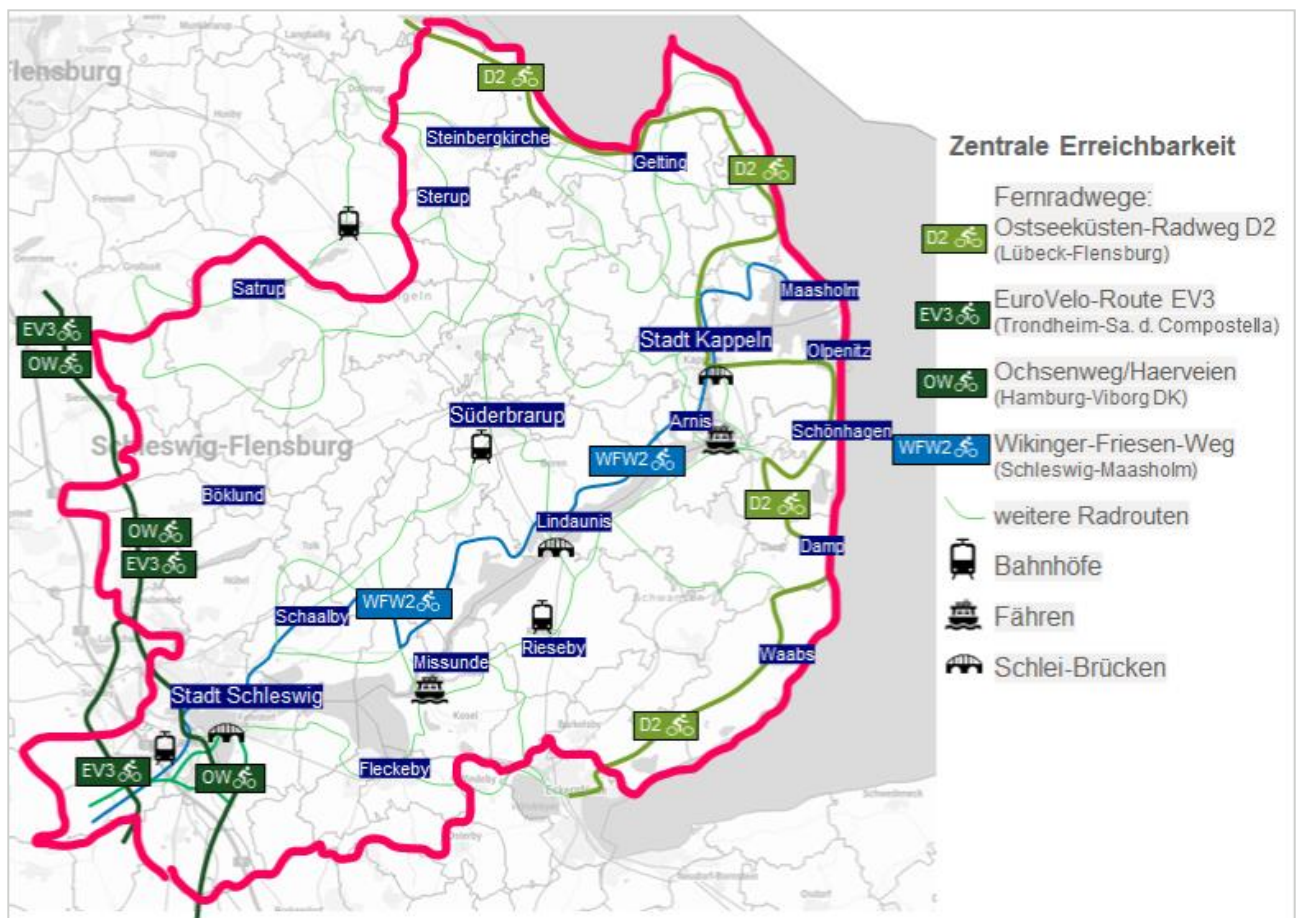


Abbildung 27: Regionale Erreichbarkeit – Fahrrad (Planersocietät, 2022)

Fazit zur Erreichbarkeit

Zusammenfassend lässt sich aussagen, dass die Region Ostseefjord Schlei insgesamt über eine sehr gute und attraktive Erreichbarkeit verfügt. Hauptsächlich bezieht sich dies jedoch auf den Pkw-Verkehr und das überwiegend gut ausgebaute Straßennetz. Allerdings stellen die Schlei-Querungen und insbesondere die Stadt Kappeln sogenannte Zwangspunkte dar, an denen es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen schnell staut und zu Kapazitätsengpässen kommt. Zudem führen die Öffnungszeiten der Schleibrücken für die Segelschiffahrt zu kontinuierlichen Unterbrechungen des Verkehrsflusses und zu maßgeblichen Rückstaus vor allem in der Sommersaison. Aber auch außerhalb der Region ist das Verkehrsaufkommen dorthin zu spüren, so z. B. in Eckernförde.

Allerdings gibt es auch gute Ansätze und Potenziale im öffentlichen Nahverkehr sowie in der touristischen Erschließung mit dem Fahrrad (Bahnlinie Schleswig-Süderbrarup, On-Demand-Verkehre, Fernradrouten). Im derzeitigen Angebot stellen ÖPNV und Fahrrad jedoch kaum geeignete Alternativen dar, um das hohe Pkw-Aufkommen der Anreisenden (aber auch der Ausflugsfahrten) maßgeblich zu verlagern. Es besteht folglich großer Handlungsbedarf, denn die deutliche Überlastung der (Kfz-)Verkehrsinfrastruktur zur Hauptsaison mit ihren starken, temporären Belastungsspitzen ist wohl kaum durch rein bauliche Maßnahmen zu lösen, welche wiederum Eingriffe in die schützenswerte Natur- und Kulturlandschaft bedeuten und außerhalb der Saison überdimensioniert sein würden.

Gemeinsames Ziel der Region sollte es sein, den touristischen Pkw-Verkehr zu vermeiden und wo immer es möglich ist, auf neue Alternativen zu verlagern. Maßgeblich wird dabei die Verlagerung der Besuchermobilität vor Ort – also Ausflugsverkehre – sein, denn eine autofreie Anreise erscheint für die große Masse nur durch einen weitgehenden Ausbau des Schienenpersonenverkehrs gekoppelt mit dem Busangebot in der Fläche erfolgversprechend zu sein. Ansätze zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit (Anreise und Ausflüge) ohne Auto werden in den Maßnahmen herausgestellt. Es sollte stets als Region vernetzt gedacht und gehandelt werden, darüber hinaus hat jeder Raumtyp aber natürlich auch in Mobilitätsfragen seine individuellen Herausforderungen, welche jeweils zu lösen sind. Die detaillierten Analysen der Teilräume sowie Handlungsansätze werden in Kapitel 6 benannt.

4.2.3 Touristisches Kfz-Verkehrsaufkommen der Übernachtungsgäste – Analyse (Rechnerische Abschätzung)

Das Konzept soll neben den üblichen Angebotsanalysen darlegen, wie viele Gäste die Region maximal aufnehmen kann, ohne die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu überlasten und Handlungsempfehlungen aufzeigen, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Nun ist – wie Beobachtungen und Interviews zeigen – zur Hauptsaison bereits jetzt an vielen Stellen die maximale Kapazität erreicht und viele Ausflugsziele sowie die infrastrukturellen Zwangspunkte sind spürbar überlastet. Trotzdem ist die Zahl der touristischen Fahrten und deren Anteil an der Gesamtmobilität auf den Straßen der Region weitgehend unbekannt. Daher wurde eine Mobilitätsberechnung für die Übernachtungsgäste in der Region erstellt. Diese Berechnung basiert v. a. auf den zuvor im Rahmen der Analysen erhobenen touristischen Kapazitäten und deren Auslastungen in der Region (Daten des statistischen Amtes) sowie u. a. auf Daten zum allgemeinen Mobilitätsverhalten der Gäste (vgl. Schleswig-Holsteinische Gästebefragung 2021). Um die Berechnung zu konkretisieren, wurde sie für die einzelnen Teilräume (Stadt Schleswig, Stadt Kappeln, Binnengemeinden, Schleifufer und Ostseeküste Nord/Gelting sowie Süd/Schwansen) durchgeführt.

Durch Einbeziehung der Anfahrtsrouten bei Anreise sowie der Häufigkeit von Ausflügen zu beliebten Zielen, konnten die berechneten Verkehrsmengen auch räumlich zugeordnet werden und Belastungen und Zwangspunkte deutlicher identifiziert werden. Anhand dieser Analyse sowie der ebenfalls berechneten Prognose für 2025 (entsprechend der Entwicklungsannahmen für die Teilräume) konnten einerseits Überlastungen und „Grenzen des Wachstums“ genauer lokalisiert und auf Teilräume bezogen werden, andererseits konnten auch Handlungsbedarfe und Potenziale benannt werden, um konkrete Angebote und Maßnahmenempfehlungen zu schaffen und heutige /zukünftige Freizeitwege auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern.

Verkehrsaufkommen in der Region

Allein durch die Mobilität der Übernachtungsgäste entstehen in der Sommersaison täglich rd. 19.500 Kfz-Fahrten. Nicht berechnet wurde der Verkehr, welcher durch Tagesgäste ohne Übernachtung in der Region entsteht. Dies sind z. B. Ausflugsfahrten aus Nachbarregionen oder kurze Tagestouren aus den größeren Städten im Umland der Region. Die Größenordnung dieser Verkehre lässt sich nur schwerlich benennen, da keine statistische Erfassung stattfindet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es sich um eine nicht unerhebliche Restmenge handelt. Allerdings sind solche Fahrten kaum auf Angebotsebene vor Ort zu beeinflussen und werden meist mit dem Auto stattfinden. Die meisten Pkw-Fahrten haben Ziel bzw. Ursprung in den Teilräumen an der Ostsee sowie in Kappeln, während die Gäste der Schleidörfer, des Binnenlandes, aber auch in der Stadt Schleswig eher wenig Verkehr in der Region erzeugen.

Zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Dabei unterliegt die Höhe des Verkehrsaufkommens starken saisonalen Schwankungen und auch in der Woche gibt es deutliche Unterschiede (am meisten Verkehr herrscht am Wochenende und an Anreisetagen). Hier dargestellt ist das Verkehrsaufkommen an einem mittleren Wochentag (Mo-So) je nach Monat. Die Darstellung der monatlichen Verteilung entspricht dem "Vor-corona-Jahr" 2019. Die höchste touristische Auslastung liegt dabei im Juli vor, das höchste, monatsdurchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag fällt jedoch im Juni an. Dieser hat rechnerisch einen Anreisetag mehr als der Juli. Alle Werte unterliegen jedoch jährlichen Schwankungen, die von vielen anderen Gründen abhängig sind (Wetter, Ferienzeiten, etc.). Die wichtige Aussage dieser Darstellung liegt in der starken, saisonalen Belastung im Sommer. Beim Ausbau zusätzlicher Angebote oder der Erweiterung der baulichen Infrastruktur ist dies von besonderer Relevanz, da die im Sommer erforderlichen Dimensionen im restlichen Jahr nicht ausgelastet und somit überdimensioniert wären. Zu empfehlen sind daher temporäre Angebote (z. B. verstärkter ÖPNV-Sommerfahrplan) oder Maßnahmen, von denen auch die ansässige Bevölkerung deutlich profitieren und im Rest des Jahres nutzen kann. Auch in der Finanzierung müssten die Einnahmen der Sommermonate den Betrieb im Rest des Jahres nach Möglichkeit abdecken.

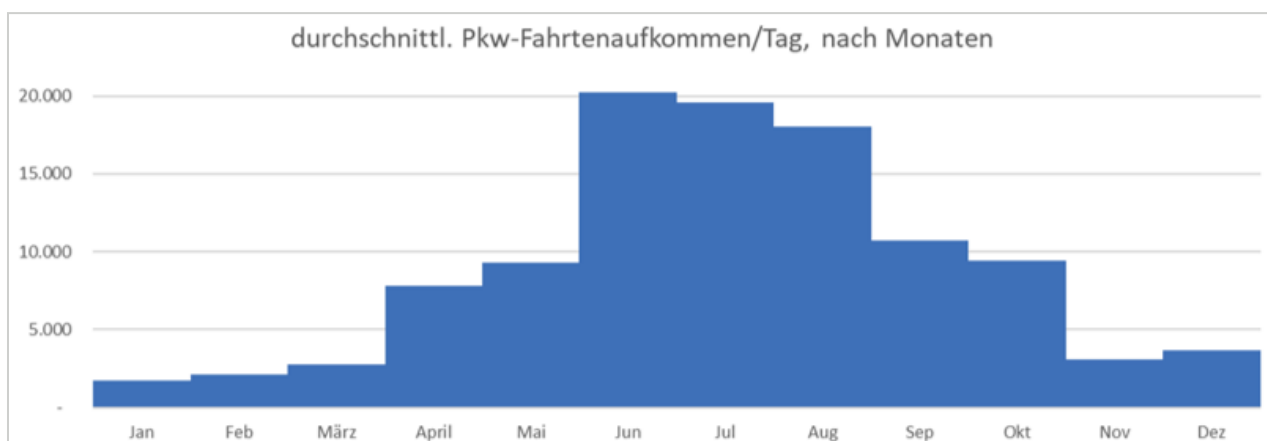


Abbildung 28: Saisonale Verteilung des Fahrtenaufkommen im Kfz-Verkehr der Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)

Abschätzung des tägl. Kfz-Verkehrsaufkommens durch Übernachtungsgäste in den Teilgebieten der Schlei-Ostsee Region						
ANALYSE 2021	Schleswig	Kappeln	Ostsee		Schleidörfer	Binnenland
			Schwansen (inkl. Damp)	Gelting		
Kapazitäten (Betten)	917	4.745	7.041	5.685	2.041	959
Hotel	721	502	918	345	313	127
FeWo	106	3.431	3.413	3.908	1.218	770
Camping	90	812	2.710	1.432	510	62
anteilig						
Hotel	79%	11%	13%	6%	15%	13%
FeWo	12%	72%	48%	69%	60%	80%
Camping	10%	17%	38%	25%	25%	6%
Auslastung (%)	Gesamtregion					
Hotel	37,7					
FeWo	34,7					
Camping	29,7					
Übernachtungen/Jahr (Personen)	122.395	591.656	852.372	697.677	252.623	121.721
Hotel	99.213	69.078	126.321	47.474	43.070	17.476
FeWo	13.425	434.553	432.274	494.968	154.266	97.524
Camping	9.756	88.025	293.778	155.236	55.287	6.721
Aufenthaltsdauer (Tage)	Gesamtregion					
alle Unterkunftstypen	2,4	5,8	7,4	6,1	7,2	4,8
Ankünfte/Jahr (Personen)	50.998	102.010	115.185	114.373	35.086	25.359
Hotel	41.339	11.910	17.070	7.783	5.982	3.641
FeWo/FH	5.594	74.923	58.415	81.142	21.426	20.318
Camping	4.065	15.177	39.700	25.449	7.679	1.400
Belegungsgröße/Ankunft	Personen, die gemeinsam anreisen (z. B. mit demselben Pkw)					
Hotel	1,6					
FeWo	2,8					
Camping	2,3					
Ankünfte/Jahr (Gruppen)	29.602	40.800	48.792	44.908	14.729	10.141
Hotel	25.837	7.444	10.669	4.864	3.739	2.275
FeWo/FH	1.998	26.758	20.863	28.979	7.652	7.256
Camping	1.767	6.599	17.261	11.065	3.339	609
Anteil Sommersaison (2019, vor Corona)	53,5%					
Sommersaison: Juni-August	13 Wochen, entspr. 91 Tagen					
Urlaubstage	91					
davon Anreisetage	55	23	25	21	26	24
Anreisetage/Woche (mittlerer Kennwert)	4,2	1,8	1,9	1,6	2,0	1,9
Hotel (relativ frei, Annahme: 5 von 7 Tagen)	3,93	0,53	0,65	0,30	0,77	0,66
FeWo/FH (in der Saison zu 70% samstags)	0,16	1,01	0,68	0,96	0,84	1,12
Camping (meist 1-2 Tage/Woche)	0,15	0,26	0,58	0,38	0,37	0,10
Ankünfte/Sommersaison (Gruppen)	15.837	21.828	26.104	24.026	7.880	5.425
mittlere Aufenthaltsdauer in Tagen, Gesamtjahresmittel	2,4	5,8	7,4	6,1	7,2	4,8
Anzahl Ausflüge pro Aufenthalt, April-Oktober	5,5	6,5	7,9	6,6	7,3	7,3
Ausflüge pro Aufenthaltstag	2,3	1,1	1,1	1,1	1,0	1,5
Wege pro Ausflug	1,2	1,9	1,9	1,9	2,0	1,8
MIV-Anteil Ausflüge	83%	76%	88%	77%	90%	90%
MIV-Anteil Anreise	84%	92%	99%	88%	98%	98%
Wege/Tag (Ausflüge)	2,8	2,1	2,0	2,1	2,0	2,7
Pkw-Wege für An- & Abreise / Sommertag	483	1.718	2.084	1.979	601	434
Pkw-Wege für Ausflüge / Sommertag	953	2.251	3.789	2.549	1.138	705
plus nicht unter Ausflügen genannte, touristische Alltagswege (z. B. Einkauf, Restaurantbesuch, naher Strand)	3,1					
Wege/Tag (Ausflüge)	2,8	2,1	2,0	2,1	2,0	2,7
Wege/Tag (Rest)	0,4	1,0	1,1	1,0	1,1	0,4
MIV-Wege/Tag (Rest)	0,3	0,7	0,9	0,8	1,0	0,3
Pkw-Wege Rest / Sommertag	51	177	271	212	84	19
gerundet auf 10						
Pkw-Wege Aufenthalt/Sommertag	1.000	2.430	4.060	2.760	1.220	720
Pkw-Wege Anreise/Sommertag	480	1.720	2.080	1.980	600	430
touristische Pkw-Wege Gesamt/Sommertag	1.480	4.150	6.140	4.740	1.820	1.150
	19.480					
	zzgl. Tagesgäste ohne Übernachtung					

Abbildung 29: Verteilung des
Fahrtenaufkommen im Kfz-Ver-
zehr der Übernachtungsgäste
(Planersocietät, 2022)

Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Anhand der Anreise- und Ausflugsorte lassen sich die Verkehrsmengen grob auf Richtungskorridore bzw. teilweise auch konkrete Straßen verorten. Dies ist in den folgenden Abbildungen für den Anreiseverkehr sowie insgesamt plus Ausflugsverkehre in der Gesamtregion dargestellt. Einzelbetrachtungen der in den Teilräumen erzeugten Verkehre sind in Kapitel 6 enthalten.

Bewegungsradien, Routen- und Zielwahl können dabei natürlich individuell stark schwanken und geben nur grobe Hinweise auf die tatsächlichen Streckenbelastungen in der Sommersaison. Die hier dargestellten – und daher stark gerundeten – Verteilungen basieren auf der im Rahmen der Gästebefragung ermittelten Beliebtheit der Ausflugsziele in der Region sowie eigenen Annahmen/Auswertung von Navigationssystemen zur Routenwahl.

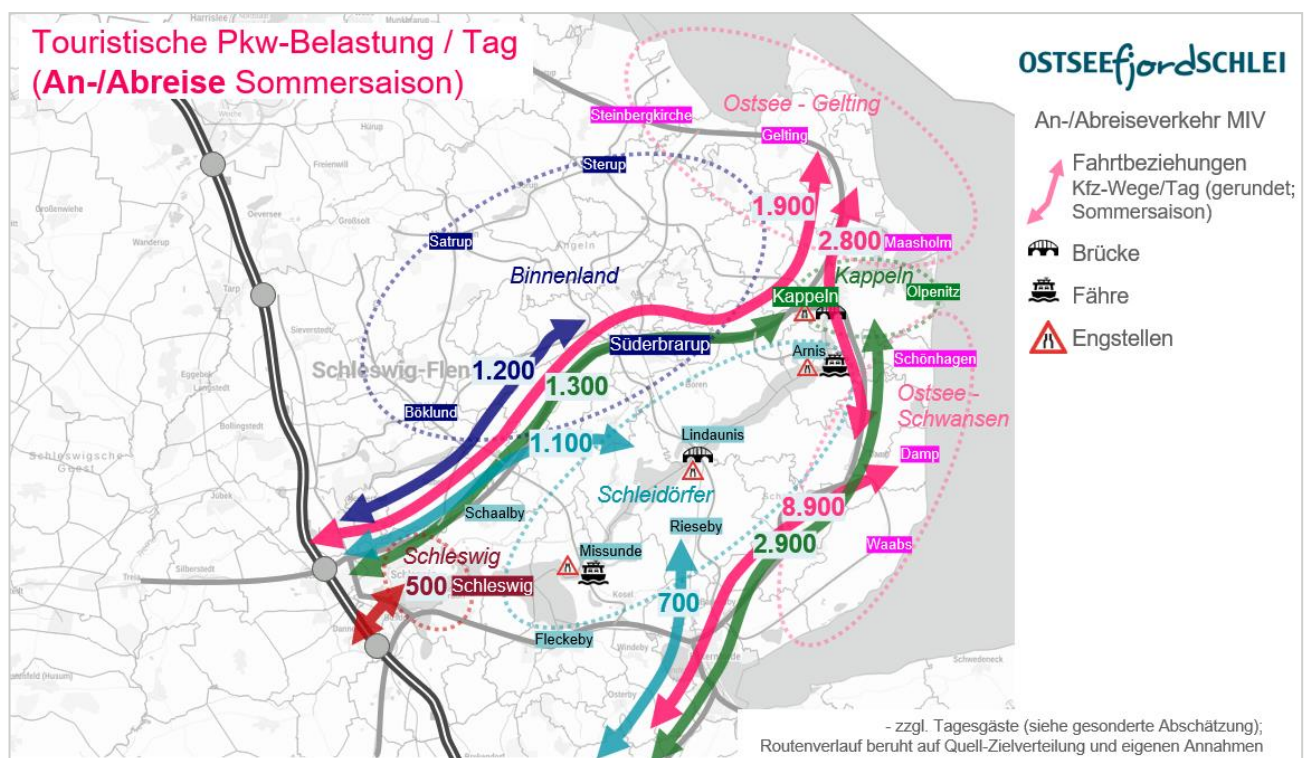


Abbildung 30: Schematische Verortung des An- und Abreiseverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)

Verglichen mit der oft niedrigeren, durchschnittlichen Jahresbelastung der Hauptverkehrsstraßen (DTV-Werte des Landes Schleswig-Holstein von 2015, neuere Werte von 2021 sind zum Abgabezeitpunkt leider noch nicht veröffentlicht worden) kann ein ungefährender Eindruck des Anteils der Gästemobilität am Gesamtverkehrsaufkommen gewonnen werden. Je höher das abgeschätzte Verkehrsaufkommen der Gäste den Jahresdurchschnittswert übertrifft, umso stärker ist die Belastung während der Saisonzeiten durch den Gästeverkehr. Liegt der Jahresdurchschnitt hingegen höher, spielt auf der Verbindung auch der Alltagsverkehr im Restjahr eine große Rolle.

Die abgeschätzten Belastungswerte durch den Tourismus im Sommer übersteigen vor allem auf der B 203 bei weitem die jahresdurchschnittlichen Mittelwerte. Ausflugs- und Anreiseverkehr an die Küstengebiete bestimmen also maßgeblich den sommerlichen Straßenverkehr dort und sind somit hauptverantwortlich für die auftretenden Kapazitätsprobleme.

Der hohe DTV-Jahreswert in Kappeln (an der Schleibrücke) zeigt jedoch auch, dass dieses Nadelöhr auch im Rest des Jahres eine wichtige und stark nachgefragte Verbindung – sowohl für Tourist:innen als auch Einheimische – im Alltagsverkehr darstellt. Dort verstärkt der Tourismus natürlich deutlich die vorhandenen Spitzen, es könnte jedoch auch bereits außerhalb der Saison zu Kapazitätsengpässen kommen.

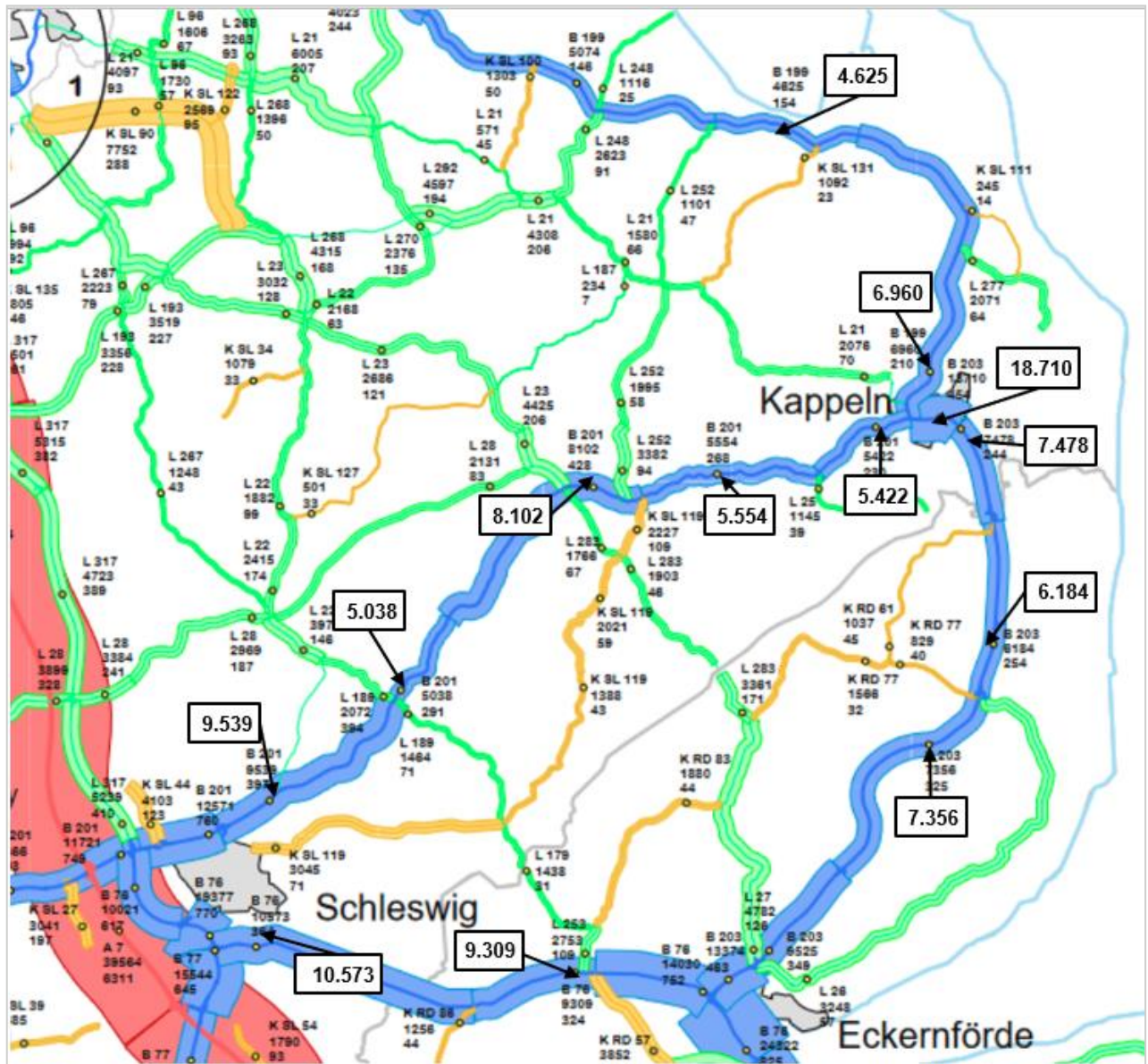


Abbildung 31: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Schleswig-Holstein 2015 (Jahresmittelwerte von Kfz und Schwerverkehr: Kfz (oberer Wert) und Schwerverkehr (unterer Wert) im jahres-durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen)



5. Entwicklungsperspektiven für die Region

Im Kontext der aktuellen Marktentwicklung im Tourismus und speziell der Nachfrageentwicklung im Deutschlandtourismus ist damit zu rechnen, dass der Trend zum Urlaub im eigenen Land in abgeschwächter Form weiter anhalten wird. Neben den Einflusseffekten aufgrund der andauernden Krisen, daraus resultierenden Veränderungen in der Angebotsstruktur bei Flug- / Fernreisen ist es auch das veränderte Nachfrage- und Konsumverhalten, das aufgrund z.T. weniger verfügbarem Einkommen den stärkeren Fokus auf den Urlaub im eigenen Land forcieren wird. Der Urlaub wird aber auch bewusster werden, so dass Zweit- und Dritturlaube bewusster kalkuliert werden.

Die Sehnsucht nach authentischen Urlaubswelten und intakten Naturräumen spricht dabei nicht nur stark für das vorhandene Angebot in der Region, sondern entspricht auch der Positionierungs- und Marketingstrategie der OfS. Insgesamt ist also trotz der aktuellen Inflation und der drohenden Rezession der Deutschen Wirtschaft und einem damit verbundenen niedrigerem Ausgabeverhalten davon auszugehen, dass die touristische Nachfrage vor allem in der Hauptsaison weiter gut vorhanden sein wird.

Gleichzeitig stellt die Auslastung der Kapazitäten in der Hauptsaison die Region vor die großen Herausforderungen, die Qualität und das Markenversprechen zu halten. Zudem müssen die Anforderungen an eine funktionierende und verträgliche Mobilität aber auch die notwendigen Arbeits- und Fachkräfteressourcen sichergestellt werden. In den Saisonnebenzeiten wird sich zudem der Wettbewerbsdruck in der Region und mit Nachbardestinationen verstärken. Insgesamt führen die steigenden Kapazitäten somit auch zu einem Auslastungs- und Preiswettbewerb. Die fehlenden Umsätze können zu Negativentwicklungen führen, wenn Personal z.B. nicht saisonübergreifend gehalten werden kann oder auch Investitionen in die Service- und Angebotsqualität aufgrund fehlender bzw. zu niedriger Umsätze ausbleiben. Mit einem Ausbau der Kapazitäten ist die detaillierte Markt- und Wettbewerbsbeobachtung unabdingbar. Zudem muss über die Auslastungsperspektive die Frage gestellt werden, inwieweit auch ein Ausbaustopp oder der Rückbau erforderlich werden.

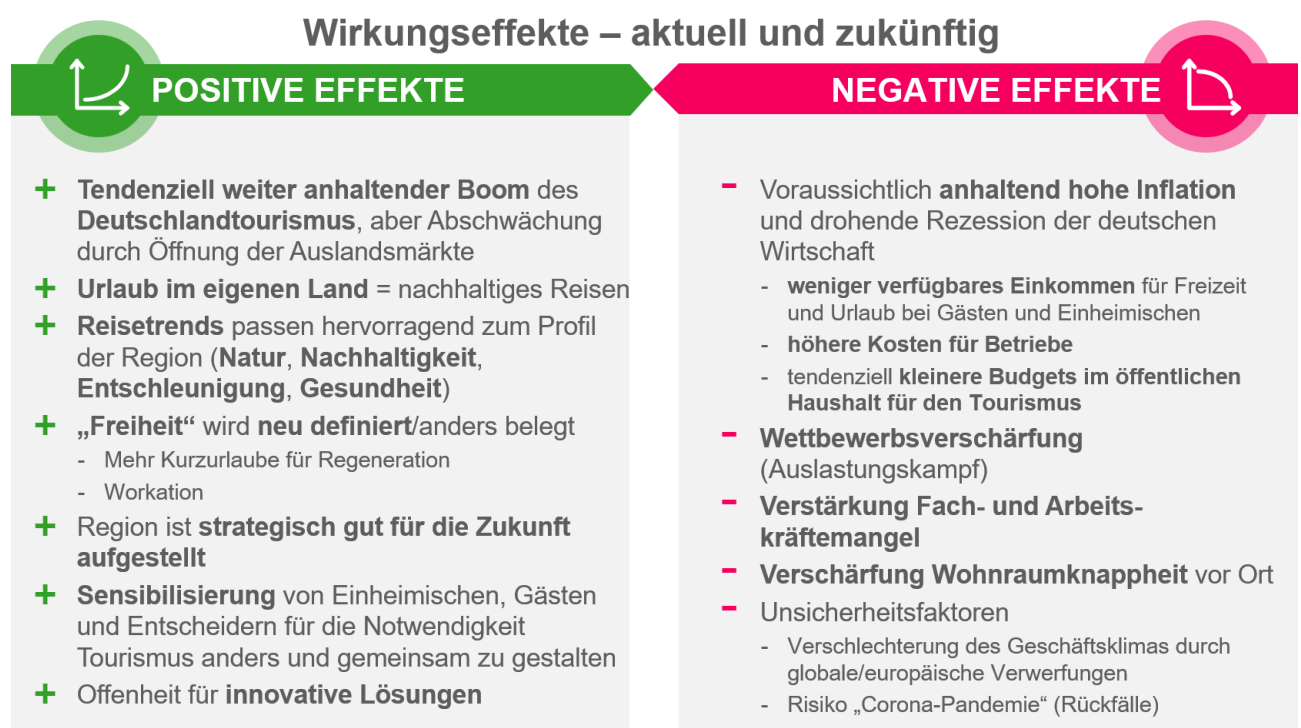


Abbildung 32: Wirkungseffekte auf die Region (PROJECT M, 2022)

5.1 Planungs- und Entwicklungsvorhaben in der Beherbergung

Basierend auf Kapazitäten laut Modellprojekt 2021 (Hotel, Fewo/FH und Camping) und den Planungs- und Entwicklungsvorhaben in der Region werden für die einzelnen Teilräume die Hochrechnungen der Ist-Nachfrage 2021 und Prognose-Nachfrage 2025 erstellt. Die berechnete Nachfrage, unter Erfassung aller Beherbergungsbetriebe und unter Berücksichtigung der einzelnen Segmente und segmentspezifischen Auslastungen, geht von einem Anstieg von rd. 2.6 Mio (2019) auf rd. 3,2 Mio. (2025) Übernachtungen aus.

Teilraum	Kapazitäten 2021	Ist-Nachfrage 2021		Kapazitätserweiterungen bis 2025	Prognose-Nachfrage 2025	
		Ankünfte	ÜN		Ankünfte	ÜN
Ostsee Nord	Hotel 345	134.407	697.677	Hotel 345	138.236	718.930
	Fewo/FH 3.908			Fewo/FH 4.033		
	Camping 1.432			Camping 1.482		
Ostsee Süd	Hotel 918	189.572	852.372	Hotel 918	204.218	929.193
	Fewo/FH 3.413			Fewo/FH 3.797		
	Camping 2.710			Camping 2.970		
Schleidörfer	Hotel 313	54.491	252.623	Hotel 435	63.263	284.229
	Fewo/FH 1.218			Fewo/FH 1.335		
	Camping 510			Camping 510		
Binnenland	Hotel 127	23.640	121.721	Hotel 151	25.385	128.064
	Fewo/FH 770			Fewo/FH 794		
	Camping 62			Camping 62		
Schleswig	Hotel 721	42.696	122.395	Hotel 941	57.308	171.666
	Fewo/FH 106			Fewo/FH 256		
	Camping 90			Camping 90		
Kappeln	Hotel 502	116.474	591.656	Hotel 655	185.306	1.001.414
	Fewo/FH 3.431			Fewo/FH > 6.500		
	Camping 812			Camping 812		
Gesamt		561.280	2.638.445		673.716	3.233.496

Abbildung 33: Hochrechnung der Ist-Nachfrage 2021 und Prognose-Nachfrage 2025 (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Bestandserhebung Modellprojekt 2021; Statistikamt Nord 2022 sowie Abfrage der Entwicklungsvorhaben in den Kommunen)

5.2 Prognose des touristischen Verkehrsaufkommens für 2025

Die Prognoserechnung für 2025 beruht auf der Hochrechnung der touristischen Kapazitätserweiterungen. Dabei verzeichnet Kappeln v. a. Zuwächse im Bettenangebot der Ferienwohnungen, bei den anderen Teilräumen fallen die Zuwächse weniger stark aus. Alle anderen Kennwerte wurden im Vergleich zur Analyse 2021 gleich belassen, um die Auswirkungen von Kapazitätsentwicklungen zu verdeutlichen. Durch die geplante und bereits festgesetzte Kapazitätsentwicklung bis 2025 wird – unter der Annahme, dass alle anderen Faktoren gleichbleiben – der Pkw-Verkehr durch Übernachtungsgäste in der Region um 22% zunehmen. Dies entspricht rd. 4.380 Pkw-Fahrten mehr an einem durchschnittlichen Tag in den Sommermonaten. Diese verteilen sich natürlich in der Region, ein großer Teil davon wird sich jedoch an den bekannten Engstellen bündeln. Insbesondere die starke Zunahme in Kappeln (bedingt durch das ORO) wird die Verkehrsproblematik dort noch weiter verschärfen.

	Schleswig		Kappeln		Ostsee		Schleidörfer		Binnenland			
					Schwansen (inkl. Damp)	Gelting						
Kapazitäten und Zuwächse 2025 (Betten)	1.287	+370	7.967	+3222	7.685	+644	5.860	+175	2.280	+239	1.007	+48
Hotel	941	+220	655	+153	918	-	345	-	435	+122	151	+24
FeWo	256	+150	6.500	+3.069	3.797	+384	4.033	+125	1.335	+117	794	+24
Camping	90	-	812	-	2.970	+260	1.482	+50	510	-	62	-

Abbildung 34: Prognoseannahmen - Bettenkapazität 2025 nach Teilräumen (Planersocietät, 2022)

Allein anhand der Belastungszahlen ist relativ schwer zu beurteilen, ob „die Grenzen des Wachstums“ im Straßennetz bereits erreicht sind. Die Kapazitätsgrenze entscheidet sich meist nicht auf der geraden Straße, sondern an den Knotenpunkten, wo mehrere Ströme zusammentreffen und es in Folge zu Wartezeiten und Rückstaus kommt. Die sogenannten Leistungsfähigkeiten von Verkehrsknoten lassen sich auf dieser groben Ebene allerdings nicht konkret berechnen, dazu wären sehr detaillierte Einzeluntersuchungen und Verkehrszählungen der Abbiegeströme erforderlich. Es ist jedoch offensichtlich, dass die derzeitigen Verkehrsmengen zur Sommersaison an den neuralgischen Stellen im Verkehrsnetz (z. B. in Kappeln oder an den Schlei-Querungen) zu deutlichen Störungen des Verkehrsablaufs führen, während es in den Nebenzeiten deutlich entspannter zugeht. Die touristische Mobilität hat also einen maßgeblichen Anteil an den verkehrlichen Belastungen bzw. Problemen in der Region, was mit der hier durchgeführten Mengenabschätzung eindrucksvoll bewiesen werden kann.

	Schleswig	Kappeln	Ostsee		Schleidörfer	Binnenland
gerundet auf 10			Schwansen (inkl. Damp)	Gelting		
Pkw-Wege Aufenthalt/Sommertag	1.370	3.990	4.390	2.840	1.400	770
Pkw-Wege Anreise/Sommertag	690	2.970	2.300	2.040	650	450
touristische Pkw-Wege Gesamt/Sommertag	2.060	6.960	6.690	4.880	2.050	1.220
	23.860					
	zzgl. Tagesgäste ohne Übernachtung;		Zunahme zu 2021:		+22%	4.380

Abbildung 35: Prognose 2025 - Pkw-Wege/Sommertag durch Übernachtungsgäste (Planersocietät, 2022)

Grundsätzlich sollte daher eine konsequente Ausrichtung auf nachhaltige Tourismusmobilität und Verbesserung der Angebote im Umweltverbund erfolgen. Der negative Einfluss dieser Verkehre wirkt nicht nur im jeweiligen Teilraum selbst, sondern bündelt sich mit dem Verkehr anderer Teilräume an Zwangspunkten und Reise-/Ausflugsrouten überall in der Region. Um die Belastungen zu reduzieren ist ein gemeinsames, regional-gedachtes Handeln erforderlich. Maßnahmen und Entwicklungsvorgaben in einzelnen Teilräumen werden ihre Wirkung dann auch in anderen Teilräumen mit heutigen Verkehrsproblemen entfalten.

5.3 Monitoring- und Controlling-Kennziffern zur Erfassung und Bewertung der Wirkungseffekte und Entwicklungsperspektiven des Tourismus

Mit der Umsetzung der Modellregion zur Öffnung des Tourismus während der Corona-Pandemie im Jahr 2020/2021 wurden erstmals umfassende Daten zu den Beherbergungskapazitäten in der Region erhoben. Die nach Beherbergungsarten und Kommunen differenzierte Zuordnung der Kapazitäten ermöglichen im Zusammenspiel mit weiteren qualitativen und quantitativen Daten, wie z.B. verhaltensbezogene Besucherdaten (Anreisezeiträume, Aufenthaltsdauer, Ausflugsintensitäten, Bewegungsmuster etc.) und Bewertungen der Einwohnenden, der Gäste und der Tourismuswirtschaft in puncto Qualität, Preis-/Leistung, Wirtschaftlichkeit, erstmals eine umfassende Bewertung der Effekte des Tourismus auf die Region insgesamt sowie die Wirkungen, die durch Planungsvorhaben in den Städten und Gemeinden ausgelöst werden.

Monitoring- und Controlling-Kennziffern

Neben der Bewertung von Entwicklungsperspektiven und Entwicklungsvorhaben in der Region ist die Einführung und Überwachung von ausgewählten Monitoring- und Controlling-Kennziffern eine wichtige Grundlage zur Optimierung des Destinationsmanagements und -Marketings der OfS die gezielte Besucher- und Mobilitätslenkung, Auslastungs- und damit Wertschöpfungssteuerung in der Region. Durch ein ganzheitliches, datengestütztes Echtzeit-Monitoring, individualisierbare Benchmarks zwischen Teilräumen und Beherbergungsarten, Forecast Reporting und „dynamisches Preismonitoring“ lassen sich die Kundenzufriedenheit und die Marktbearbeitung der Tourismusgesellschaft sowie der Betriebe in Bezug auf (saisonale) Auslastungssteuerung sowie zielgruppen- und quellmarktspezifisches Marketing und Events- / Kampagnenstrategien optimieren.

Im Sinne der im Tourismusentwicklungskonzept verankerten Leitlinie für einen nachhaltigen, qualitativ ausgerichteten und wertschöpfungsstarken Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei werden daher folgende Monitoring- und Controlling-Kennziffern empfohlen, die es zukünftig kontinuierlich zu erfassen gilt. Sofern Kennziffern einen negativen Trend aufweisen oder deutlich von Zielwerten abweichen, gilt es entsprechend in der operativen Marktbearbeitung, strategischen Produktentwicklung sowie bei der Infrastruktur- und Mobilitätsplanung gegenzusteuern.



Abbildung 36: Entwicklungsperspektiven für den regionalen Tourismus (PROJECT M, 2022)



Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Zielbereich	Beschreibung	Kennziffern
Themenkompetenz	Sicherung / Steigerung der Themenkompetenz der Erlebnisprofile „Naturerlebnis“, „Maritimes Erlebnis“, „regionale Identität“	Zuschreibung der Themenkompetenz aus Nutzersicht <i>Zielwert + 75%, fortlaufende digitale Gästebefragung, Quartalsberichte;</i>
Nachhaltiges Reiseziel	Sicherung / Steigerung Wahrnehmung des Markenversprechens „Naturidylle“ und Wahrnehmung als nachhaltiges Reiseziel	Glaubwürdigkeit der Marke und Zuschreibung der Nachhaltigkeitskompetenz aus Nutzersicht <i>Basiswert 2022 zu erheben Zielwert: 0 - +15% Net Promoter Score, Zielwert fortlaufende digitale Gästebefragung, Quartalsberichte</i>

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Zielbereich	Beschreibung	Kennziffern
Tourismusakzeptanz	Verbesserung von Tourismusakzeptanz der Bevölkerung	Tourismusakzeptanzsaldo für den Wohnort / Lebensraum <i>Zielwert + 50 TAS, jährliche Bevölkerungsbefragung (Optional: DITF)</i>
Bedeutung des Tourismus	Verbesserung des Tourismusbewusstseins	Zuschreibung des Mehrwertes des Tourismus i.d. Region <i>Zielwert + 75%, jährliche Bevölkerungsbefragung (Optional: DITF)</i>

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Zielbereich	Beschreibung	Kennziffern
Bettenauslastung	Sicherung / Steigerung der Bettenauslastung zur Sicherung von Qualität, Service- und Erlebnisstandards / Investitionsfähigkeit	Bettenauslastung der Betriebe nach Betriebstypen <i>Zielwerte: Schleswig + 45 %, Ostsee + 35 %, Kappeln + 35 %, Binnenland, jährlich amtl. Statistik / Datentool</i>
RevPar (Revenue per available room)	Sicherung / Steigerung des Umsatzes für die verfügbaren Zimmer zur Sicherung von Qualität, Service- und Erlebnisstandards / Investitionsfähigkeit	Steigerung der ausgewogenen Auslastung / Gewinnmargen der Teilräume nach Typen <i>RevPar Basiswerte 2022 zu erheben Zielkorridor noch zu bestimmen.</i>
Saisonale Entzerrung (Spitzenlasten verteilen)	Gezielte Ausweitung der Saisonzeiten und Abmilderung der Saisonspitzen	Steigerung der saisonalen Verteilung der Übernachtungen <i>Zielwert: < 0,35 Gini-Koeffizient beträgt 2019 0,40</i>

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Zielbereich	Beschreibung	Kennziffern
MIV Reduzierung	Reduzierung des Anteils an MIV Verkehren in der Region (An- / Abreise sowie Binnenmobilität)	Erhebung der MIV Nutzung <i>fortlaufende digitale Gästebefragung, Leistungsträgerbefragung, Quartalsberichte; Parkplatzauslastungen</i>
Auslastungssteuerung	Sicherung / Steigerung der Auslastung in Relation zur Reduzierung von Be- / Überlastungsspitzen von Kultur- und Freizeitangeboten / Naturräumen / Begleitangeboten /	Anzahl an Tagen mit Nutzerfrequenzen / Nutzerintensitäten <i>Zielwerte: N.N. „Google“, digitale Gästecard / PWA, Zählstationen, fortlaufende digitale Gäste- / Leistungsträgerbefragung</i>



Zielwerte zur Reduzierung des Anteils an MIV Verkehren in der Region (Binnenmobilität ohne Berücksichtigung der An- / Abreise)	Mobilität 2025 Zielwerte für den MIV- Nutzungsanteil der Gäste
Ostsee Nord	50-60%
Ostsee Süd	40-50%
Schleidörfer	40-60%
Binnenland	50-70%
Schleswig	25-40%
Kappeln	30-40%

5.4 Teilräumliche Differenzierung von Entwicklungsperspektiven

Die Ostseefjord Schlei-Region stellt sich hinsichtlich ihrer Angebots- und Nachfragestrukturen und den daraus resultierenden Herausforderungen sehr heterogen dar. Die betrachteten Teilräume haben sehr unterschiedliche Entwicklungspotenziale und benötigen individuelle Perspektiven und z.T. unterschiedliche Instrumente zur Steuerung von Auslastung, Markenerlebnis / Qualität sowie Nachhaltigkeit durch die jeweiligen Kommunen. Bei individuellen Planungen und Abwägungsprozessen in den Städten und Gemeinden muss stets der Blick auf die Wirkungseffekte auf die umliegenden Teilregionen und die Gesamtregion gewährleistet sein.

Im Rahmen des Konzeptgutachtens werden vier grundsätzliche Stellschrauben zur Steuerung von Angebot und Nachfrage definiert werden, die in unterschiedlichem Maße in den touristischen Markt eingreifen:

- **Aktiv und direkt: Regulieren der Kapazitäten pro Gemeinde**

Über die Festlegung von Quoten und Vorgaben bei Ausschreibungen sollen Städte und Gemeinden den Bau oder ggf. die Umnutzung von Beherbergungskapazitäten beeinflussen. Strengere Regularien für nachhaltige Konzepte und Auflagen für Bestandentwicklung der Betriebe bzw. Neuansiedlungen das Maß und die Art der Angebotsentwicklung regulieren. Auch der Bau von Mitarbeiterwohnungen muss forciert werden.

- **Aktiv und indirekt: Setzen von Anreizen beim Neubau**

Bevorzugte Arten bzw. Nutzungsformen von Neubauprojekten sollen durch die Schaffung von Anreizen gesetzt werden. Diese können z.B. auch in zentralen Erschließungsleistungen der Kommunen etc. liegen.

- **Aktiv und indirekt: Setzen von Anreizen bei Bestandsbetrieben**

Ebenso können Anreize für die Umnutzung von (bestimmten) Beherbergungsangeboten oder für Investitionen zu anderweitiger Nutzung dieser geschaffen werden. Auch Instrumente wie das Vorkaufsrecht von Flächen / Objekten kann hier zur Anwendung kommen.

- **Passiv: Nutzung der Marktmechanismen**

Auch ein Nichteingreifen ist mit Blick auf absehbare zukünftige Außenfaktoren ein Weg. So kann angesichts der aktuellen Zinsentwicklungen davon ausgegangen werden, dass der Markt für Investoren in Beherbergungsprojekte in naher Zukunft deutlich weniger kapitalgetrieben sein wird und der Angebotsausbau dadurch auch unreguliert abbremst. Auch eine Normalisierung der touristischen Nachfrage in den kommenden Jahren ist aufgrund des steigenden Kostendrucks auf Privathaushalte möglich.

Um eine generelle Orientierung für die jeweiligen Teilräume der Region Ostseefjord Schlei aufzuzeigen, wurden vier Entwicklungsperspektiven herausgearbeitet. Diese werden nachfolgend vorgestellt und beschreiben die groben Handlungsrichtlinien und Ziele. Die konkreten Steuerungs- und Entwicklungsempfehlungen pro Teilraum werden im Folgenden im Detail erläutert.



5.4.1 Entwicklungsperspektive 1 „Ausbau-Stopp und ggf. Umnutzung“

Die Perspektive 1 betrifft vor allem den **Teilraum Kappeln** und hat einen deutlichen Reduktionsfokus. Es erlaubt einzig die Umsetzung von bereits genehmigten Kapazitätserweiterungen, sowohl hinsichtlich Neubauten als auch Betriebsvergrößerungen. Jedes weitere Angebotswachstum in der Beherbergung hingegen sollte unter Einsatz aller planerischen Mittel der Stadt unterbunden werden. Dies gilt insbesondere für Ferienwohnungen und Ferienhäuser, da das massive noch zu erwartende Kapazitätswachstum des ORO in Kappeln aus gutachterlicher Sicht bereits die Höchstgrenze des Verträglichen überschreitet.

Daneben wird empfohlen, auch die Umnutzung von Kapazitäten zu forcieren. Dies könnte beispielsweise über die Schaffung von Anreizen zur Betriebsaufgabe oder Umnutzung für kleinere Betriebe und Privatanbieter erfolgen. Gleichzeitig sollte der Fokus im Bestand auf den Qualitätsausbau insbesondere für die Nebensaison gelegt werden. Bestandsbetriebe sollten hier über z.B. Impulse und Best Practice zu saisonalen Nutzungskonzepten bestmöglich unterstützt werden, in Nachhaltigkeit und Qualität zu investieren. Zielstellung ist es, langfristig die Wertigkeit ihres Angebotes und auch das Preis- und Auslastungsniveau zu halten bzw. zu steigern. Ein Ausbau im Bestand sollte nicht und nur bei Umnutzung im direkten Umfeld erfolgen dürfen, um zu starke Wirkungseffekte auf u.a. die Mobilitätsinfrastruktur zu vermeiden, und sofern die Gesamtkapazitäten in dem Teilraum einem verträglichen Maß entsprechen (vgl. Kap. 7.2.)



5.4.2 Entwicklungsperspektive 2 „Regulierte Entwicklung im Bestand“

Die Perspektive 2 fokussiert die Steigerung der Auslastung von Bestandskapazitäten und sollte für **die beiden Ostseeteilräume sowie stark nachgefragter Teile der Schleidörfer** angewendet werden. Hier wird bereits geplantes Kapazitätswachstum noch umgesetzt, aber auch Neuentwicklungen und Kapazitätserweiterungen im Bestand zugelassen, sofern diese mit vergleichbarer Umnutzung an anderer Stelle einhergehen.

Für diesen Angebotsausbau gilt es, bestimmte Auflagen zum nachhaltigen Bauen und qualitativer Standards festzulegen. Genau wie in Perspektive 1 sollte der Fokus auf den qualitativen Angebotsausbau insb. für die Nebensaison gelegt werden. Weiterhin wird empfohlen, eine Neuentwicklung von Kapazitäten an eine gleichzeitige Umsetzung von Mobilitätsprojekten zu koppeln oder auch eine Beteiligung der Betriebe an der Schaffung bestimmter Mobilitätsstandards zur Voraussetzung für Genehmigungen zu machen.



5.4.3 Entwicklungsperspektive 3 „Moderates Wachstum“

Die Perspektive 3 kann insbesondere für Teilräume angewendet werden, in denen sowohl ein Auslastungsfokus gesetzt werden soll als auch ein gezielter Ausbau von Kapazitäten in bestimmten Beherbergungsformen ratsam ist. Dies betrifft besonders das **Binnenland sowie touristisch weniger stark entwickelte Teile der Schleidörfer**.

Neben der Umsetzung von bereits geplantem Kapazitätswachstum sollten dazu punktuelle, strategische Zuwächse realisiert werden. Diese bewusste Angebotsdiversifizierung kann für die genannten Teilräume über eine Förderung von besonderen Unterkunftsformen wie z.B. hochwertigen Camping-/Glamping-Konzepten oder Tiny Houses erfolgen. Kleinteilige, dezentrale Projekte sind hier vorzuziehen und bilden einen wichtigen Baustein für die Attraktivierung eines bisher sehr einförmigen, teils nicht mehr zeitgemäßen Beherbergungsangebots. Der Schwerpunkt sollte dabei ebenfalls auf nachhaltigem Bauen sowie qualitativ hochwertigen Angebotszuwächsen liegen und durch entsprechende Auflagen forciert werden.



5.4.4 Entwicklungsperspektive 4 „Gezieltes Wachstum“

Einzig der **Teilraum Schleswig und einige Teile des Binnenlands** (z.B. Süderbrarup) verfügen aus guter Sicht über das Potenzial für weitere Kapazitätserweiterungen. Dazu sollte in Perspektive 4 das geplante Kapazitätswachstum umgesetzt und durch weitere gezielte, strategische Zuwächse im Beherbergungsbereich ergänzt werden. Zwar sollten auch hier analog den oben beschriebenen Perspektiven die Schwerpunkte auf dem qualitativen Angebotsausbau, auch für die Nebensaison, liegen. Allerdings kann eine bewusste Angebotsdiversifizierung die zuletzt positive touristische Entwicklung der genannten Teilräume zusätzlich unterstützen.

Insbesondere für Schleswig sind integrierte Konzepte, die bislang weniger gut entwickelte städtische Bereiche und deren vorhandene Strukturen zur Angebotsentwicklung nutzen (z.B. leerstehende Gebäude, Kombinationen mit Event-Locations, temporäre Nutzungen), ein wirksames Mittel zur Aufwertung der Innenstadt. Auch in dieser Perspektive gilt es, bestimmte Auflagen zum nachhaltigen Bauen und qualitativer Standards festzulegen.

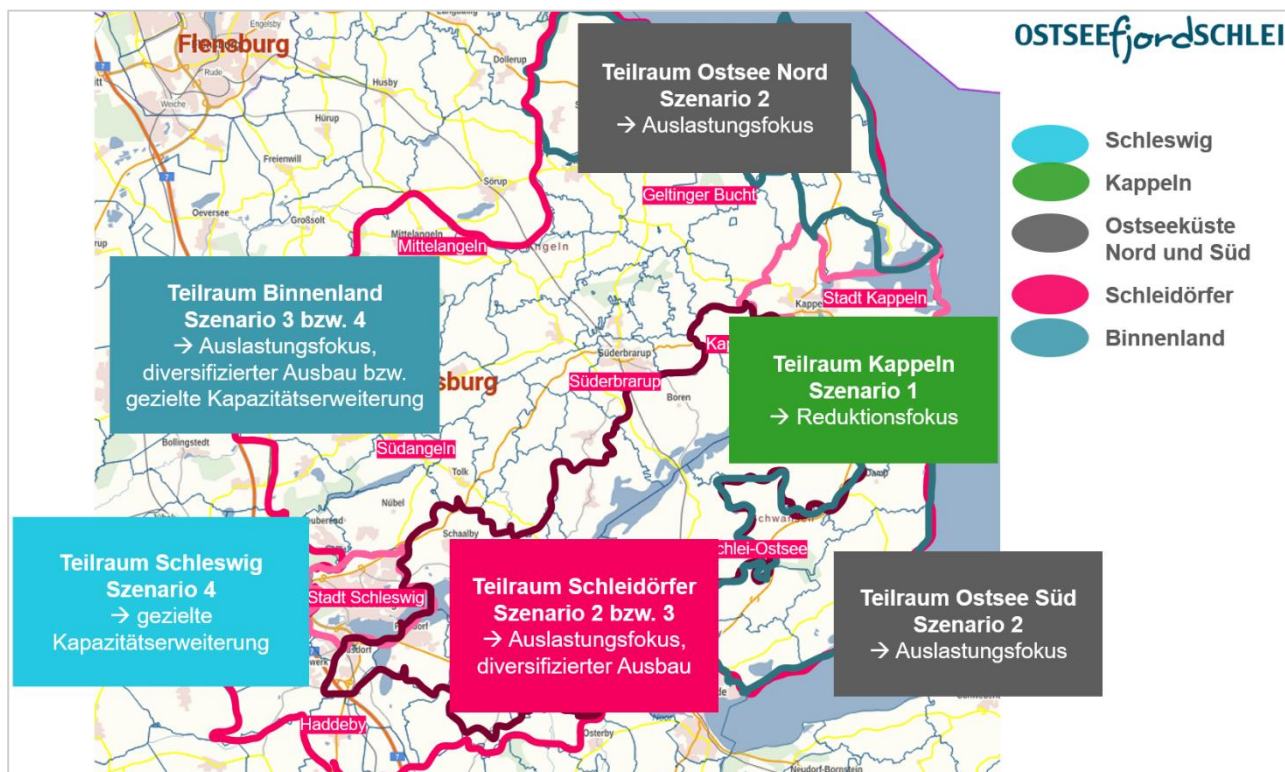


Abbildung 38: Entwicklungsperspektiven der Teilräume (PROJECT M, 2022)

Entwicklungsperspektive 1 – Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau (Reduktionsfokus) ▪ bereits genehmigtes Kapazitätswachstum wird noch umgesetzt ▪ keine weiterer Ausbau in der Beherbergung, Stopp für Ferienwohnungen ▪ gleichzeitig Rückbau und Anreize für Umnutzungen forcieren ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) insb. für die Nebensaison	Teilräume: ▪ Kappeln
Entwicklungsperspektive 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand (Auslastungsfokus) ▪ bereits geplantes Kapazitätswachstum wird noch umgesetzt ▪ Entwicklung in der Beherbergung nur bei vergleichbarem Rückbau ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) auch für die Nebensaison ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen und Umsetzung / Beteiligung von Mobilitätsstandards	Teilräume: ▪ Ostsee Nord und Süd ▪ z.T. Schleidörfer
Entwicklungsperspektive 3 – Moderates Wachstum (Auslastungsfokus, diversifizierter Ausbau) ▪ geplantes Kapazitätswachstum wird umgesetzt ▪ punktuelle strategische Zuwächse (bewusste Angebotsdiversifizierung) z.B. Camping / Tiny-Houses ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen, eher kleinere, dezentrale Konzepte ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.)	Teilräume: ▪ Binnenland ▪ z.T. Schleidörfer
Entwicklungsperspektive 4 – Gezieltes Wachstum (Kapazitätserweiterung) ▪ geplantes Kapazitätswachstum wird umgesetzt ▪ gezielter strategischer Ausbau mit Angebotsdiversifizierung ▪ Auflagen für nachhaltiges Bauen, integrierte Konzepte (städtische Angebote) ▪ Qualitativer Angebotsausbau (Nachhaltigkeit, Wertigkeit, Preisniveau etc.) auch für die Nebensaison	Teilräume: ▪ Schleswig ▪ z.T. Binnenland (z.B. Süderbrarup)

Abbildung 37: Entwicklungsperspektiven im Überblick (PROJECT M, 2022)

6. Teilraumspezifische Steuerungs- und Entwicklungsempfehlungen (Mikrostandortanalyse)

6.1 Teilraum Ostsee mit Unterscheidung in Nord und Süd

 	 	Ostsee Charakter ▪ naturnah, maritim, familiär, sportlich ▪ Natur / Ostsee Freizeitmagneten ▪ Ostseestrände ▪ Geltinger Birk ▪ Naturerlebniszentrum Maasholm ▪ Leuchtturm Falshöft ▪ Häfen und Marinas ▪ Ostseeküstenradweg Kennzahlen ➔ Insgesamt 16.226 Einwohner (06/2021) ➔ 1.550.050 Übernachtungen (697.677 Nord, 852.372 Süd, 2021) ➔ 323.979 Ankünfte (134.407 Nord, 189.572 Süd, 2021) ➔ Hohe bis sehr hohe Tourismusintensität (2019) Mobilität ▪ Starker Fokus auf motorisiertem Individualverkehr ▪ Schlechte Anbindung an den ÖPNV ▪ Fahrrad als gute Alternative vor Ort
---	---	--

Abbildung 39: Steckbrief des Teilraums Ostseeküste (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); <https://www.ostseefjordschlei.de>; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Die Küstengemeinden und Ostseestrände gehören zu den stärksten und meistbesuchten Attraktionen der Region. Die Ostseegemeinden sind daher maßgeblich vom Tourismus geprägt und verzeichnen den höchsten Übernachtungsanteil der Teilräume. Positive wie negative Effekte des Tourismus wirken sich besonders stark auf die Teilräume aus.

Um genauere Aussagen zur Entwicklungsperspektive der Ostseeteilräume treffen zu können, wurde eine weitere Unterteilung in den **nördlichen Teil der Ostseeküste (Geltinger Bucht)** und den **südlichen Teil (Halbinsel Schwansen)** vorgenommen. Diese unterscheiden sich hinsichtlich ihrer derzeitigen Angebots- und Nachfragestrukturen und müssen daher differenziert betrachtet werden.



6.1.1 Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse



6.1.2 Teilraum „Nördliche Ostseeküste / Geltinger Bucht“

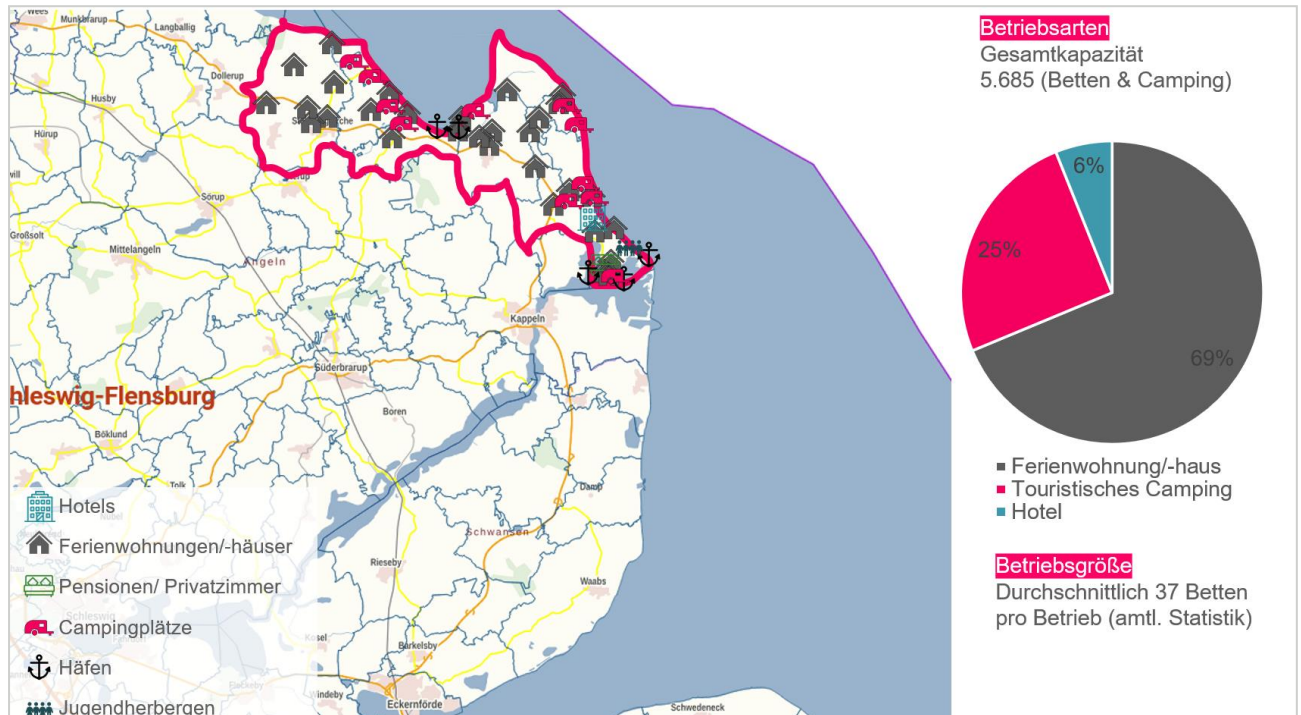
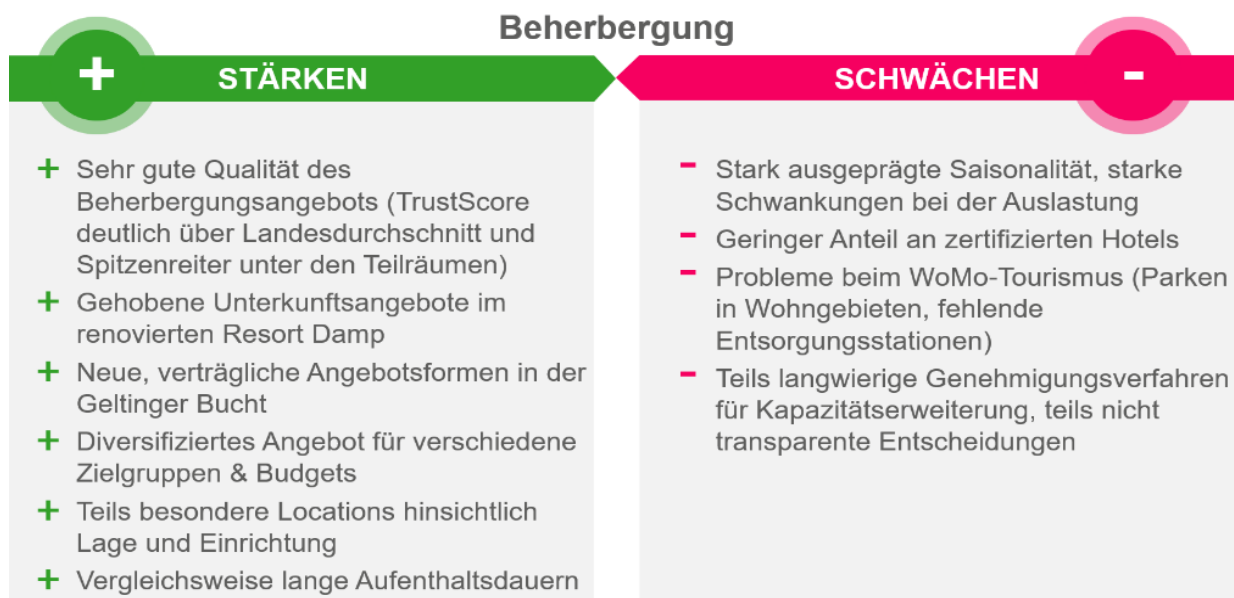


Abbildung 40: Beherbergungsangebot im Teilraum Nördliche Ostseeküste/ Geltinger Bucht (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Der nördliche Ostseebereich rund um die Geltinger Bucht ist ländlich geprägt und zeichnet sich vor allem durch das Naturschutzgebiet Geltinger Birk mit den verschiedensten Vogelarten aber auch durch den Naturstrand aus. Die Nähe zur Natur und das maritime Flair der Küstenorte können bei Fahrradtouren, Strandbesuchen oder vom Campingplatz aus genossen werden. Durch die vergleichsweise dünne Besiedlung bei gleichzeitig relativ hohem Gästeaufkommen ist dieser Teilraum durch eine hohe Tourismusintensität gekennzeichnet. Die Beherbergungsstruktur im nördlichen Teil der Ostseeküste ist eher kleinteilig und deutlich von Ferienunterkünften und Camping geprägt. Nur 6 % des Angebots sind Hotelbetriebe. Der starke Tagestourismus durch Besuchende, die vor allem in den Sommermonaten aus Schleswig, Kappeln und den Schleidörfern sowie aus



dem Teilraum selbst stammen, stellt eine zusätzliche Belastung zum Übernachtungsaufkommen vor Ort und vor allem für den Naturraum dar.

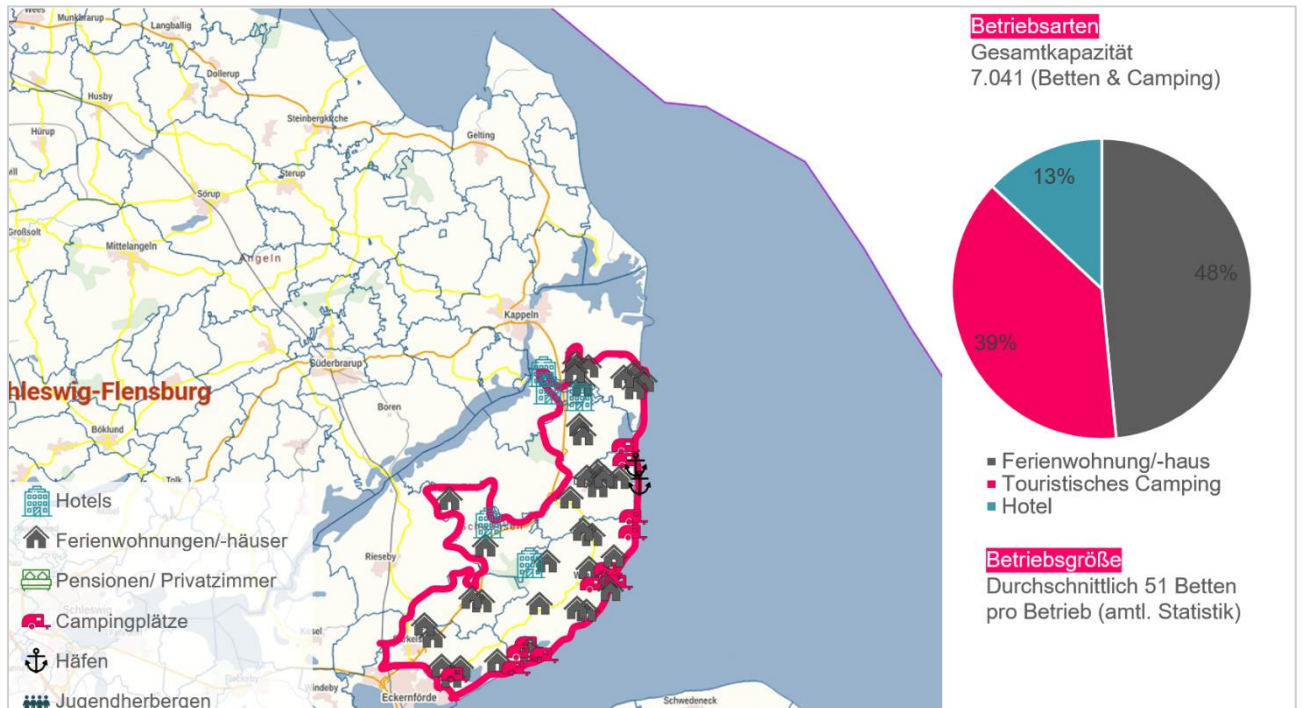
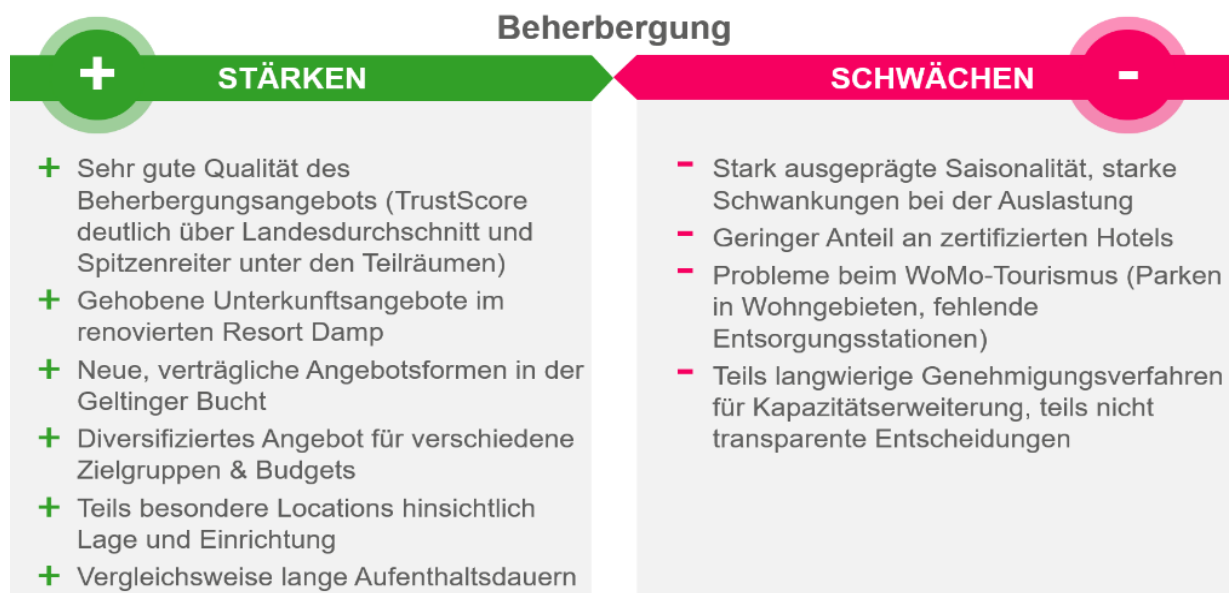


Abbildung 41: Beherbergungsangebot im Teilraum Südliche Ostseeküste/ Schwansen (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

6.1.3 Teilraum „Südliche Ostseeküste / Schwansen“

Wie auch die nördliche Ostseeküste ist die südliche Ostseeküste maßgeblich vom Tourismus geprägt, verfügt zudem über größere Tourismusorte wie Damp und Schönhagen. Zudem hat die südliche Ostseeküste den höchsten Übernachtungsanteil innerhalb der Gesamtregion. Der Hotelanteil ist im Süden aufgrund von Betrieben wie dem Ostseeresort Damp etwas größer als im Norden, allerdings überwiegen auch hier Ferienunterkünfte und Camping. Schwansen verzeichnet zudem deutlich höhere Kapazitäten als der nördliche



Ostseeküstenraum und ist angebotsseitig der stärkste Teilraum der Region. Der starke Tagestourismus durch Besuchende, die vor allem in den Sommermonaten von außerhalb der Ostseefjord Schlei-Region anreisen, stellt eine zusätzliche Belastung zum hohen Übernachtungsaufkommen vor Ort dar. Hinzu kommen Tagesausflüge der Übernachtungsgäste aus Schleswig, Kappeln und den Schleidörfern sowie aus dem Teilraum selbst, die oft mit eigenem Pkw oder Fahrrad an die bzw. entlang der Küste fahren. Prägend für den Teilraum ist ein breites Angebot an Erlebnissen direkt am Wasser, welches viele Familien anzieht.

6.1.4 Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven

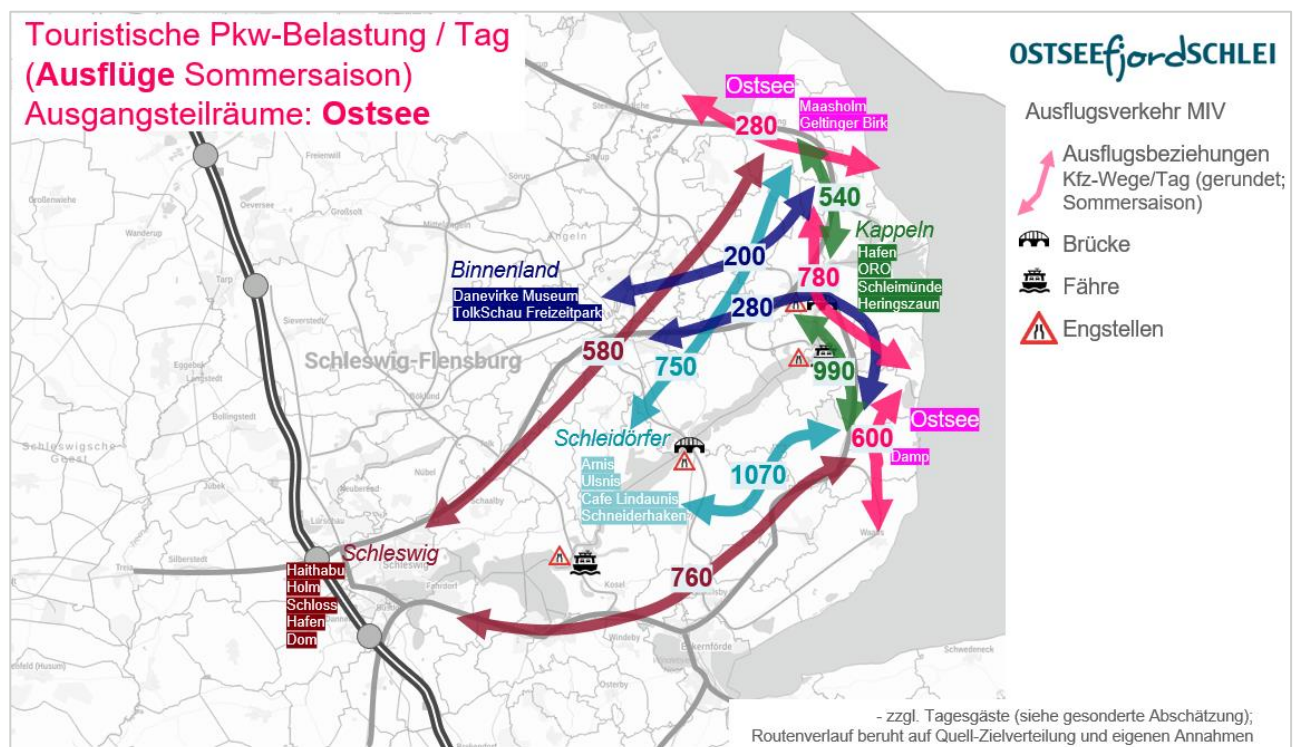


Abbildung 42: Schematische Verortung des Ausflugverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste in den Teilräumen Ostsee (Planersocietät, 2022)

Eine Anreise ohne Auto an die Ostsee bietet derzeit kaum Potenzial. Die Angebote in Bahn und Bus sind aufgrund der langen Reisezeit und Umstiegserfordernisse kaum attraktiv. Die Küstenbereiche und Ostseege-
meinden stellen jedoch attraktive Ziele in den Sommermonaten dar. Entsprechend hoch ist die Verkehrsbe-
lastung. Kappeln liegt dabei zwischen dem Teilbereich Gelting und Schwansen und die dortige Brücke stellt
das Nadelöhr der Verkehre dar.

Verlagerungsmöglichkeiten bieten sich an der Ostsee weniger in der Anreise. Hier könnten nur hochwertige und schnelle Bahn- bzw. Direktbusangebote einen vermutlich eher geringen Teil der Anreisewege mit dem Kfz ersetzen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre also tendenziell gering. Der Fokus sollte auf der Ausflugsmobilität liegen, das Auto während des Aufenthalts möglichst stehen gelassen werden. Wenn es gelingt, passende Angebote (Direktbusse zwischen den Orten und zu beliebten Stränden, flexible Rundlinien zu weiteren touristischen Zielen, gezielte Parkraumbewirtschaftung/-gebühren, Leihradangebote, ggf. schnelle Ostseefähren) zu etablieren und den Zugang dazu zu vereinfachen (All-inkl-Ticket in Gästekarte), lassen sich voraussichtlich viele der heutigen Fahrten und Wege mit alternativen Verkehrsmitteln zurücklegen.



Die heutigen Überlastungen und Staus können mittels digitaler Leitsysteme und alternativer Reiseempfehlungen lenkend und steuernd eingesetzt werden. Somit können Staus nicht nur vermieden, sondern auch alternative Angebote beworben werden.

Bei neuen Übernachtungs- und Freizeitangeboten und Entwicklungen sollten Mobilitätskonzepte und -standards für weniger Verkehr sorgen. Aber nicht nur mit Angeboten lässt sich hier eine Verlagerung durchsetzen, wahrscheinlich sind auch Verdrängungsmaßnahmen (z. B. Parkgebühren) erforderlich, um auf das bequeme Auto zu verzichten.

Da in diesem Teilraum sehr viele Gäste übernachten und sich bewegen, bieten sich auch finanziell bessere Möglichkeiten, neue Angebote zu schaffen. Andererseits sind mit dem Typus „Strandurlauber“ auch potenziell etwas auto-affinere Zielgruppen vorhanden. Das Verlagerungspotenzial wird daher zwischen 30 und 40%-Punkte der heutigen bzw. prognostizierten MIV-Wegeanteile auf andere Verkehrsmittel eingeschätzt (das meiste Potenzial liegt davon im Ausflugsverkehr). Dies entspräche einem zukünftigen Ziel-MIV-Anteil der Gäste von 40-60%.

Die Ausgangslage und Entwicklungsperspektive ist im südlichen Teilbereich (Schwansen) sicherlich etwas besser als im nördlichen Teilbereich (Gelting). Hier herrscht eine größere Angebotsdichte, was die Erschließung ohne Auto erleichtert. Ein entscheidender „Wendepunkt“ könnte jedoch durch eine Bahnanbindung von Kappeln erreicht werden.

6.1.5 Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte

Grundsätzlich ist der starke „corona-bedingte“ Anstieg der Nachfrage im Jahr 2021 und die damit einhergehende hohe Auslastung der Betriebe auch für einen touristisch starken Teilraum wie die Ostseeküste eher als ein temporäres Phänomen zu betrachten. Mit Blick auf die aktuellen Wirkungseffekte (siehe Kapitel 3.1) ist mittel- bis langfristig mit einer schwächeren, aber dennoch weiterhin zunehmenden Nachfrage zu rechnen. Diese speist sich voraussichtlich auch aus dem noch immer wachsenden Reisetrend „Wohnmobil / Camping“ und dem generellen Wunsch der Gäste nach Sicherheit und Unabhängigkeit im Urlaub. Das Angebot der Ostseeküste in der Schlei-Region passt sehr gut zu beiden Reisetrends und kann diese Nachfrage bedienen.

Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Das wichtigste Kapital der beiden Ostsee-Teilräume für den Tourismus liegt in den Stränden und einigen attraktiven Naturräumen im Hinterland. Um die Themenkompetenz „Naturerlebnis“ und „maritimes Erlebnis“ dieser Teilräume nachhaltig zu sichern, sollte der Fokus daher auf dem Schutz dieser natürlichen Ressourcen vor den negativen Effekten der starken Tourismusintensität in den Sommermonaten liegen. Hierzu wird vor allem eine Entzerrung der Saisonzeiten, Maßnahmen zur Abfederung der Belastungsspitzen sowie eine reduzierte, auf Qualitäts- und Auslastungssteigerung ausgerichtete Entwicklung des Beherbergungsangebots empfohlen (siehe „Entwicklungsperspektive 2“).

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Gleiches gilt für die Verbesserung der Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung: In vorangegangenen Erhebungen und Bürger:innendialogen wurden vermehrt eine ablehnende Haltung der Einheimischen dem Tourismus gegenüber festgestellt. Diesen negativen Tendenzen gilt es durch eine gezielte Kommunikation der positiven Effekte des Tourismus sowie mit sichtbaren, wirkungsvollen Entlastungsmaßnahmen entgegenzuwirken. Neue Erlebnis- und Mobilitätsangebote sollten daher auch immer mit Blick auf die Belange der Einheimischen überprüft und entwickelt werden.

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und dennoch im Einklang mit der nachhaltigen Entwicklungsstrategie der Region zu sein, ist für die Ostseeküste aus gutachterlicher Sicht vorrangig eine Konzentration und Ertüchtigung sowie ein standortspezifischer Ausbau der bestehenden Camping-Anlagen zu empfehlen. Für das Angebot im Bereich Ferienwohnungen/-häuser sowie Hotels/Resorts sollte eine konsequente Ausrichtung auf Qualitätsverbesserung und Auslastungsoptimierung (z.B. durch Anpassungen im Pricing, Angebotskomposition und Vermarktungsstrategie) erfolgen. Mit Blick auf die bereits hohe Angebotsdichte im Teilraum werden dezentrale Neukonzeptionen und Erweiterungen nicht empfohlen. Diese haben nicht nur einen negativen Effekt auf das Landschaftsbild und somit das Gästelerlebnis, sondern sie erschweren auch den notwendigen Natur- und Umweltschutz, besonders in sensiblen Bereichen entlang der Küste wie Maasholm/Schleimünde oder der Geltinger Birk.

Um die Schwachlastzeiten effektiv zu reduzieren, ist eine gezielte Gegenwirkung durch Schlechtwetterangebote, insbesondere für die Nebensaison erforderlich. Hierfür wird entsprechend des Tourismusentwicklungskonzeptes der (Weiter-)Entwicklung von markenkonformen Ergänzungsangeboten in den Bereichen Wellness / WellBeing sowie der Ausbau naturnaher Erlebnisangebote, wie z.B. Beobachtungsstationen, Führungen oder Informationszentren empfohlen.

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Um die bereits heute auftretenden negativen Effekte der starken Auslastungsspitzen im Sommer zu reduzieren, ist ein Ausbau von raumspezifischen, markenkonformen Basis- und Erlebnisangeboten entlang der Küsten erforderlich. Auf diese Weise können längere MIV-Fahrten zusätzlich zur oben beschriebenen Entwicklung von Mobilitätskonzepten reduziert werden. Ziel sollte es sein, Gäste, die wegen fehlender Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zur Unterkunft (z.B. Gastronomie, Freizeit, Einkaufen) Fahrten mit dem Auto in die nähere Umgebung unternehmen, an ihrem Urlaubsort oder in einem engeren, rad-/fußtauglichen Radius zu halten.

Weiterhin ist eine adäquate Besucherlenkung und Auslastungssteuerung von zentraler Bedeutung für diesen Teilraum. Stark frequentierte Bereiche und entsprechende Stoßzeiten, zum Beispiel an beliebten Strandabschnitten, sollten für die Besuchenden besser sichtbar gemacht werden, genauso wie ein niederschwelliges und gut erreichbares Alternativangebot. Für die vulnerablen Naturräume entlang der Küste wird zudem eine Optimierung der Kommunikation der geltenden Verhaltensregeln sowie ein Ausbau der Angebote im Bereich Umweltbildung empfohlen, um Gäste wie Einheimische stärker für den Schutzbedarf bestimmter Teilgebiete zu sensibilisieren.

6.2 Teilraum „Stadt Kappeln“



Kappeln

Kennzahlen

- 8.609 Einwohner (06/2021)
- 591.656 Übernachtungen (2021)
- 116.474 Ankünfte (2021)
- Sehr hohe Tourismusintensität (2019)

Charakter

- Maritimes und historisches Flair, Wassersport, Fischfang, Kultur

Freizeitmagneten

- Heringszaun
- Mühle Amanda
- Lotseninsel Schleimünde
- Sport- und Museumsboothafen
- OstseeResort Olpenitz
- Weidefelder Strand
- Hafen

Mobilität

- Teils sehr hohes Verkehrsaufkommen von/nach ORO und starker Fokus auf motorisiertem Individualverkehr
- Schlei-Schifffahrt

Abbildung 43: Steckbrief des Teilraums Kappeln (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); <https://www.ostseefjordschlei.de>; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Der Teilraum Kappeln zeichnet sich durch seine attraktive Lage an der Ostsee und Schlei sowie durch ein maritimes, aber auch historisches Flair aus. Durch das Großprojekt ORO ist die touristische Entwicklung der Stadt von einem sehr starken Zuwachs an Übernachtungskapazitäten geprägt. Kappeln weist daher eine sehr hohe Tourismusintensität auf. Starke saisonale Nachfrageschwankungen mit Schwerpunkt in den Sommermonaten sowie teils sehr hohes touristisches Verkehrsaufkommen stellen Kappeln vor große Herausforderungen. Diese wurden teils von Politik und Verwaltung vor Ort unterschätzt, wodurch Gegenmaßnahmen und Lösungsperspektive oft erst spät oder gar nicht entwickelt wurden.

Kappeln selbst ist zudem ein attraktives Tagesausflugsziel sowohl für die Übernachtungsgäste aus dem Ostsee- und Schleiraum und aus Schleswig als auch teils aus anderen angrenzenden Urlaubsregionen, die oft mit eigenem Pkw oder im näheren Bereich auch per Fahrrad anreisen.

6.2.1 Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse



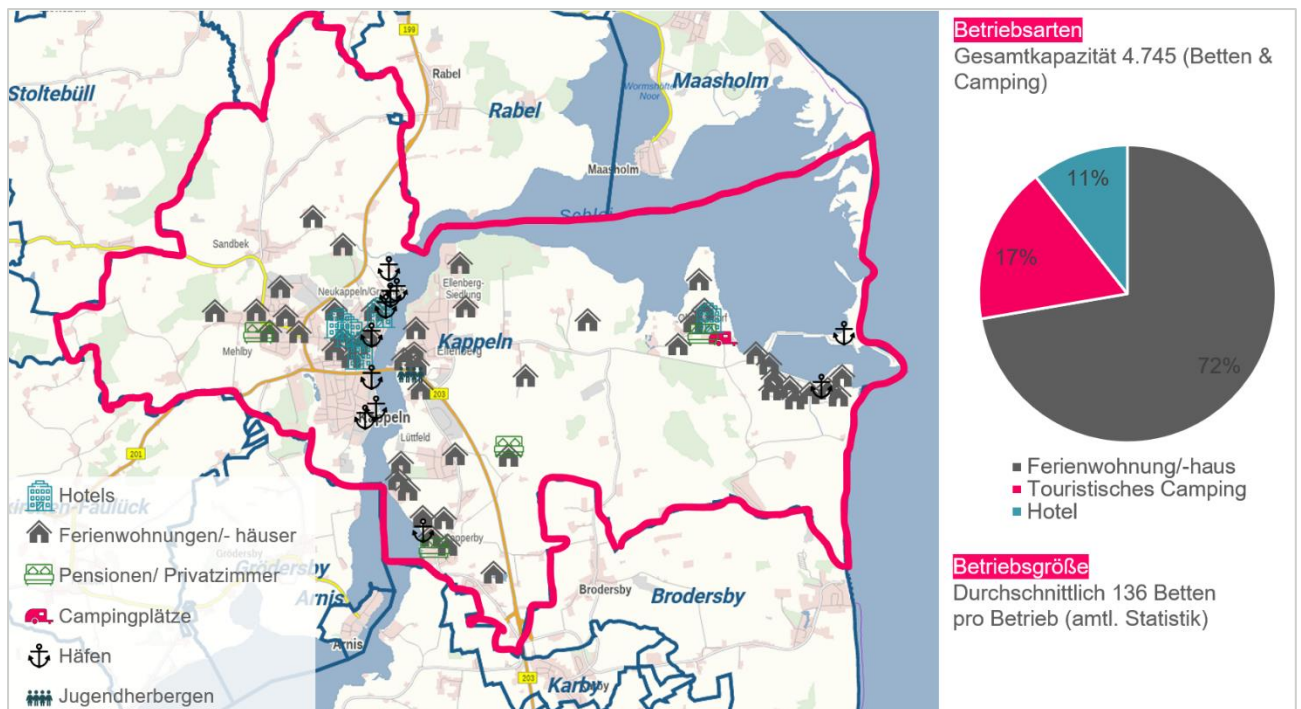
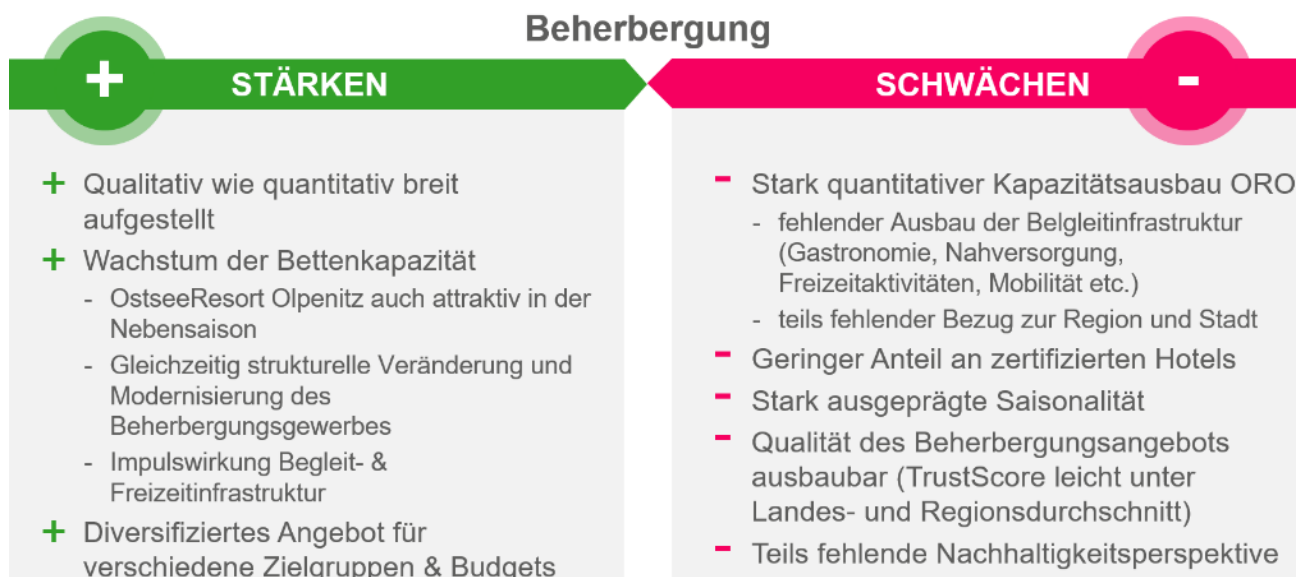


Abbildung 44: Beherbergungsangebot im Teilraum Kappeln (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Die große Anzahl der Ferienunterkünfte, hauptsächlich angesiedelt im ORO, dominieren die Beherbergungsstruktur in Kappeln. Diese machen über zwei Drittel des Angebots aus, ergänzt durch einige Stadthotels mittlerer Größe sowie ein kleines Campingangebot.

Das Angebot ist weniger kleinteilig als in anderen Teilräumen, was wahrscheinlich auf die großen Ferienagenturen des ORO zurückzuführen ist. Das großangelegte Bauprojekt für Ferienwohnungen und -häuser auf einem über 150 Hektar großen Areal wird durch die HELMA Ferienimmobilien GmbH realisiert und durch verschiedene Agenturen vermarktet und vermietet. Bis zum Jahr 2025 soll eine Bettenkapazität von insgesamt über 6.500 Betten zur Verfügung stehen, von denen derzeit etwa die Hälfte fertig gestellt ist. Während der Planungs- und frühen Bauphase gab es Versäumnisse in der parallelen Entwicklung von touristischer wie Mobilitätsinfrastruktur, um den steigenden Bedarf der wachsenden Zahl an Gästen hinsichtlich Basisversorgung und Erlebnisangeboten zu decken.



6.2.2 Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven

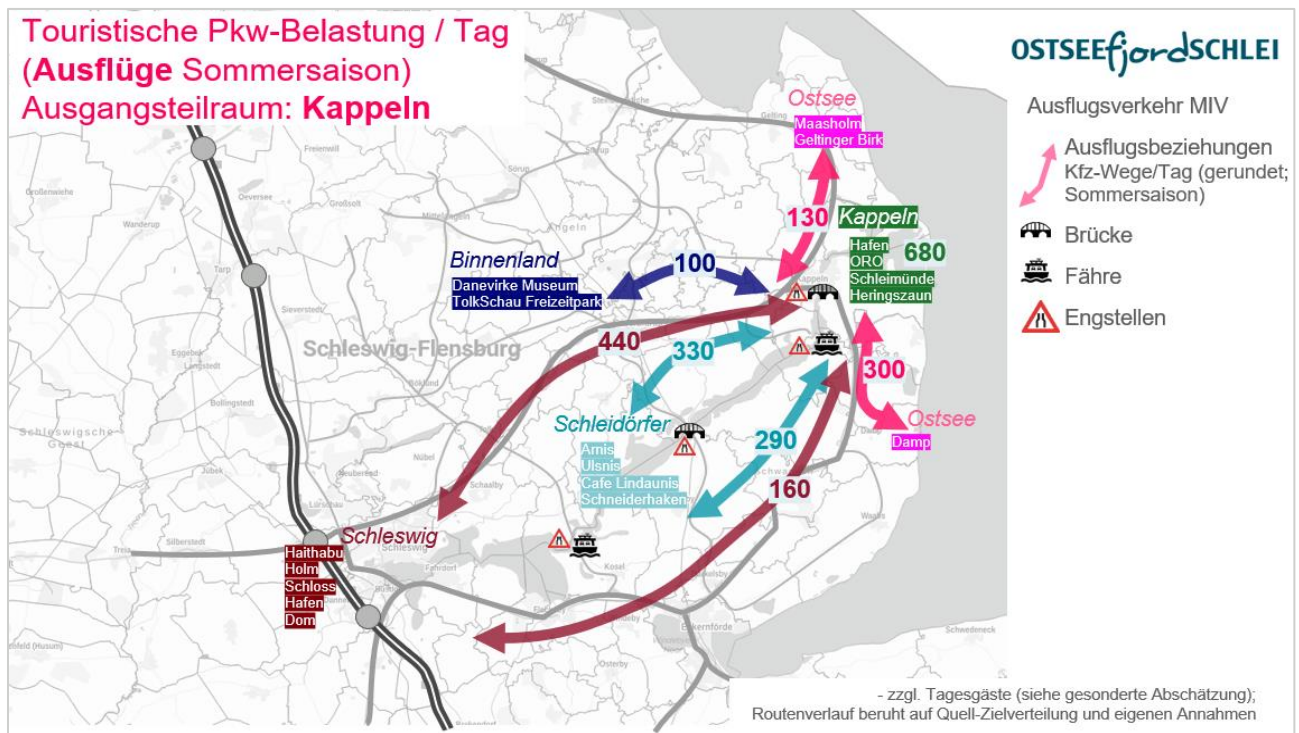


Abbildung 45: Schematische Verortung des Ausflugsverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Kappeln (Planersocietät, 2022)

Kappeln liegt aus Sicht der Erreichbarkeit in einer geografisch (un-)günstigen Lage, so dass viele Gästefahrten durch das Stadtgebiet bzw. über die Schleibrücke verlaufen. Aufgrund seiner Attraktivität und Lage an der Schleimündung ist die Stadt zudem ein sehr beliebtes Ausflugsziel.

Mit der städtischen Dichte und Infrastruktur liegen in Kappeln gute Voraussetzungen, um zumindest die Vor-Ort-Verkehre auch autofrei abzuwickeln. Dazu sind z. B. Parkmöglichkeiten und Parkraumbewirtschaftungskonzepte, Fahrradverleihsysteme oder Fähren und Wassertaxis denkbar. Optimiert werden muss auch die Radwegeinfrastruktur und Bus-Anbindung des ORO an die Stadt bzw. auch zu regionalen Zielen, um dessen hohes Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Beim Anreiseverkehr besteht perspektivisch die Aussicht auf einen Bahnanschluss, welcher für deutliche Entlastung sorgen könnte. Der Bahnhof müsste dann auch entsprechend mit Bus und Rad in die Stadt bzw. zum ORO integriert werden. Potenziell kann im Teilraum Kappeln dadurch ein Ziel-MIV-Anteil der Übernachtungsgäste von 30-40% angestrebt werden.

6.2.3 Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte

Durch die enormen Kapazitätswachse in den kommenden Jahren ist in Kappeln mittelfristig weiterhin mit einem Anstieg der Gästezahlen zu rechnen, der die Stadt besonders im Sommer an ihre Belastungsgrenzen hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Nutzung der öffentlichen Infrastruktur bringen wird. Tendenziell wird sich hier allerdings eine Abschwächung des „Post-Corona-Booms“ negativ auf die Auslastung auswirken, sodass zwar insgesamt mehr Gäste nach Kappeln reisen, der überproportionale Anstieg der Bettenkapazitäten aber dennoch für ein Überangebot sorgt.

Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Kappeln's touristisches Profil ist geprägt vom „maritimen Erlebnis“, das bereits heute unter den negativen Effekten der starken Tourismusintensität in den Sommermonaten leidet. Dies betrifft nicht nur die problematische Verkehrssituation vor Ort (siehe Kapitel 4.2.2 und 5.2), sondern vor allem auch eine verminderte Erlebnisqualität profilprägender Orte wie dem Hafen oder Schleimünde wegen zu hoher Gästefrequenzen.

Weiterhin sind Großprojekte wie das ORO kritisch zur Marke und zum Nachhaltigkeitsprofil der Region zu sehen. Hier gilt es daher, sowohl die Betreiber und Vermarkter des ORO als auch städtische Schlüsselakteure vermehrt zu aktivieren, um den Tourismus in Kappeln mit gezielten Nachhaltigkeitsmaßnahmen konsequent mit der Entwicklungsstrategie für die Destination in Einklang zu bringen und dem Nachhaltigkeitsanspruch der Gesamtregion auch in Kappeln gerecht zu werden.

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Ähnlich wie in den beiden Ostsee-Teilräumen hat sich die Tourismusakzeptanz in der Wohnbevölkerung in den letzten Jahren aber noch einmal deutlich verschlechtert. Es besteht daher aus gutachterlicher Sicht dringender Nachholbedarf der Stadt, sowohl beim Umsetzen verkehrspolitischer Maßnahmen und der Investition in touristische Infrastruktur als auch bei einer aktiven Begrenzung bzw. Reduktion des Unterkunftsangebots.

Kappeln ist der einzige Teilraum in der Region Ostseefjord Schlei für den ein Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau von Beherbergungskapazitäten empfohlen wird (siehe Entwicklungsperspektive 1). Zugleich sollte auch dem Eindruck fehlender Kontrolle oder vorhandener Strategie angesichts der Entwicklung des ORO aktiv entgegengewirkt werden. Es gilt, das Vertrauen der Einwohnenden zurückzugewinnen und ggf. auch mit gezielten Angeboten das ORO und die dort zu entwickelnde Freizeitinfrastruktur auch als Ausflugsziel für die lokale Bevölkerung zu entwickeln.

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Um dem zu erwartenden Rückgang der Bettenauslastung entgegenzuwirken, sind eine nachhaltige Profilierung des ORO sowie gezieltes Marketing für die Schwachlastzeiten ratsam. Der Schlüssel zur Saisonentzerrung liegt in Kappeln aus gutachterlicher Sicht zum einen in der Neuentwicklung von markenkonformen Ergänzungs- und Schlechtwetterangeboten für die im TEK definierten Kernzielgruppen (z.B. in den Themen Wellness / Wellbeing, Familienaktivitäten, Gastronomie) und zum anderen in der Inwertsetzung und dem Ausbau kultureller Angebote in der Nebensaison.

Für Kappeln ist aus gutachterlicher Sicht vorrangig nur ein standortspezifischer Umbau der bestehenden Camping-/Wohnmobilstellplätze, jedoch keinerlei Neukonzeption zu empfehlen.

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Der Fokus in Kappeln sollte auf dem Ausbau der Versorgungs- und freizeittouristischen Infrastruktur in unmittelbarer Nähe zum ORO liegen, um den derzeit hohen Anteil des MIV auf den Zufahrtsstraßen merklich zu reduzieren. Weiterhin gilt es, eine Anbindung in der Region mit umweltfreundlichen Alternativen wie Fahrrad und ÖPNV konsequent zu fördern und weiterzuentwickeln (siehe Kapitel 6.2.2). Auch die Schleischiffahrt in Kombination mit Radverbindungen hat für den Entlastung der Klappbrücke in Kappeln ein hohes Potenzial.

Eine durchdachte Informationsstrategie zur aktuellen Verkehrssituation an den kritischen Punkten kann zur Entspannung an Tagen mit großer Belastung beitragen und sollte in die regionsweiten Ansätze zur Gästelenkung eingebunden sein. Auch gezielte Gästelenkungen und digitale Informationssysteme im Pendant zu sogenannten Strandampeln können für Entlastungen und weniger Rückstaus an der Klappbrücke sorgen.

6.3 Teilraum „Stadt Schleswig“



Schleswig

Charakter

- Kultur- und Wikingerstadt, Einkaufen

Freizeitmagneten

- Schloss Gottorf
- Wikinger Museum Haithabu
- Fischersiedlung Holm
- Barockgarten
- Stadtmuseum Schleswig
- Stadthafen

Mobilität

- Gut angebunden an die A7
- Gute Erreichbarkeit per Bahn
- Binnenmobilität in die Region hinein ausbaubar: unzureichende Pkw-Alternativen

Kennzahlen

- ➔ 25.322 Einwohner (06/2021)
- ➔ 122.395 Übernachtungen (2021)
- ➔ 42.696 Ankünfte (2021)
- ➔ Mittlere Tourismusintensität (2019)

Abbildung 46: Steckbrief des Teilraums Schleswig (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); <https://www.ostseefjordschlei.de>; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Schleswig als Eingangstor zur Region Ostseefjord Schlei hat noch großes touristisches Wachstumspotenzial und konnte bislang vom Boom der Region nur teilweise profitieren.

Positioniert als „Kultur- und Wikingerstadt“ ist Schleswig ein gern besuchtes Städtereiseziel, auch für Gäste aus anderen angrenzenden Urlaubsregionen, und dient vielen Tagesgästen als Ausgangspunkt für Touren entlang und auf der Schlei sowie für Ausflüge an die Ostsee. Bisher weist Schleswig eine mittlere Tourismusintensität auf.



6.3.1 Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse



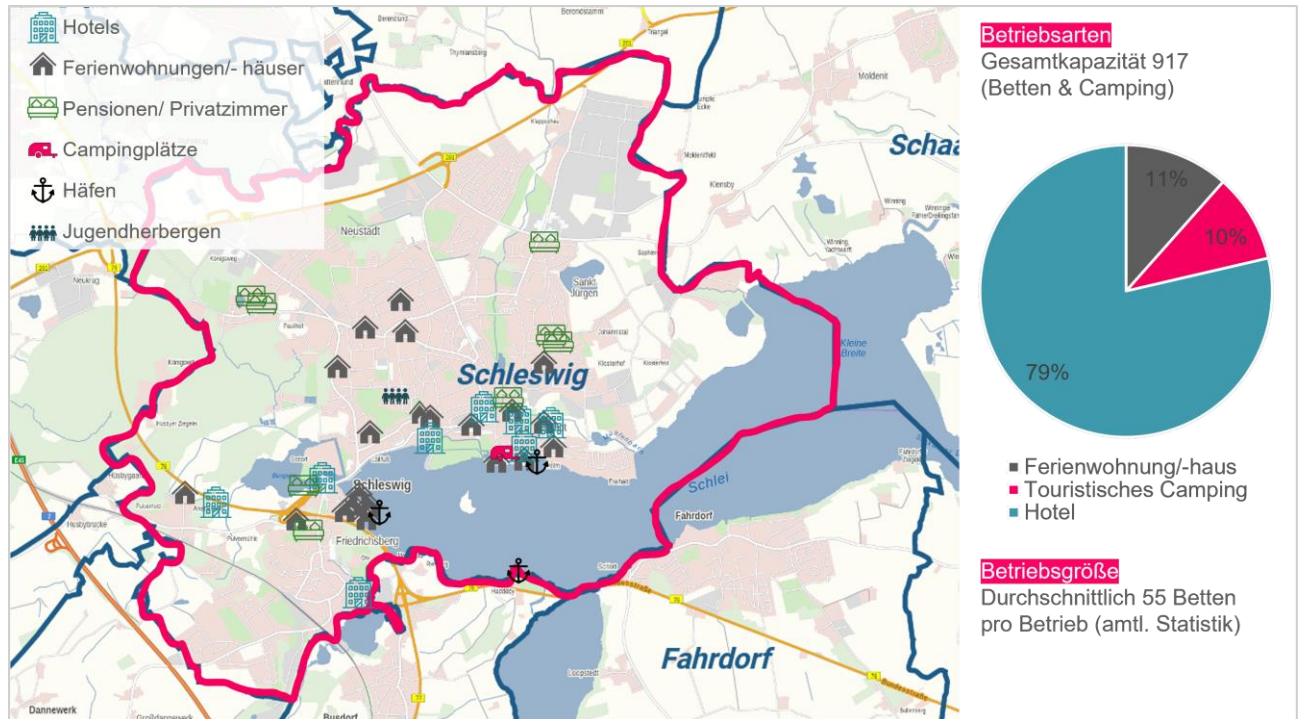
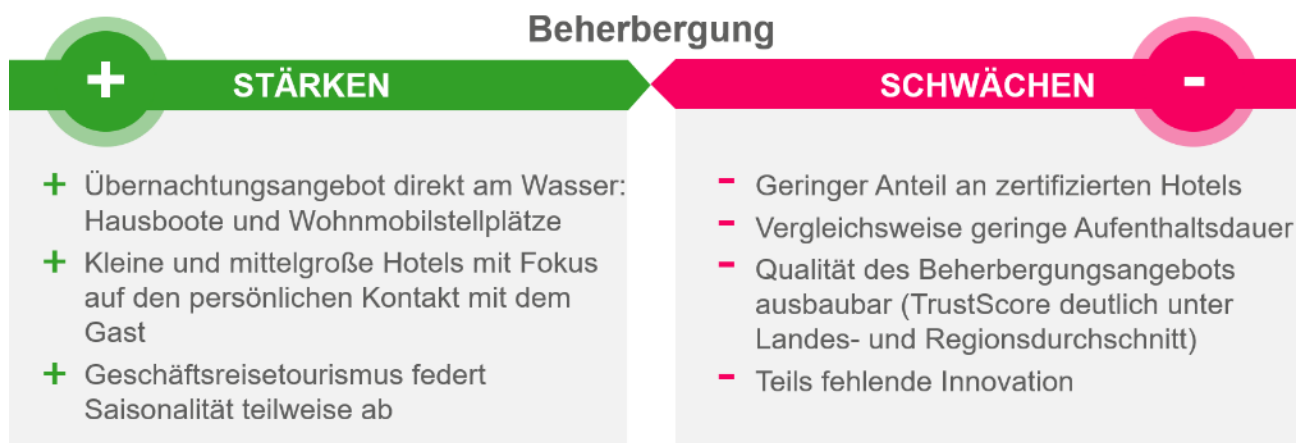


Abbildung 47: Beherbergungsangebot im Teilraum Schleswig (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Stadthotels mittlerer Größe stellen die überwiegenden Beherbergungskapazitäten, ergänzt durch einzelne Ferienunterkünfte und einem kleinen Campingangebot durch den Wohnmobilstellplatz am Hafen.

Aufgrund der sehr guten Lage und Erreichbarkeit der Stadt bietet sich für Schleswig auch der gezielte Ausbau von MICE- und vor allem Incentive-Angeboten im Zusammenspiel mit dem Wikinger Thema der Region an.



6.3.2 Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven

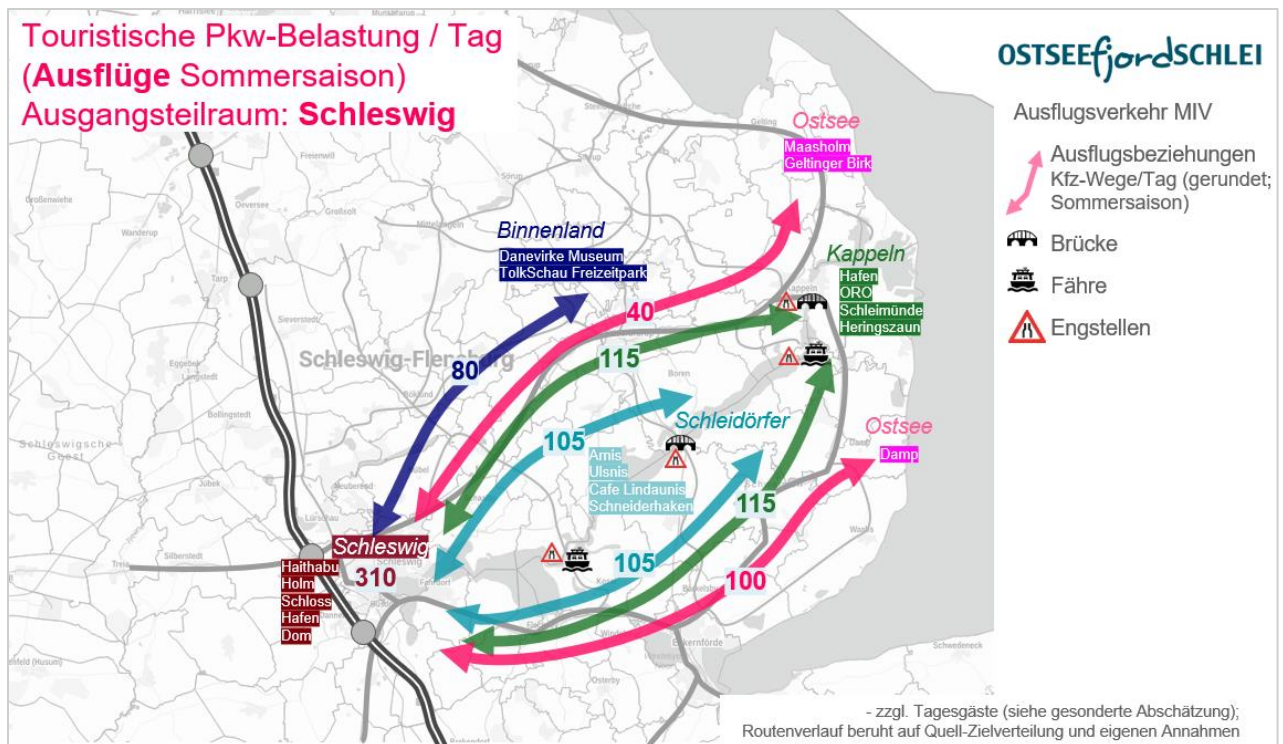


Abbildung 48: Schematische Verortung des Ausflugsverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Schleswig (Planersocietät, 2022)

Die Stadt Schleswig bietet in der Region die besten Potenziale, um den MIV-Anteil der Gäste zu reduzieren. Die städtische Struktur und ganzjährige Nutzung durch die Bevölkerung ermöglicht andere und intensivere Angebotsformen. Anders als in den anderen Teilräumen ist hier auch eine direkte Anreise mit der Bahn bereits möglich.

Derzeit ist jedoch auch die autofreie Mobilität in der Stadt noch nicht optimal ausgebaut. Handlungsansätze bestehen im Ausbau der Radwege, dem Angebot von Leihrädern, einer besseren Busanbindung vom Bahnhof zu den POIs. Um Ausflugsverkehr aus dem Umland und den anderen Teilräumen vor der Stadt aufzufangen sollte das P&R-Angebot gestärkt werden (ggf. einhergehend mit Parkraumbewirtschaftung in der Stadt). Auch im Veranstaltungsverkehr sind verstärkt Shuttlebusse einzusetzen. Potenziale mit Alleinstellungsmerkmal können Transportmittel auf dem Wasser (Wassertaxen) darstellen.

Insgesamt werden hier die größten Verlagerungspotenziale unter den Teilräumen gesehen. Der Ziel-Anteil des MIV der Übernachtungsgäste wird zwischen 25-40% eingeschätzt.

6.3.3 Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte

Um vom touristischen Wachstum und Profil der Gesamtregion zu profitieren, gilt es, in Schleswig konsequent einen nachhaltigen Qualitätstourismus zu fördern und in neue Erlebnisangebote zu investieren. Die Stadt „verträgt“ aus gutachterlicher Sicht noch gezieltes Wachstum und kann so wertvolle Synergien mit der Stadtentwicklung schaffen.

Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Die kulturtouristischen Stärken Schleswigs zahlen vor allem auf das Themenprofil „regionale Identität“ ein und haben großes Potenzial, die Schwächen wie z.B. innerstädtische Leerstände auszugleichen bzw. diesen entgegenzuwirken und die Nachfrage in der Nebensaison zu erhöhen. Aus gutachterlicher Sicht wird daher ein qualitativer Ausbau und die Verknüpfung von markenkonformen Erlebnisangeboten empfohlen, die zum Profil der Wikingerstadt passen und den gestiegenen Anforderungen der städtetouristischen Zielgruppen gerecht werden. Hierzu zählt nicht nur eine gepflegte Innenstadt mit sehenswerten Baudenkmälern, sondern auch ein attraktives Rahmenprogramm in Bezug auf Shopping, Events, Gastronomie, Freizeit und Kultur.

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Die Stadtgemeinschaft in Schleswig profitiert überwiegend von der touristischen Infrastruktur und zieht viele gesellschaftliche wie wirtschaftliche Vorteile aus einer weiteren Attraktivierung der Stadt für Gäste. Der Fokus sollte daher auf der Stärkung des Tourismusbewusstseins nicht nur der Wohnbevölkerung, sondern auch anderer Stakeholder wie den Gewerbetreibenden, Kulturschaffenden und politischen Entscheidenden liegen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die touristischen Hauptattraktionen, wie die historische Fischersiedlung Holm, nicht touristisch überansprucht werden und die Verhältnismäßigkeit zwischen Wohnort und Erlebnisort über Besucherlenkungskonzepte und Sensibilisierungsmaßnahmen gewahrt bleibt.

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Neben einer gezielten Angebotsaufwertung wird die Ansiedlung besonderer Unterkunftsformen sowie eine Bestandsentwicklung hin zu größerer Angebotsdiversität in der Beherbergung empfohlen. Es gilt, das bisher eher homogene Beherbergungsangebot hinsichtlich Erlebnisdesign, Preisniveau, Unterkunftsform und Service weiter zu differenzieren, um langfristig eine stabile Auslastung sicherzustellen. Auch das Wikingerthema der Stadt sollte vermehrt durch die Beherbergungsbetriebe aufgegriffen und in die Konzepte integriert werden. Der Tourismus ist zudem eine Chance für die Aufwertung vernachlässigter Bereiche in der Innenstadt, indem dezentrale Konzepte in der Beherbergung forciert werden.

Da auch in den Städten mittelfristig mit höherer Nachfrage von Wohnmobilitäten zu rechnen ist, sollte aus gutachterlicher Sicht in diesem Bereich ein standortspezifischer Ausbau und Ertüchtigung von bestehenden Anlagen sowie passende, nachhaltige Neukonzeptionen in Innenstadtnähe erfolgen.

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Schleswig hat das Potenzial, als nachhaltiger Mobilitätsknotenpunkt der Region zu fungieren. Dazu sollten sowohl bestehende Rad- und Erlebniswege qualifiziert als auch in die Qualität und Funktionalität relevanter Standorte investiert werden (Bahnhof, Umstiegspunkte, Begleitinfrastruktur).

6.4 Teilraum „Schleidörfer“

Die Schleidörfer sind mit ihrem dörflichen und naturnahen Charakter ein attraktives Tagesziel für Übernachtungsgäste der Städte und Küstenregionen. Sie profitieren von ihrer direkten Uferlage an der Schlei, welche zum Wassersport und zu Radtouren einlädt, und bedienen die zunehmende Sehnsucht der Reisenden nach Idylle, Naturerlebnissen und lokaler Authentizität.



Schleidörfer

Charakter

- dörflich, authentisch, naturnah
- Natur, Wassersport

Freizeitmagneten

- Naturpark Schlei
- Wassererlebnis / Badebuchten / Noore
- Häfen / Schlei Schifffahrt
- Traditionelle Dörfer

Mobilität

- Smartes Dorfshuttle
- Starker Fokus auf motorisiertem Individualverkehr, z.T. Bahn
- Schlechte Anbindung an den ÖPNV
- Schlei-Schifffahrt
- Fahrrad als gute Alternative vor Ort

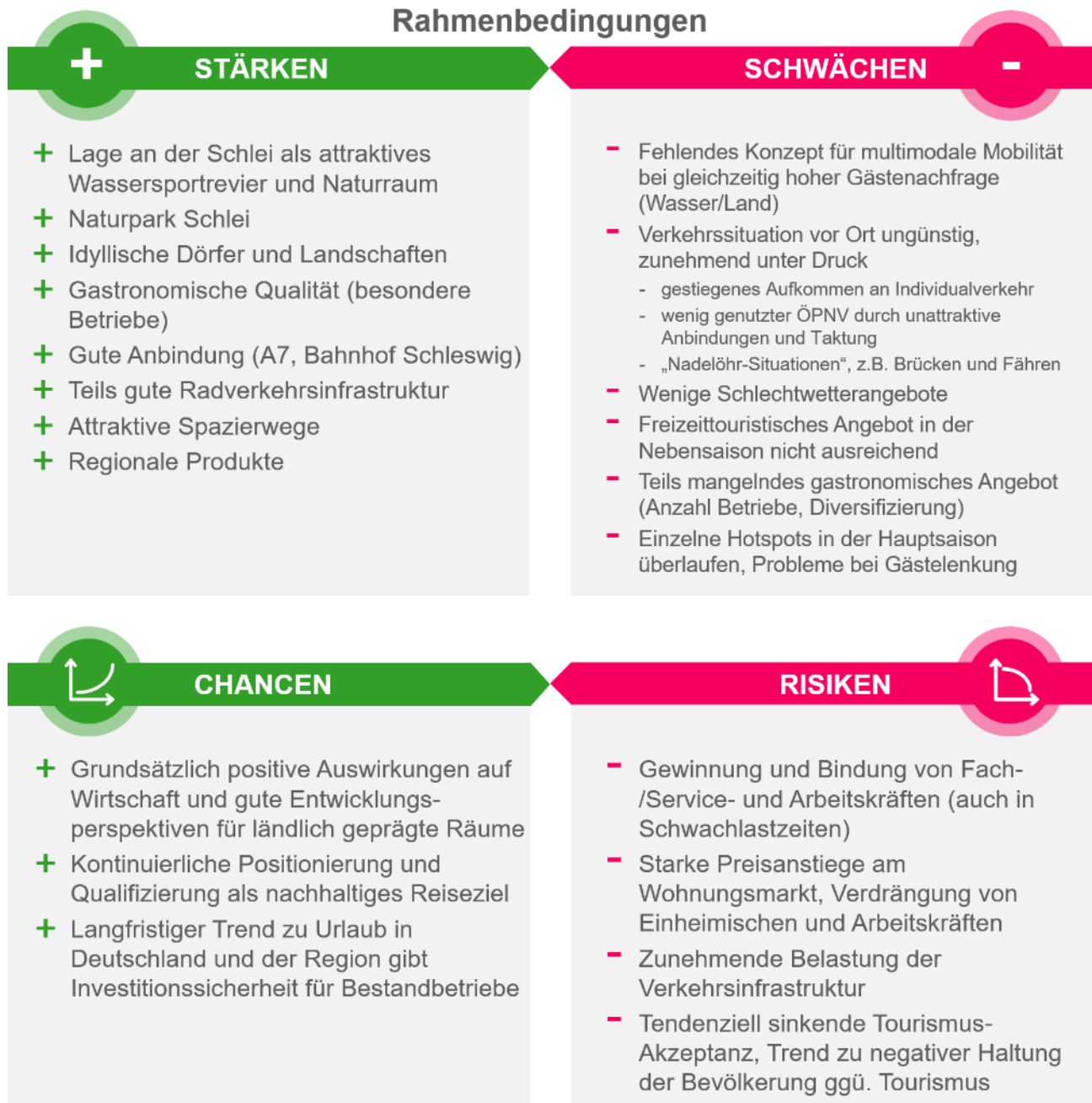
Kennzahlen

- ➡ 19.215 Einwohner (06/2021)
- ➡ 252.623 Übernachtungen (2021)
- ➡ 54.491 Ankünfte (2021)
- ➡ Mittlere bis hohe Tourismusintensität (2019)

Abbildung 49: Steckbrief des Teilraums Schleidörfer (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); <https://www.ostseefjordschlei.de>; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Je nach Einzellage ist die Tourismusintensität der Schleidörfer mittel bis hoch. An einigen Hotspots wie Arnis, Lindaunis oder Brodersby kommt es in den Sommermonaten zu einem sehr hohen Gästeaufkommen. Die Schleidörfer locken zudem Tagesgäste vor allem aus den Städten Kappeln, Sieseby und Schleswig sowie aus den Küstenregionen an, die dort Urlaub machen.

6.4.1 Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse



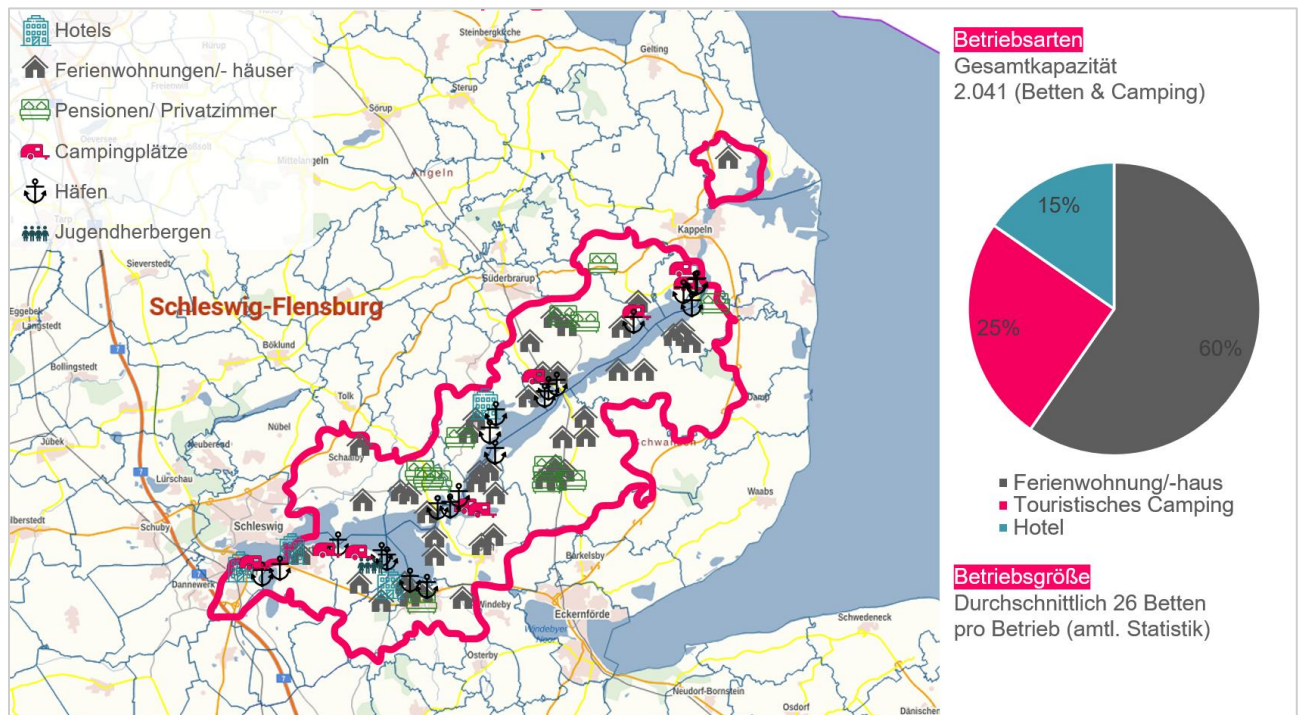
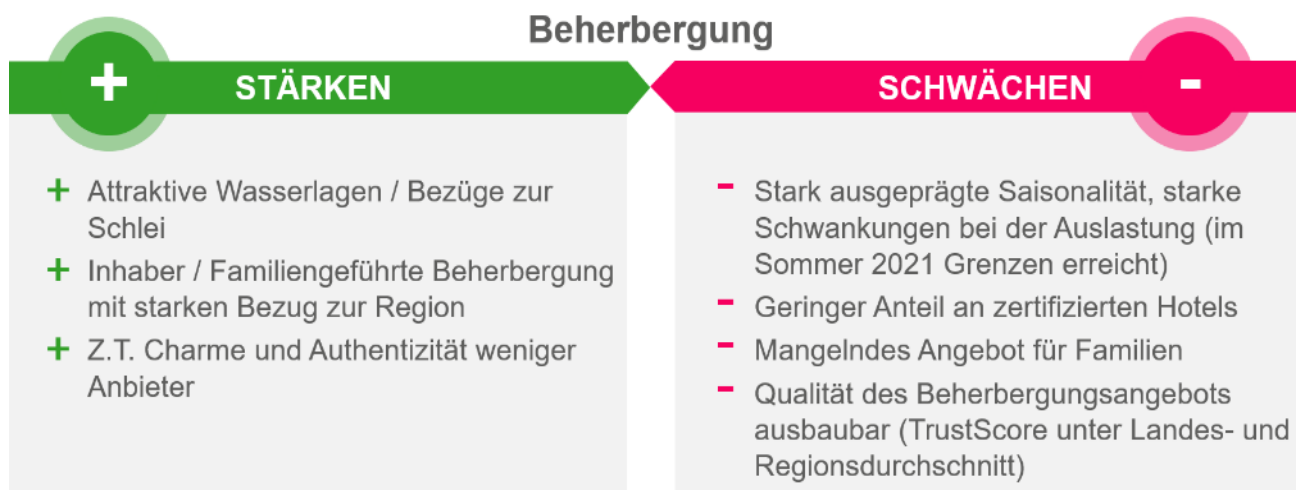


Abbildung 50: Beherbergungsangebot im Teilraum Schleidörfer (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Die Schleidörfer verfügen über ein verhältnismäßig kleinteiliges Beherbergungsangebot mit einem sehr großen Fokus auf Ferienunterkünfte und Camping, die knapp 90% der Gesamtkapazitäten ausmachen. Erweiterungen sollten primär nur im Bestand erfolgen und einen hohen Fokus auf Angebotsdiversifizierung und einen nachhaltigen Qualitätsausbau haben.



6.4.2 Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven

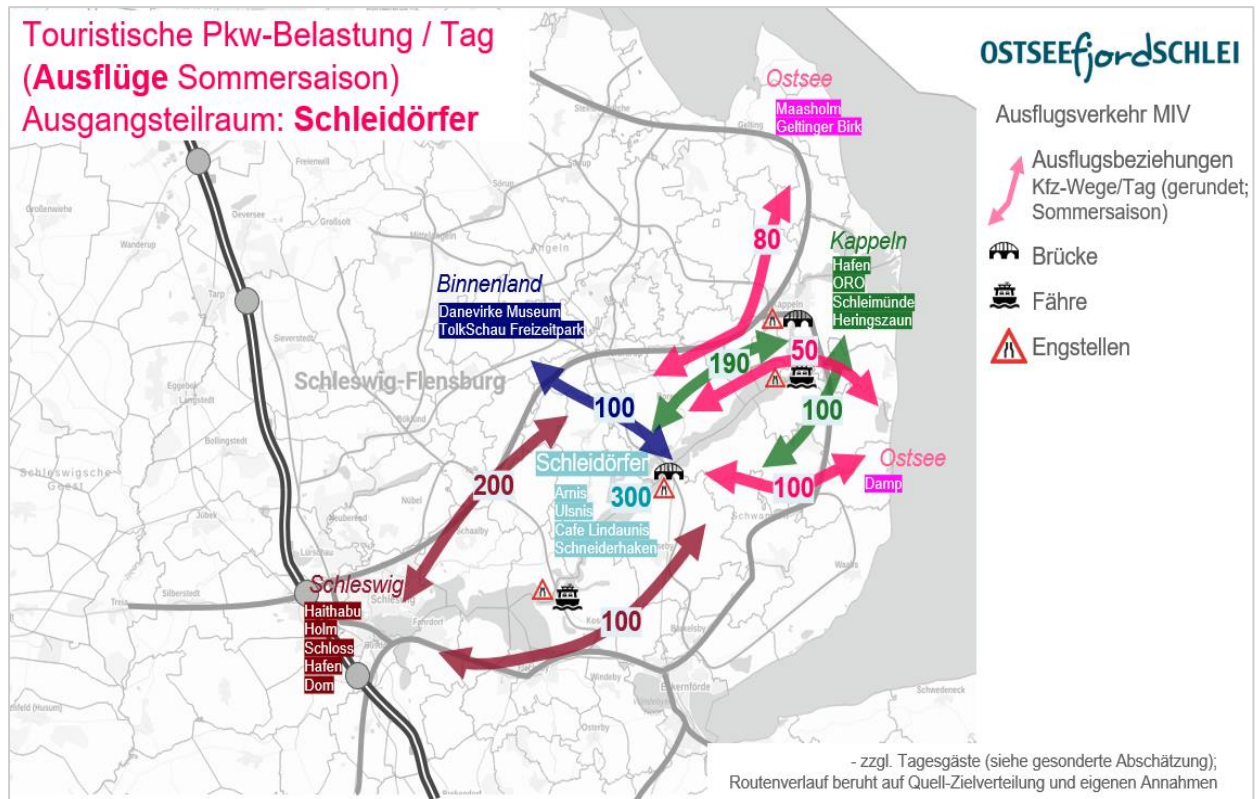


Abbildung 51: Schematische Verortung des Ausflugsverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Schleidörfer (Planersocietät, 2022)

Die Schleidörfer sind besonders vom Ausflugsverkehr in der Region betroffen. Die attraktive Uferlage und kleinen Dörfer stellen attraktive Ausflugsziele dar, sind aufgrund ihrer dispersen Lage allerdings schwer autofrei zu erschließen.

Potenziale liegen in der Verbesserung der Radwege (entlang der Schlei und ins Binnenland), des Bus-Angebots (insb. in der touristischen Ausweitung und Bewerbung des On-Demand-Verkehrs) und der Schaffung multimodaler Optionen (vor allem die Kombination zwischen Rad und Wasser oder Bus). Einheitliche Leihradsystem, Verknüpfung mit Wassertaxen und Bussen können attraktive Ausflugsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bilden. Für die Anreise ist eine schnelle Verbindung zu den (potenziellen) Bahnhöfen (Schleswig, Süderbrarup und Rieseby) einzurichten.

Die Schlei-Querungen sollten in ein digitales Leitsystem regional vernetzt werden, so dass bereits vor dem Ausflug die zu erwartende Wartezeit und entsprechende Routen- oder Verkehrsmittelalternativen vorgeschlagen werden.

Trotz allem wird hier ein eher niedriges Potenzial zur Verlagerung der Gästewege auf den Umweltverbund gesehen. Ziel-Werte werden zwischen 40 und 60% MIV-Anteil eingestuft.

6.4.3 Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte

Die Schleidörfer konnten in der Vergangenheit von der positiven touristischen Entwicklung der Gesamtregion sowie dem zunehmenden Interesse der Gäste an Authentizität, Naturnähe und Bodenständigkeit profitieren und verzeichnen insgesamt eine wachsende Nachfrage. Die Wirkungseffekte stellen sich in dem Teilraum jedoch ungleich verteilt dar: während an manchen Hotspots ähnliche saisonale Überlastungserscheinungen wie an der Ostseeküste zu beobachten sind (wie z.B. in Arnis, Lindaunis oder Missunde/Brodersby-Goltoft), gibt es in anderen Gemeinden ein eher geringes Gästeaufkommen bei niedriger Angebots- und Erlebnisdichte. Daher sind unterschiedliche Entwicklungsansätze zu verfolgen, die mit Blick auf jeweilige Situation der Gemeinde zu evaluieren und individuell anzupassen sind.

Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Auch in den Schleidörfern sollten nach gutachterlicher Empfehlung gezielte Schutzmaßnahmen für die bereits jetzt überlasteten Bereiche ergriffen werden, um die natürlichen Ressourcen des Teilraums zu schützen und die Wahrnehmung als nachhaltiges, natürliches Reiseziel zu stärken. Im Fokus sollte dazu vor allem die Entwicklung von multimodalen Verkehrskonzepten stehen, die das Potenzial der Wasserwege nachhaltig nutzen und somit ein Mobilitäts- und Erlebnisangebot gleichermaßen darstellen können.

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Auch in diesem Teilraum droht eine abnehmende Tourismusakzeptanz der Wohnbevölkerung in einigen Bereichen. Insbesondere der wachsende Anteil von Zweitwohnsitzen angesichts steigender Immobilienpreise, die für einheimische Kaufinteressenten oft bereits zu hoch sind, sowie die starke Verkehrsbelastung einiger Ortskerne und Zufahrtsstraßen wirkt sich negativ auf die Tourismusakzeptanz aus. Hier sind die Gemeinden gefragt, ihre planerischen Gestaltungsmöglichkeiten gezielt zu nutzen und diesen Entwicklungen entgegenzuwirken. In anderen, weniger gut entwickelten Teilbereichen hingegen kann ein nachhaltiger Tourismus eine wirtschaftliche Chance in der Fläche sein und einen positiven Beitrag zur Lebensqualität leisten.

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Da mittelfristig mit weiterem Nachfragewachstum zu rechnen ist, wird aus gutachterlicher Sicht die Entwicklungsperspektive 2 „Regulierte Entwicklung im Bestand“ mit einem klaren Auslastungsfokus für die hochfrequentierten Bereiche der Schleidörfer empfohlen. Dies gilt auch für das bereits stark entwickelte Campingangebot, bei dem die Konzentration und Ertüchtigung im Bestand sowie ein standortspezifischer Ausbau der bestehenden Anlagen zu fokussieren ist. In weniger stark frequentierten Bereichen können jedoch analog der Entwicklungsperspektive 3 („Moderates Wachstum“) neue Impulse für punktuelle, strategische Zuwächse gesetzt und somit die Qualität und Markenkonformität des Angebots gezielt gesteigert werden.

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Um die negativen Effekte des hohen Aufkommens an Übernachtungs- aber vor allem auch Tagesgästen zu reduzieren, wird ein Ausbau von markenkonformen Basis- und Erlebnisangeboten sowie die gezielte Vermarktung alternativer POIs in den bisher weniger stark entwickelten Schleidörfern empfohlen. Ähnlich wie an der Ostseeküste ist eine übergreifende Besucherlenkung, eine bessere Sichtbarmachung von Stoßzeiten sowie eine Optimierung der Kommunikation der geltenden Verhaltensregeln in sensiblen Naturräumen für diesen Teilraum essenziell.

6.5 Teilraum „Binnenland“



Binnenland

Charakter

- dörfliche Idylle, authentisch, naturnah
- Natur & Landwirtschaft

Freizeitmagneten

- Familien-Freizeitpark Tolk-Schau
- Danevirke Museum
- Freibäder
- Natur

Mobilität

- Smartes Dorfshuttle
- ÖPNV-Anbindung über Bahnhof Süderbrarup, sonst wenig Angebote
- gute Anbindung A7, Fokus liegt auf motorisiertem Individualverkehr
- Radwegeinfrastruktur ausbaubar

Kennzahlen

- ➔ 39.318 Einwohner (06/2021)
- ➔ 121.721 Übernachtungen (2021)
- ➔ 23.640 Ankünfte (2021)
- ➔ Niedrige Tourismusintensität (2019)

Abbildung 52: Steckbrief des Teilraums Binnenland (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022); <https://www.ostseefjordschlei.de>; Hochrechnung basierend auf Daten des Statistikamts Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Das Binnenland spielt touristisch bislang eine eher untergeordnete Rolle und verfügt nur über einzelne Besuchermagneten, wie dem Danevirke Museum oder dem Freizeitpark Tolk-Schau. Die Gemeinden des Binnenlands verfügen über keinen direkten Wasserbezug zu Schlei oder Ostsee. Auch vom Tagestourismus kann das Binnenland daher bislang nur punktuell und in geringem Volumen profitieren. Neben einigen Freibädern kann jedoch ab vom Trubel eine dörfliche Idylle sowie landwirtschaftlich geprägte Kultur- und Naturlandschaften erlebt werden. Allerdings sind vereinzelt Naturschätze, die touristisches Potenzial hätten, bislang noch wenig erschlossen und erlebbar.

Das Binnenland dient oft eher dem Durchgangsverkehr zu touristisch attraktiveren Teilräumen in der Region.

6.5.1 Angebots- / Beherbergungsbezogene SWOT Analyse



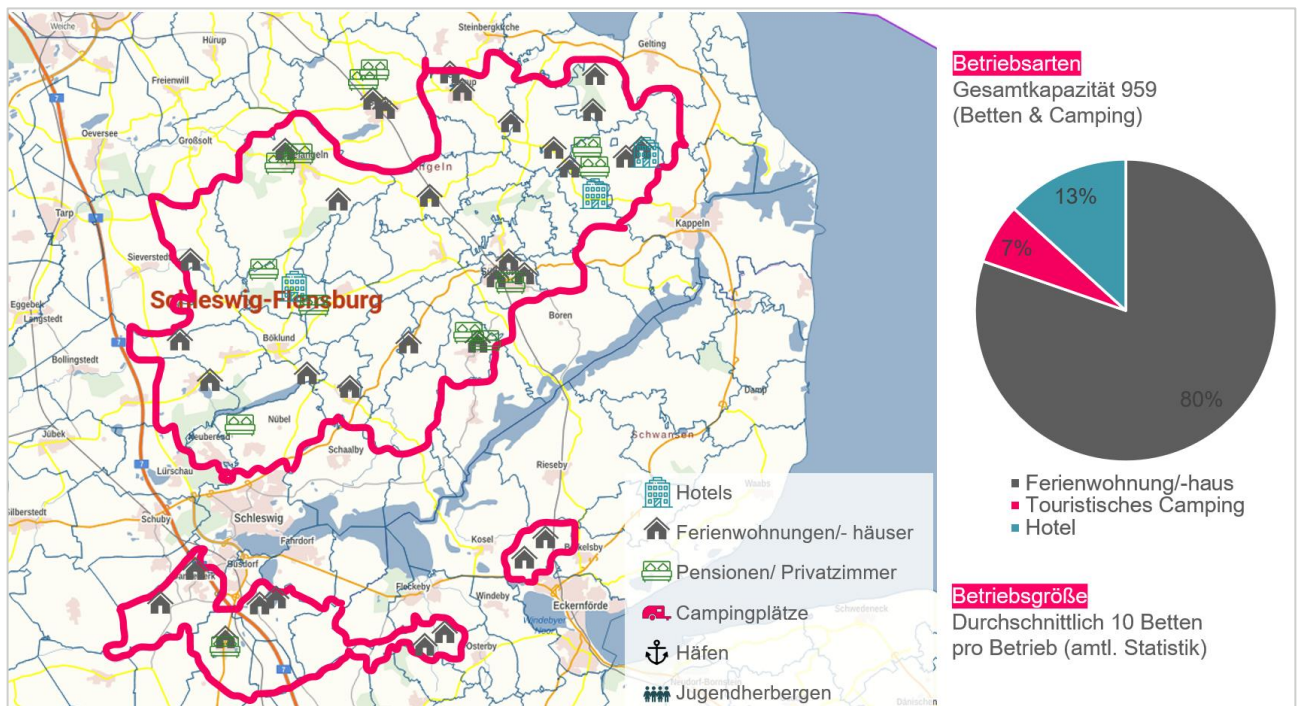
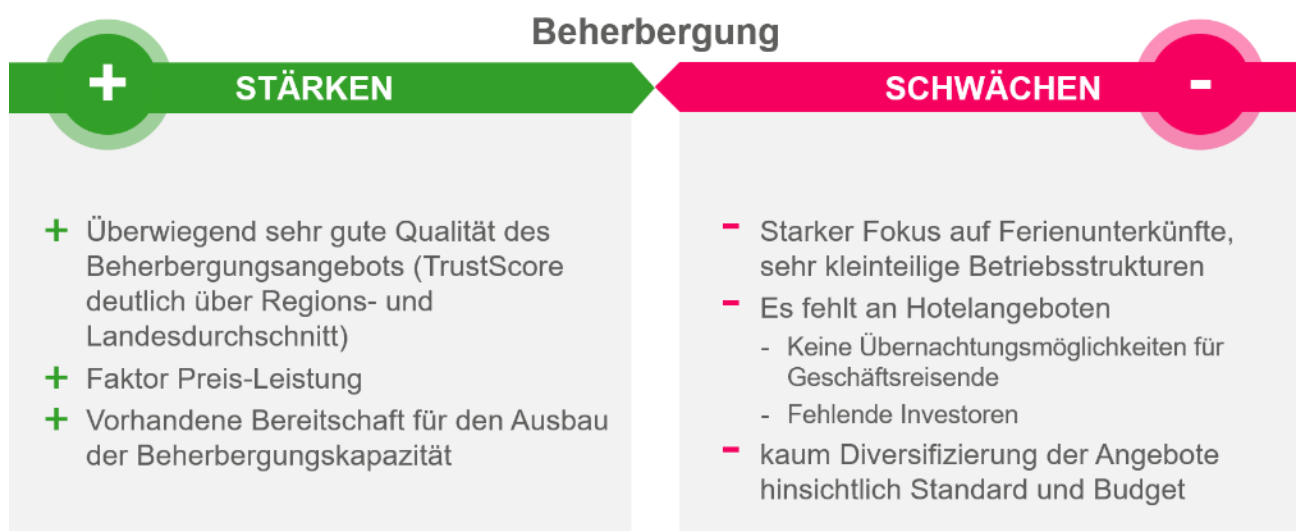


Abbildung 53: Beherbergungsangebot im Teilraum Binnenland (PROJECT M, 2022; Datenbasis: Statistikamt Nord 2022 und Bestandserhebung Modellregion 2021)

Das Beherbergungsangebot im Binnenland ist nur sehr eingeschränkt und sehr kleinteilig vorhanden.

Es dominieren zu 80% kleine Privatunterkünfte neben einzelnen Hotels in den größeren Gemeinden. Auch Campingangebote sind im Vergleich zu den anderen Teilräumen nur sehr eingeschränkt vorhanden.



6.5.2 Bewertung der Mobilitätssituation und Entwicklungsperspektiven

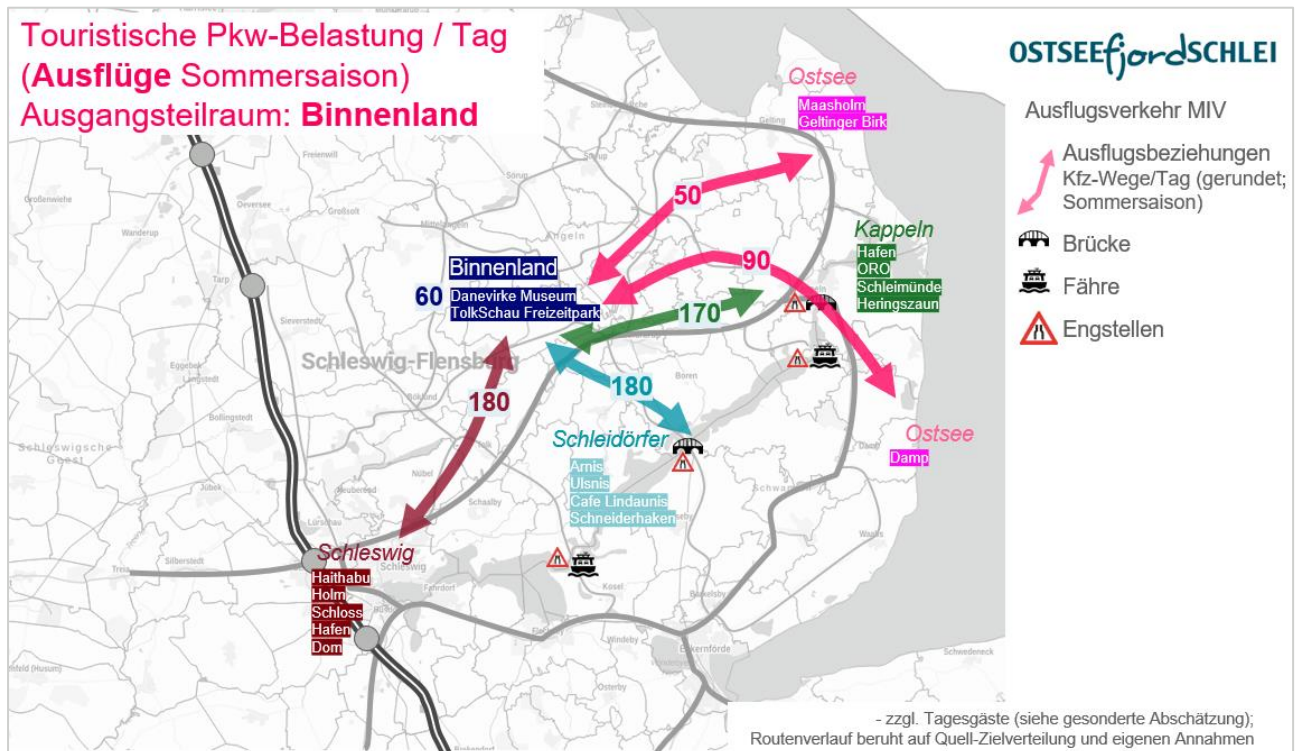


Abbildung 54: Schematische Verortung des Ausflugsverkehrs (Kfz, Sommertag) der Übernachtungsgäste im Teilraum Binnenland (Planersocietät, 2022)

Das Binnenland ist bislang am wenigsten (touristisch) erschlossen. Mit Ausnahme von Durchgangsverkehren ist hier die Verkehrslage noch weitgehend unproblematisch im Vergleich mit den übrigen Teilräumen. Aufgrund der Lage liegen die Potenziale zur autofreien Anreise und zu Ausflügen eher gering.

Wie auch in den Schleidörfern steht hier die Verbesserung der Radwege und des (touristischen) Bus-Angebots (Ausweitung und Bewerbung des On-Demand-Verkehres) und die Schaffung multimodaler Optionen (vor allem die Kombination zwischen Rad und Bus) im Vordergrund. Aber auch die Anbindung der Bahnhaltepunkte wird zukünftig eine größere Rolle spielen.

Bei neuen Gäste- und Übernachtungsangeboten sollte ein Fokus auf die Bewerbung nachhaltiger Mobilität und zusätzlichen Service (Shuttlebus, Leihräder) gesetzt werden. Radtourismus stellt auch hier ein großes Potenzial dar.

Ziel-Werte für den zukünftigen MIV-Anteil der Gästemobilität werden hier zwischen 50 und 70% gesetzt.

6.5.3 Fazit: Steuerungs- / Entwicklungsempfehlungen und Grenzwerte

Das Binnenland kann sich nur dann touristisch weiterentwickeln, wenn gezielt in neue Erlebnisangebote investiert und die „Nischenvermarktung“ dieser Gemeinden innovativ vorangetrieben wird. Dieser Teilraum hat zwar Wachstumspotentiale als Alternative zu den stark frequentierten Bereichen am Wasser/in den Städten und hat die Chance, sich damit gezielt zu profilieren. Allerdings besteht noch großer Nachholbedarf bei der Erlebbarkeit von potenziellen POIs (z.B. interessante Naturräume) sowie bei der Basisinfrastruktur (Nachversorgung, Mobilität, Gastronomie, Freizeitangebote). Im Gegensatz zu den anderen Teilräumen steht also im Binnenland keine Selbstbeschränkung, sondern ein nachhaltiger Ausbau des Tourismus im Vordergrund.

Marken- & Erlebnisqualität (Kundenzufriedenheit)

Da bis auf einzelne Highlights kaum touristisches Profil im Binnenland vorhanden ist, sollten vor allem die Themenkompetenzen „Naturerlebnis“ und „regionale Kompetenz“ durch Erschließung und Aufwertung des ländlichen Raums und der zielgerichteten Vermarktung dieser „Idylle“ gestärkt werden. Durch die eher geringe Tourismusintensität bestehen gute Chancen für eine sanfte Entwicklung mit innovativen, kleinteiligen Produktstrukturen zum Beispiel in den Bereichen Camping und dezentralem Naturtourismus, aber auch themenbezogen in Richtung „Urlaub auf dem Bauernhof“, Landgastronomie, regionale Produkte und Kultur, Veranstaltungen sowie deutsch-dänische Geschichte.

Tourismusakzeptanz (Lebensqualität)

Zwar gibt es durch die relativ geringe Tourismusintensität bislang wenige negative Effekte, allerdings müssen mögliche Bedenken und Vorbehalte der Wohnbevölkerung gegenüber dem Tourismus mit Blick auf die Entwicklungen in den Nachbarteilräumen Ostsee, Kappeln und Schleidörfer ernst genommen werden. Wie auch in diesen Teilräumen gilt es daher, die Entwicklung neuer touristischer Erlebnisangebote mit den Anforderungen und Bedürfnissen der Einheimischen abzugleichen und positive Effekte für die Lebensqualität vor Ort zu erzielen.

Wertschöpfung und Wertschöpfungsverteilung

Um die touristische Wertschöpfung im Binnenland nachhaltig zu steigern, wird die Förderung und Ansiedlung besonderer Unterkunftsformen sowie der standortspezifische Ausbau und die Ertüchtigung von bestehenden Campinganlagen empfohlen. Die Neukonzeption von dezentralen Beherbergungskonzepten im Zusammenspiel mit Erlebnisangeboten, welche die Identität der Region widerspiegeln, kann eine Chance für eine touristische Belebung in der Fläche sein.

(Umwelt-)Verträglichkeit (Belastungsspitzen / Mobilität)

Der gezielte Ausbau umweltverträglicher Mobilitätsformen stellt im Binnenland nicht nur eine Verbesserung der Erreichbarkeit und eine Entlastung der Straßen dar, sondern sollte als zentraler Bestandteil des touristischen Produktes an sich gesehen werden. Durch eine Qualifizierung von Rad- und Erlebniswegen sowie dem Ausbau von Begleitinfrastruktur wird die Attraktivität dieses Teilraums insgesamt gesteigert und die Vernetzung mit der Gesamtregion verbessert.

7. Handlungsempfehlungen zur qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus

7.1 Handlungsfelder für die Steuerung der qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei

Als Handlungsrahmen zur Steuerung der qualitativen Entwicklung und Selbstbeschränkung des Tourismus in der Region Ostseefjord Schlei werden fünf Handlungsfelder definiert. Diese Handlungsfelder greifen die Bezüge zum TEK Ostseefjord Schlei vollständig auf und sind damit als ergänzender Baustein der nachhaltigen Tourismusentwicklung zu verstehen. Sie stehen im Einklang mit den im TEK definierten Leitzielen für die Gesamtregion und der im Konzept verankerten, besonderen Betrachtung der Städte Kappeln und Schleswig. Ein wichtiger Schwerpunkt bleibt die Bestandsentwicklung und der gezielte Ausbau von freizeittouristischen Angeboten und Erlebnisinfrastrukturen zur Stärkung der Marken- und Erlebnisqualität zu allen Saisonzeiten in den verschiedenen Teilräumen. Weitere Schwerpunkte liegen in der Erweiterung datengestützter Marketingaktivitäten, um eine gezielte Besucherlenkung und Auslastungssteuerung fördern zu können. Zudem erfolgt die Vertiefung der Handlungsfelder Mobilitätsinfrastruktur und Sicherung der Tourismusakzeptanz und Steigerung des Bewusstseins für die Mehrwerte des Tourismus in der Bevölkerung. Neu hinzugekommen ist das Handlungsfeld Planungsrecht, Richtlinien und Vorgaben, um den politischen Entscheidungsträgern und Verwaltungen bessere Gestaltungsparameter bei Entscheidungsprozessen zu ermöglichen.

Das **Handlungsfeld 1 „Planungsrecht, Richtlinien & Vorgaben“** hat das Ziel, planungsrechtliche und verfahrenstechnische Rahmenbedingungen zu optimieren. Es geht um die bessere Steuerung und den leichteren Umgang bei der Bewertung und Abwägung von Vorhaben im Neubau oder bei der Bestandentwicklung. Das Handlungsfeld ist eine wichtige Grundlage für die qualitative und verträgliche Tourismusentwicklung in der gesamten Region.

Das **Handlungsfeld 2 „Angebotsausbau/Bestandsqualifizierung“** konzentriert sich auf die Entwicklung von Basis-, Ergänzungs- und Erlebnis-Angeboten im Freizeit- und Beherbergungssegment. Es fokussiert ein integriertes Denken bei Projektentwicklungen der Erlebnis- und Begleitinfrastruktur, um die Attraktivität zu allen Saisonzeiten und in den unterschiedlichen Teilräumen optimieren zu können.

Handlungsfeld 3 umfasst die Optimierung und den qualitativen Ausbau der **Mobilitätsinfrastruktur**. Handlungsempfehlungen zur regionsweiten Besucherlenkung und Auslastungssteuerung, der Verbesserung multimodaler Mobilitätsangebote und der Umstiegspunkte stehen im Vordergrund.

Das **Handlungsfeld 4 „Marketing- und Auslastungssteuerung“** ergänzt die Marktbearbeitung um zunehmend datengestützte Aktivitäten, die je nach Besucheraufkommen und Auslastungsgraden den Nutzer vor und während der Reise für mehr nachhaltiges Verhalten inspirieren und lenken sollen. Marketingaktionen zur Vermittlung des nachhaltigen Urlaubserlebnisses, das Animieren zum bewussten Urlaubverhalten sowie das Monitoren des Besucherverhaltes sind Kernaufgaben.

Das **Handlungsfeld 5 „Tourismusnetzwerk und -bewusstsein“** konzentriert sich auf die Optimierung der gemeinsamen Netzwerkarbeit sowie der Steigerung des Bewusstseins für den Mehrwert des Tourismus.

Handlungsfeld 1:

Planungsrecht Richtlinien & Vorgaben

Handlungsfeld 2:

Angebotsausbau/ Bestandsqualifizierung

Handlungsfeld 3:

Mobilitäts- infrastruktur

Handlungsfeld 4:

Marketing- und Auslastungssteuerung

Handlungsfeld 5:

Tourismusnetzwerk und -bewusstsein

Abbildung 55: Handlungsfelder
Tourismusentwicklung
(PROJECT M, 2022)

7.2 Empfehlungen zur Einführung von Kapazitätsgrenzen

Entsprechend der Bestandaufnahme laufender Planungs- und bereits genehmigter Entwicklungsvorhaben werden die Beherbergungskapazitäten in den Teilregionen bis zum Jahr 2025 weiter anwachsen. Das hat zur Folge, dass die jetzt bereits deutlich spürbaren regional wirkenden Effekte der Verkehrsbelastung der Mobilitätsinfrastruktur, der Auslastung und Preisentwicklung der Betriebe oder auch das Besucheraufkommen und die (Über-)Beanspruchung von Natur- und Erlebnisräumen weiter zunehmen werden.

Um vor allem die saisonal auftretenden Spitzenausprägungen der Effekte nicht weiter zu steigern, ist es wichtig, nicht nur mit Optimierungsmaßnahmen gegenzusteuern, sondern auch einen Begrenzungsrahmen für eine noch verträgliche Entwicklung zu definieren, die in Teilen auch den teilträumlichen Rückbau einzelner Beherbergungssegmente definiert. Basierend auf den im Rahmen des Modellprojekt 2021 erfassten Übernachtungskapazitäten und der berechneten Nachfrageprognose (Hotellerie, Ferienwohnungen, Camping) werden entsprechend der Entwicklungsperspektiven für die Teilräume die Einführung von Kapazitätsgrenzen empfohlen.

Teilraum & Entwicklungsperspektive	Erwartete Kapazitäten 2025	Nachfrage-Prognose 2025		Kapazitätsgrenzen Betten und Camping
		Ankünfte	ÜN	
Ostsee Nord 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand	Hotel 345	138.236	718.930	Betten < 4.300
	Fewo/FH 4.033			
	Camping 1.482			Camping < 1.500
Ostsee Süd 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand	Hotel 918	204.218	929.193	Betten < 4.700
	Fewo/FH 3.797			
	Camping 2.970			Camping < 3.000
Schleidörfer 2 – Regulierte Entwicklung im Bestand z.T. (3 – Moderates Wachstum)	Hotel 435	63.263	284.229	Betten < 1.800
	Fewo/FH 1.335			
	Camping 510			Camping < 500
Binnenland 3 – Moderates Wachstum z.T. 4 – Gezieltes Wachstum	Hotel 151	25.385	128.064	Betten < 1.000
	Fewo/FH 794			
	Camping 62			Camping < 100
Schleswig 4 – Gezieltes Wachstum	Hotel 941	57.308	171.666	Betten < 1.500
	Fewo/FH 256			
	Camping 90			Camping < 250
Kappeln 1 – Ausbau-Stopp und ggf. Rückbau	Hotel 655	185.306	1.001.414	Betten < 6.500
	Fewo/FH 6.500			
	Camping 812			Camping < 800
Gesamt		673.716	3.233.496	

Abbildung 56: Empfehlungen für die Einführung von teilraumspezifischen Kapazitätsgrenzen (PROJECT M, 2022; Hochrechnung auf Basis von Daten aus Bestandserhebung Modellprojekt 2021 und Statistikamt Nord 2022)

7.3 Schlüsselprojekte zur Sicherung der nachhaltigen Tourismusedwicklung

Im Rahmen des Dialogprozesses mit der Arbeitsgruppe wurden die **15 konkrete Handlungsempfehlungen** als **Schlüsselprojekte** für die Steuerung und Umsetzung einer nachhaltigen Tourismusedwicklung identifiziert. Die Schlüsselprojekte leisten wichtige Impulse für die qualitative Entwicklung und Selbstbeschränkung des regionalen Tourismus und sollen maßgebliche Wirkungseffekte für die Steuerung einer nachhaltigen und wertschöpfungsorientierten Tourismusedwicklung in der gesamten Region Ostseefjord Schlei auslösen.

Schwerpunkte für die Region Ostseefjord Schlei werden anhand der Schlüsselprojekte in den Handlungsfeldern „Planungsrecht, Richtlinien & Vorgaben“ sowie „Mobilitätsinfrastruktur“ gesetzt. Darüber hinaus werden in den Bereichen Marketing und Auslastungssteuerung sowie Angebotsausbau und Bestandsqualifizierung Projekte hervorgehoben, die sich positiv auf die Auslastungs- und Wertschöpfungsverteilung sowie auf die Qualität des Lebens- und Erlebnisraumes und die Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung auswirken.

Kriterien zur Auswahl der TOP 15 Schlüsselprojekte

- Die Projekte leisten bedeutende Beiträge für die Erreichung der Ziele und setzen für die nachhaltige und qualitätsvolle touristische Entwicklung der Region bzw. die Teilräume wichtigen Rahmenbedingungen.
- Die durch die Schlüsselprojekte ausgelösten Wirkungen haben nicht nur kurzfristige Effekte, sondern haben eine langfristige, positive Impuls- / Mobilisierungswirkung für die Tourismusedwicklung der Region und die touristische Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden.
- Erfolg und Wirksamkeit der Schlüsselprojekte können gemessen werden und haben damit insbesondere auch für die strategisch, politische Steuerung der Tourismusedwicklung wichtige Funktion.

HE	TR	TOP 15 Handlungsempfehlungen	VA
1	K, O, (Sd)	Regulierung des Angebotsausbaus in der Beherbergung inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten durch Bauleitplanung. Konzentration und Ertüchtigung bestehender Anlagen (Begrenzung je nach Teilraum, wo erforderlich, Erlass von Veränderungssperren durch gemeindliche Satzung & Definition von Vorgaben für die Ansiedlung von Beherbergungsbetrieben (Beherbergungsart, Größe, Marken-konformität), z.B. durch Auflagen)	Gemeinden
2	B, (Sd)	Planungsrechtliche Vorgaben (Integration in die Bebauungspläne) für die Errichtung von Beherbergungsbetrieben inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten	Gemeinden
3	B, (Sd)	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten	Kreise, Gemeinden
4	S	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten (Zielstellung der Angebotsdiversifizierung)	Stadtmarketing / FD WiFö Schleswig
5	R	Weiterentwicklung der Tourismusfinanzierung durch die gemeinsame Einführung einer Tourismusabgabe in der gesamten Region	Gemeinden
6	K, (O)	Ausbau und Weiterentwicklung von teilraumspezifischen, markenkonformen Erlebnisangeboten in direkter Umgebung der Unterkünfte (z.B. Gastronomie, Shopping, Verleihangebote für Sport/Freizeit, Spielplätze, Events, Führungen und Touren)	Vermittler im ORO, Stadt Kappeln, Gemeinden
7	O, K	Ausbau / Erweiterung von raumspezifischer Basisinfrastruktur in direkter Umgebung der Unterkünfte zur Vermeidung von MIV	Gemeinden, Stadt Kappeln, OfS
8	R	Qualitativer Ausbau der Radwege / Radbegleit-Infrastruktur in der gesamten Region	Landkreise, Gemeinden
9	R, bes. S, K	Etablierung eines übergreifenden Radverleih- und Sharing-Systems nach dem Beispiel der „Kieler Sprottenflotte“	OfS, Landkreise, Gemeinden, Leistungsträger
10	R, bes. S, K, Sd	Multimodalität stärken und Schleischiffahrt ermöglichen (Mitnahme Fahrrad in Bus/Fähre, one-way-Ausleihen) – Beispiel „Havellandseerundfahrt“	Landkreise, Gemeinden, Leistungsträger
11	R bes. S, B	Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu multifunktionalen Willkommensorten und Mobilitätsknotenpunkten (Sharing Systeme)	DB, NahSH, Städte / Gemeinden, OfS
12	B, O	Teilräumliche Ausweitung und Optimierung des ÖPNV-Angebots	Kreise, Gemeinden
13	R	Datenmanagement / Tracking Konzepte sowie die Einführung einer progressiven Web-App zur Optimierung von Besucherlenkung, Auslastungssteuerung und Wertschöpfungsverteilung vor Ort (inkl. dig. Gästecard)	OfS, Leistungsträger, Kreise
14	R	Forecast Monitoring – automatisierte Auslastungserhebung der Betriebe (z.B. H-Benchmark)	OfS, Kreise, Leistungsträger
15	R	Marketingaktionen für nachhaltige Mobilität vor Ort sowie autofreie Anreise, motivierende Informationskampagnen	OfS, Leistungsträger

Abbildung 57: Schlüsselprojekte für die Steuerung einer nachhaltigen Tourismusedwicklung in der Region (PROJECT M, 2022)

		Teilraum	Handlungsempfehlungen	Verantwortlich
	1	K, O, (Sd)	Regulierung des Angebotsausbau in der Beherbergung inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten durch Bauleitplanung Die Konzentration und Ertüchtigung bestehender Freizeit- und Beherbergungsangebote sowie die teilräumliche Begrenzung von Beherbergungskapazitäten je nach Teilraum ist eines der bedeutendsten Schlüsselprojekte. Durch die Anpassung von vorliegenden Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen, der gezielten Ausweisung von Entwicklungsfeldern mit Angaben zur segmentspezifischen Entwicklung (Beherbergungsart, Größe, Dichte, Markenkonformität) und wo erforderlich durch den Erlass von Veränderungssperren durch gemeindliche Satzungen soll die stärkere Steuerung und Regulierung von Bauvorhaben ermöglicht werden. So sollen für die Teilräume, für die die Entwicklungsperspektiven 1 und 2 greifen, ein Ausbaustopp der Kapazitäten realisiert und die gezielte Entwicklung und Qualifizierung im Bestand forciert werden oder Ausbauten bei entsprechendem Rückbau. ➔ Bsp.: Der Ferienort Winterberg hat zur Eindämmung einer ausufernden Ferienapartmententwicklung das Instrument der Veränderungssperre genutzt. Um Fehlentwicklungen in der städtebaulichen und nutzungsbezogenen Entwicklung entgegenzuwirken, wurden aktuelle Entwicklungsvorhaben auf Beschluss des Gemeinderates per Satzungsbeschluss und Einrichtung einer Veränderungssperre gestoppt und anschließend durch Änderungen des Bebauungsplans die Nutzungsvorgaben der Flächen neu geordnet. (Vgl. www.rathaus-winterberg.de/buerger-service/pressestelle/aktuelles/detail/news/keine-weiteren-ferienwohnungen-im-schneilgebiet) ➔ Bsp.: Mit der Neuauflage der Tiroler Tourismusstrategie „Der Tiroler Weg“ setzt eine der bedeutendsten und besucherstärksten Regionen in Österreich einen konsequenten Fokus auf Lebensqualität und eine Tourismusentwicklung im Einklang mit der Umwelt. In der Auseinandersetzung mit den Grenzen der Tragfähigkeit und einem lebensraum- und ortsintegrierten Tourismus werden zum Erhalt der Bau- und Betreiberkultur (hoher Anteil familiengeführter Unternehmen) und zur Auslastungssteigerung und Preisdurchsetzung Obergrenzen für Beherbergungsgroßbetriebe ab 300 Betten (Sonderflächenwidmung) eingeführt. Im Dialog zwischen Kommunen, Planungsverbänden und Tourismusverbänden werden bei größeren Investorenmodell-Vorhaben, bei der Ansiedlung von Großbeherbergungsbetrieben (ab 150 Betten) und Chaletdörfern (Feriendörfern) gemeinsame Sonderfälle und deren Wirkungseffekte auf die gesamte Region eruiert. (Vgl. Der Tiroler Weg, 2022).	Kommunen (Gemeinde-/ Amts- / Stadt- und Kreisverwaltungen)



2	B, (Sd)	Planungsrechtliche Vorgaben für die Errichtung/ Ertüchtigung von Beherbergungsbetrieben inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten (Integration von Nachhaltigkeitsvorgaben in die Bebauungspläne) Die Kommunen der Region Ostseefjord Schlei verfügen in der Bauleitplanung über verschiedene planungsrechtliche Instrumente, um die Errichtung von neuen Beherbergungsbetrieben und auch die Bestandsentwicklung zu steuern und nachhaltiger zu gestalten. Hierbei gilt es bereits mittels der Bauleitplanung, kommunaler Satzungen sowie bei Entwicklungsvorhaben mittels städtebaulicher Verträge oder der Festsetzung von Vorhaben- und Erschließungsplänen in einen frühzeitigen Ideen- / Planungsstadium die Weichen für eine nachhaltige und der Region sowie den Teilräumen angepasste, verträgliche Tourismusedwicklung zu forcieren. Diese Handlungsempfehlung zielt maßgeblich auf einen zielgerichteten, zum touristischen Potenzial der Teilregion passenden Ausbau von Beherbergungskapazitäten ab. Dort wo noch die Möglichkeit zur Erweiterung des Angebotes oder zur Umnutzung besteht, sollten über planungsrechtliche Vorgaben die Nutzungskonzepte in puncto Art, Größe, Konzeption und Qualität so detailliert wie möglich festgelegt und planungsrechtlich vorgegeben werden. In den Teilräumen im Binnenland und entlang der Schleidörfer sind analog der Entwicklungsperspektive 3 besonders identitätsprägende, ökologisch innovative Unterkunftsformen mit hohem Erlebniswert und in kleinteiligen, dezentralen Strukturen zu forcieren. Vorgaben sollten sowohl für die Erweiterung von Bestandsbetrieben als auch für Umnutzungen oder Neuansiedlungen definiert werden und zwischen den Städte- und Gemeinden auf Amtsebene abgestimmt sein. ➔ Bsp.: Neben einem behutsamen, verträglichen Ausbau hat auch der Erhalt von prägender Baukultur für das regionale Markenerlebnis und die Identität der Region eine hohe Bedeutung. Gerade im Binnenland hat z.B. die Förderung von Höfen als Beherbergungs-, Gastronomie- oder Freizeitbetriebe eine hohe Bedeutung. Projekte wie die Steinburger Höfe im Kreis Steinburg sind dabei eine Möglichkeit, gezielt ländliche Angebote abseits der Küstenlinie zu fördern. ➔ Bsp.: Auch die Festsetzung von noch ambitionierteren energetischen Standards bei Gebäudeentwicklungen oder auch Integration bzw. Förderung von NMIV-Angeboten, Fahrradstellplätzen, Ladesäulen etc. sind wichtige Grundlagen, um eine verträglichere Entwicklung der gebiete zu fördern. Auch eine gemeinsame Festsetzung, dass Entwicklungsvorhaben an Ideen- / Planungswettbewerbe gekoppelt sein müssen, sind ggf. gangbare Wege, um die Qualität einer verträglichen Entwicklung zu fördern. Maßnahmen und Aktivitäten der Gesamtnachhaltigkeitsstrategien der Kreise, von konkreten Natur- und Artenschutzmaßnahmen sowie flächenbezogenem Klimaschutz, bis hin zu Vorgaben zur energetischen Sanierung und der Förderung und Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur sind hierbei konsequent und frühzeitig in Planungs- / Bauvorhaben zu integrieren.	Kommunen (Gemeinde-/ Amts- / Stadt- und Kreisverwaltungen)
---	---------	--	--



3	B, (Sd)	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale / markenkonforme Beherbergungskapazitäten Um eine gezielte Entwicklung oder Neuansiedlung ausgewählter Unterkunftsformen zu fördern, müssen Städte und Gemeinden gezielte Investitionsanreize schaffen, Bestands- / Neuflächen vorbereiten und aktiv potenzielle Investoren ansprechen / führen oder auch Entwicklungsoptionen für einen integrierten Ausbau potenziellen Interessenten und Eigentümern aufzeigen. Aber auch hier gilt es, die individuellen Entwicklungsperspektiven und Vorhaben der Kommunen im Kontext einer nachhaltigen Kreis- und Regionalentwicklung aufeinander abzustimmen. Entsprechend gilt es für die regionale Perspektive, potenzielle Entwicklungsflächen und Vorhaben in eine kreisübergreifende Datenbank und Entwicklungsstrategie zu überführen. Entsprechend dem Schlüsselprojekt 2 sind bei der Ansprache und Entwicklung die Vorgaben für eine verträgliche, nachhaltige Entwicklung konsequent anzuwenden. Für die Unterstützung von Vorhabenträgern, Projektentwickeln, Investoren, Bestandsbetrieben und Eigentümern wäre eine zentrale Koordinierungsstelle bei einem der Kreise oder auch innerhalb der OfS hilfreich, die zwischen den Anspruchsgruppen koordiniert und im Sinne der regionalen Entwicklungsstrategie und den Interessen der Städte und Gemeinden Impulse setzt und koordinierend handelt. ➔ Entwicklungspotenziale und z.T. Erfordernisse werden vor allem in den Bereichen Dezentrales Camping (Reduzierung des Wildcampen) mit z.B. zentralen Ver- und Entsorgungseinrichtungen oder im Bereich Tiny Houses im Binnenland gesehen.	Kreise in enger Abstimmung mit den Städten, Gemeinden und der OFS
4	S	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte markenkonforme Beherbergungskapazitäten (Zielstellung der Angebotsdiversifizierung) Gleiches wie in Handlungsempfehlung 3 gilt auch für den gezielten Angebotsausbau und die Diversifizierung von Beherbergungskapazitäten in Schleswig. Im engen Austausch zwischen der Wirtschaftsförderung, den Planungsstellen der Stadt Schleswig sowie dem einzurichtenden regionalen Koordinator gilt es, gezielt Angebotserweiterungen zu forcieren, die das Angebot der Region ergänzen (keine, weniger Kannibalisierungseffekte zu Bestandsbetrieben) und die Identität und touristische Profilierung der Stadt Schleswig fördern. Im Kontext einer integrierten Stadt- und Regionalentwicklung sollten vor allem vorhandene Flächen/Leerstände mit Potenzial für eine touristische Nutzung inventarisiert, analysiert und priorisiert werden. Anschließend wird der Aufbau eines strukturierten Ansiedlungsprozesses unter Einbindung aller relevanten Akteure der Stadt empfohlen.	Stadtmarketing / Fachdienst Wirtschaftsförderung Schleswig

Legende: R = Gesamte Region, O = Ostseeküste, Sd = Schleidörfer, B = Binnenland, K = Kappeln, S = Schleswig, in Klammern: einzelne Bereiche des Teilraums



5	R	Weiterentwicklung der Tourismusfinanzierung durch die Einführung zweckgebundener Tourismusabgaben und aufeinander abgestimmter Aufgaben zur Finanzierung von Projekten auf regionaler Ebene Die Tourismuswirtschaft ist mit einer der bedeutendsten Arbeitgeber und leistet einen erheblichen Beitrag für die gesamte Region. Viele Branchen im Dienstleistungssektor, der Einzelhandel oder auch das Handwerk profitieren direkt oder indirekt von den Gästerausgaben in der Region. Wie in anderen Regionen in Schleswig-Holstein sichert der Tourismus die Lebensqualität auch für die eigene Bevölkerung und leistet z.T. wichtige Kostendeckungsbeiträge für den Betrieb / die Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur. Mit Blick auf den Erhalt der Service- und Erlebnisqualität für die Gäste und gleichzeitig der Sicherung der Lebensqualität ist es erforderlich, die Finanzierung des Tourismus breiter und zukunftsgerichtet aufzustellen. Dafür gilt es, Kommunen, Betriebe, Gäste noch stärker in eine partizipative Finanzierung von Serviceleistungen und Erlebnisangebote zu integrieren. Wo aufgrund der Ausrichtung als Kurort oder Erholungsort möglich, sollte daher die Erhebung einer Tourismusabgabe eingeführt werden. Aufgrund der starken Verflechtungen der Erlebnisräume Schlei, Ostseeküste, den Städten Schleswig, Kappeln mit den Gemeinden im Binnenland wäre die Einführung und Umsetzung einer regional aufeinander abgestimmten Tourismusabgabe zielführend, um z.B. gemeinsame Serviceleistungen, Erlebnisinfrastrukturen, Datenprojekte zur Auslastungssteuerung, Besucherlenkung oder Mobilität zu finanzieren. Es ist somit wichtig, einen wesentlichen Teil der lokal zu erhebenden Tourismusabgaben zweckgebunden in gemeinsam definierte regionale Gemeinschaftsprojekte zu investieren. Wo zudem auf Basis des Kommunalabgabengesetzes möglich, sollten für den Erhalt individueller Infrastrukturen auch Kur- und Tourismusabgaben parallel erhoben werden. Durch gezielte saisonale Zuordnungen z.B. der Kurabgabe lassen sich z.B. auch nur in den saisonalen Spitzenzeiten zusätzliche Beiträge oder auch gestaffelte Beiträge erheben, die dann spezielle Angebote und Serviceleistungen finanzieren.	Städte, Gemeinden, OFs
---	---	---	------------------------

6	K, (O)	Ausbau und/oder Weiterentwicklung von teilraumspezifischen, markenkonformen Erlebnisangeboten in direkter Umgebung der Unterkünfte zur Vermeidung von MIV Bei diesem Schlüsselprojekt geht es um die Schaffung bzw. den Ausbau von unterkunftsnahen, gut erreichbaren Basis- und Erlebnisangeboten. Insbesondere der Ausbau von Freizeitangeboten, (Erlebnis-)Gastronomie, Einkaufen, Verleihangebote für Sport/Freizeit, Spielplätze, Events, (autarke) Führungen und Touren stehen hier im Fokus, um eine Versorgungs- und Erlebnissicherheit im Umfeld von vor allem größerer Beherbergungsangebote wie dem ORO sicherzustellen. Auch die Förderung von z.B. Kooperationen mit Direktvermarkter Es geht um all jene Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung von Gästen, für die derzeit besonders vom ORO Kappeln und einzelnen Ostseeeurlaubsorten aus relativ lange Wege auf sich nehmen müssen und somit zum starken Pkw-Verkehrsaufkommen, vor allem in den Sommermonaten, beitragen. Ein verbessertes Angebot in direkter Umgebung zum Urlaubsdomizil kann diese Wege signifikant reduzieren und positiv zur übergreifenden Gästezufriedenheit beitragen. ➔ Bsp.: Der Baumwipfelpfad an der Saarschleife schlängelt sich auf einer Gesamtlänge von 1.250 Metern und einer Höhe von 3 bis 23 Metern durch den Wald und vermittelt einen neuen Blick auf die ohnehin bereits ikonische Landschaft. Barrierearmes und familienfreundliches „Naturetainment“ mit Lern- und Erlebnisstationen, Naturführungen und Rallyes inszeniert lokale Naturschätze und regt auch in der Nebensaison zum Lernen und Entdecken an. (Vgl. https://www.baumwipfelpfade.de/saarschleife/am-baumwipfelpfad/) ➔ Bsp.: Das Glamping-Resort „Chateau Ramšak“ in der slowenischen Untersteiermark verbindet Natur, Regionalität (Wein) und Luxus auf spektakuläre Weise. Zahlreiche Zusatzangebote, die sich alle im Luxussegment wiederfinden (Sonnenauf-/untergang im Weinberg, Naturteich, größter Weinkeller Europas, Weinprobe, Hot Tub, Weinmassage, ...) ergänzen das Übernachtungsangebot und machen das Typische der Region direkt in der Unterkunft erlebbar. (Vgl. https://www.chateauramsak.com/en)	Städten, Gemeinden in enger Abstimmung mit den Kreisen und der OFS
---	--------	---	---



7	O, K	Ausbau und/oder Erweiterung von raumspezifischer Basisinfrastruktur in direkter Umgebung der Unterkünfte zur Vermeidung von MIV Diese Handlungsempfehlung bezieht sich vor allem auf grundlegend benötigte, unterkunftsnah und gut erreichbare Versorgungsinfrastruktur wie Geschäfte für Lebensmittel und Produkte des täglichen Bedarfs und einfache Gastronomie (z.B. Imbiss, Bistro, Coffee-shop) aber auch Strandinfrastruktur (Toiletten, Strandkorbverleih, Müllentsorgung, ggf. Rettungsschwimmerstationen/Gefahrenausweisung, Zugänge, Beschilderung, etc.). Speziell für das ORO hat die Optimierung dieser Infrastrukturen eine zentrale Bedeutung, um die derzeit starken Individualverkehre mit dem Pkw zum Einkaufen, für Restaurantbesuche etc. zu reduzieren. Es geht dabei nicht darum, die Wertschöpfung und Ausflüge in die Region / in die Stadt Kappeln zu unterbinden, aber durch Alternativangebote vor Ort die Ausflugs- und Einkaufsfahrten auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Speziell für die hochfrequentierten Sommermonate sind auch temporäre Lösungen in Form von z.B. maritimen Streetfood Märkten oder speziell ausgerichtete Wochenmärkte denkbar, wenn sich z.B. dauerhafte Konzepte im Bereich Gastronomie, Lebensmitteleinzelhandel betriebswirtschaftlich nicht umsetzen lassen. Wichtig sind Impulse und Gestaltungsparameter, die hierbei durch die Leistungsanbieter, Vermieter des ORO in Zusammenarbeit mit der Stadt Kappeln, regionalen Direktvermarktern oder Gastronomiebetrieben umgesetzt werden. ➔ Bsp.: Der ergänzende Einsatz von z.B. Regiomaten ermöglicht z.B. bei schwierigen Voraussetzungen oder z.B. beim Mangel an Flächen oder schwierigen Personalsituationen die Versorgung mit Lebensmitteln vor Ort. (Vgl. www.regio-mat.de/grillfleischautomat) ➔ Durch Kooperationen mit Produzenten / Direktvermarktern, Hofläden etc. aus der Region lassen sich auch qualitative hochwertige und markenkonforme Angebote aus der Region, vom Naturparkhonig bis zum Räucherfisch, über verschiedene Vertriebsmodelle (buchbarer Frühstückskorb etc). bis zu den Ferienappartements liefern lassen. Insbesondere über die Bündelung mit den Ferienhausagenturen lassen sich hier neue gemeinsame Konzepte umsetzen lassen.	Gemeinden, Stadt Kappeln, Leistungsanbieter, Betreiber / Vermieter OfS
---	------	--	---



10	R, bes. S, K, Sd	Multimodalität stärken und Schleischiffahrt ermöglichen (Mitnahme Fahrrad in Bus/Fähre, one-way-Ausleihen) Eine besondere Attraktivität der Region Ostseefjord Schlei ist die noch nicht ausreichend ausgebaute Kombination unterschiedlicher Fortbewegungsarten mit dem Element Wasser. Gerade im Kontext der Förderung des NMIV stellen die vorhandenen Radtouren bereits ein großes Verlagerungspotenzial für Ausflugsfahrten dar. Durch die Optimierung Radwege und der Radservice-Angebote werden bereits wesentliche Maßnahmen vorgeschlagen, um die Erreichbarkeit der Region und die Binnenmobilität mit dem Rad zu fördern. Um die Nutzung des Fahrrades und den Verzicht auf Rundfahrten mit dem eigenem PKW noch weiter zu fördern, bietet die Möglichkeit der Mitnahme der Räder für Teilstrecken auf Fähren, in der Bahn oder in Bussen sowie die Ausweisung von speziellen Routen und deren Einstiegs- und Umstiegspunkten weitere Anreize. Auch neue und ggf. schnellere Wassertaxen sind – unter Beachtung des Umweltschutzes – auf der Schlei und Ostsee denkbar. In Verbindung mit den Leiradsystemen und der Ausweisung spezieller Routen wird somit die umweltverträglichere Erlebnismobilität deutlich gefördert und zugleich die Reichweite bei der Entdeckung der Region und damit die Wertschöpfungsverteilung deutlich gestärkt. ➔ Bsp.: Das Potsdamer Wassertaxi verbindet 13 Highlights in und um die Landeshauptstadt Potsdam. Das Besondere ist die Kombinationsmöglichkeit von Radtouren mit dem festen Linienverkehr. Als besonderer Service für die Radfahrende und Radtourist:innen wird auch das Nachladen von E-Bikes auf den Fähren ermöglicht. (Vgl. https://potsdamer-wassertaxi.de)	Kreise, Gemeinden, Leistungsträger
----	------------------	--	------------------------------------



11	R bes. S, B	Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu multifunktionalen Willkommensorten und Mobilitätsknotenpunkten (Sharing Systeme) Bahnhöfe stellen die zentralen Mobilitätsknoten in der Region dar und sind Ankunfts- und Willkommenspunkte für Gäste. Da die ganze Region nicht flächendeckend mit der Bahn erschlossen ist, sind hier multimodale und vielfältige Angebote für eine unkomplizierte Weiterreise (sowohl bei der Anreise als auch bei Ausflügen) einzurichten. Neben Bahn und Bus sind dies vor allem Leihräder, Carsharing-Angebote, Touristinformationen, On-Demand-Systeme und Gepäcklösungen. Wichtig ist auch die tarifliche Integration dieser Mobilitätsangebote, nach Möglichkeit in Form einer unkomplizierten Gästekarte. ➔ Bsp. Der „Nationalparkbahnhof“ Bad Schandau im Herzen des Elbsandsteingebirges ist das Drehkreuz des Oberen Elbtals mit jährlich rund einer halben Million Gästen. Neben barrierefreien Bahnsteigen bietet der Bahnhof eine umfassende Beschilderung, eine Bio-Markt mit Imbiss, einen Serviceschalter des Regionalverkehrs sowie P+R- und Fahrradparkplätze. Es gibt multimodale Umstiegsmöglichkeiten zum Nationalpark-Bus, zur Elbfähre, zur S-, Regional- und (internationalen) Fernbahn aber auch zu Dampfzug, Dampfschiffahrt und saisonalen, grenzüberschreitenden Wanderexpresszügen. (Vgl. https://bad-schandau.de/tipps-service)	DB, NahSH, Städte / Gemeinden, OfS
12	B, O	Teilräumliche Ausweitung und Optimierung des ÖPNV-Angebots Neben einer perspektivischen Ausweitung des Bahnnetzes (Strecke Schleswig-Kappeln) ist aufgrund der langen Planungs- und Realisierungszeiträume zunächst ein für Gäste ansprechendes Busangebot zu schaffen. Für Anreiseverkehre sind dazu die Bahnhöfe anzubinden und möglichst schnelle und umstiegsfreie Weiterfahrten zu den Unterkünften zu ermöglichen. Speziell an besucherstarken Wochentagen in der Hauptsaison sind auch die Einrichtung von Sonderfahrten / Frequenzverstärkungen zu prüfen. Für Ausflüge kann z. B. eine touristische Ringlinie (mit mind. stündlicher Taktung) konzipiert werden, die alle POIs vernetzt. Weitere Angebote wären direkte Shuttlebusse zu z. B. beliebten Stränden. Besonderes Potenzial im Binnenland liegt in der Ausweitung des On-Demand-Angebots, welches auch für Tourist:innen eine attraktive und flexible Lösung darstellen kann. Die tarifliche Integration sollte in Form einer einmaligen Zahlung (z. B. eine Gästekarte) erfolgen oder bereits inklusiv in anderen Leistungspaketen (z. B. Unterkünfte) enthalten sein. ➔ Bsp. 30 Haltestellen im Stundentakt der privaten Ringbuslinie in Alpsee-Grünten, gratis für Urlaubsgäste (Vgl. https://www.alpsee-gruenten.de/urlaub-planen/gaestekarte/ringbus.html)	Kreise, Städte, Gemeinden und Leistungsanbieter



Legende: R = Gesamte Region, O = Ostseeküste, Sd = Schleidörfer, B = Binnenland, K = Kappeln, S = Schleswig, in Klammern: einzelne Bereiche des Teilraums

13	R	Datenmanagement- und Tracking-Konzept inkl. dem Aufbau einer digitale Gästecard als z.B. progressiven Web-Anwendung zur Optimierung von Besucherlenkung, Auslastungssteuerung und Wertschöpfungsverteilung in der Region. Digitalisierung und Datenmanagement im Tourismus umfasst deutlich mehr als das Ausweisen von besonderen Highlights oder das Anlegen von Angebotsinformationen im Sinne von open Data. Durch die vollständige Digitalisierung der touristischen Dienstleistungskette können nicht nur Prozesse und Services deutlich effektiver, individualisierter oder personalisiert angeboten werden, vielmehr ermöglichen das digitale Nutzerverhalten ein kontinuierliches Lernen und Optimierungen von Qualitäts- und Erlebnisstandards. Auch eine Steuerung von Besucherströmen, Verteilung von Auslastungen und Wertschöpfung sind Möglichkeiten, die zunehmend wichtiger werden ➔ Bsp.: Die Strandampel bzw. der Strandticker der Lübecker Bucht ist ein erfolgreiches Beispiel, wie Besucherlenkung und Auslastungssteuerung durch digitale Hilfsmittel und Besucherzählungen in Echtzeit erfolgen kann. Auch für den Gast wird das Besuchserlebnis optimiert, wenn die Besucherströme mehr verteilt sind. (vgl. www.luebecker-bucht-ostsee.de/strandticker) ➔ Bsp. Über die Einführung digitaler Gästekarten können die Mehrwerte einer effizienteren Abgabenverwaltung mit den Vorzügen der Besucherlenkung und der Auswertung von Informations-, Besucherverhalten kombiniert werden. Auch Bezahlssysteme und Bonussysteme sind hierbei integrierbar, um neben der nachhaltigen Besuchersteuerung, gleichzeitig die Qualität für den Gast und die Wertschöpfungsverteilung in der Region optimieren zu können. (vgl. www.welcmpass.info)	OfS, Leistungsträger, Kreise
14	R	Forecast Monitoring – automatisierte Auslastungserhebung der Beherbergungsbetriebe Neue Anbieter und integrierte Systeme für das Umsatzmanagement ermöglichen datengestützte Analysen, Benchmarks und Auslastungsprognosen. Neben den Vorteilen der besseren Auslastung und des Umsatzmanagements in den Betrieben haben etwaige Programme auch einen hohen Impact auf z.B. die Event-, Marketing oder Vertriebsstrategien von Destinationen. Die Effizienz von Werbemaßnahmen wird durch datengestütztes Marketing gesteigert und auch Preis- und Auslastungsstrategien können zur Optimierung der Saisonzeiten gesteuert werden. In Bezug auf die Prognose tagesspezifischer oder saisonspezifische Auslastungs- und Umsatzkennziffern können Betriebe und Regionen damit bewusste Entscheidungen treffen, wann nachgesteuert werden muss oder wann z.B. auch Marketingaktivitäten komplett eingestellt werden können bzw. müssen. Aktuelle Anbieter wie H-Benchmark oder MyRate bieten hier unterschiedliche Ansätze, um den Forecast in puncto Auslastung und Umsatz einer Region detailliert abzubilden.	OfS, Kreise, Städte, Gemeinden und Leistungsträger



15	R	Marketingaktionen für nachhaltige Mobilität vor Ort sowie autofreie Anreise, motivierende Informationskampagnen Im Kontext der Markenpositionierung der Region Ostseefjord Schlei und der Optimierung der Anreise- und Binnenmobilität gilt als Teil der Marketingmaßnahmen die möglichst nachhaltige Anreise und den Verzicht auf den eigenen Pkw bei Tagesausflügen in der Region zu bewerben. Als Teil von Informations- und Aufklärungskampagnen sollen auch direkte Anreize und Belohnungssysteme integriert werden. Vor allem auch durch die Aufwertung der Mobilitätsangebote vor Ort (Fähre, Rad, Kombiangebote) sowie der Umstiegspunkte vor Ort wird die Vermarktung der nachhaltigen Mobilität ein Teil der Vermarktung des besonderen Erlebniswertes und der Marke Ostseefjord Schlei. ➔ Bsp. Der Nordseeeurlaubsort Büsum wirbt z.B. mit dem Ausgleich von CO2-Emissionen, die durch die Anreise und Abreise entstehen, sofern die Buchung der Unterkunft über die Website der Zimmervermittlung des Tourismusortes getätigt werden. Auf diese Weise werden die Provisionserlöse aus der Zimmervermittlung anteilig in den Kauf von CO2-Zertifikaten investiert. (vgl. www.buesum.de/service/nachhaltigkeit/klimaneutrale-an-und-abreise) ➔ Eine gezielte Weiterentwicklung bei diesem Modell wäre, wenn der errechnete CO2-Ausgleich dann vor Ort in lokale / regionale Umwelt- / Naturschutz-Maßnahmen oder auch in Maßnahmen zur Förderung der CO2-armen Binnenmobilität investiert werden. ➔ Bsp. Bahn Land Lust – Erlebnistouren mit Bahn und Rad für die Erkundung des Naturparks Hohe Mark. Mit direkter Anbindung an das Ruhrgebiet wird hier nicht nur die nachhaltige Anreise vermarktet, sondern eine Erlebnisroute, die auf einer Länge von 79 km verschiedene Sehenswürdigkeiten und Naturräume in mehreren Teilstrecken verbindet. Durch das Produktmarketing ist das Erlebnis Rad und Bahn deutlich attraktiver als Teil der Nachhaltigen Fortbewegung in der Region Ostseefjord Schlei zu vermarkten. (vgl. naturpark-hohe-mark.de/ziel/bahnlandlust)	OfS, Leistungsträger
----	---	--	----------------------



8. ANLAGEN

I Mitglieder der begleitenden Arbeitsgruppe

Brüggen, Nicole	Ostseebad Schönhagen, Leitung Tourist Information
Dose, Stephan	Stadt Schleswig, Bürgermeister
Feyock, Barbara	Gemeinde Damp, Bürgermeisterin
Gessinger, Imke	Ostseefjord Schlei GmbH, Infrastruktur- und Nachhaltigkeitsbeauftragte
Johannsen, Thomas	Amt Geltinger Bucht, Amtsvorsteher
Jebe-Öhlerich, Carina	Hotel und Restaurant Schlei Liesel, Geschäftsführerin
Nissen, Heinrich	Ferienland Ostsee -Geltinger Bucht e.V., 1. Vorsitzender
Stoll, Joachim	Stadt Kappeln, Bürgermeister
Teichmann, Bo	Schlei-Hotel Kappeln, Inhaber
Triphaus, Max	Ostseefjord Schlei GmbH, Geschäftsführer
Wesemann, Stefan	IHK Flensburg, Leiter der Geschäftsstelle Schleswig

II Zuordnung der Gemeinden zu den Teilräumen

Raumtyp	Gemeinden
Ostsee Nord / Geltinger Bucht	Gelting, Hasselberg, Kronsgaard, Maasholm, Nieby, Niesgrau, Pommerby, Steinberg, Steinbergkirche
Ostsee Süd / Schwansen	Barkelsby, Brodersby, Damp, Dörphof, Holzdorf, Karby, Loose, Waabs
Kappeln	Stadt Kappeln
Schleswig	Stadt Schleswig
Schleidörfer	Arnis Stadt, Boren, Borgwedel, Brodersby-Goltoft, Busdorf, Fahrdorf, Fleckeby, Grödersby, Güby, Kosel, Rabel, Rabenkirchen-Faulück, Rieseby, Schaalby, Thumbby, Ulsnis, Winnemark
Binnenland	Ahneby, Böel, Böklund, Dannewerk, Esgrus, Gammelby, Geltorf, Havetoft, Hummelfeld, Idstedt, Jagel, Klappholz, Loit, Lottorf, Mittelan, eln, Mohrkirch, Neuberend, Norderbrarup, Nottfeld, Nübel, Oersberg, Rabenholz, Rügge, Saustrup, Scheggerott, Schnarup-Thumbby, Selk, Stangheck, Steinfeld, Sterup, Stolk, Stoltebüll, Struxdorf, Süderbrarup, Süderfarenstedt, Taarstedt, Tolk, Twedt, Uelsby, Wagersrott

III Gesamtaufstellung der Maßnahmenempfehlungen nach Handlungsfeldern

Legende: R = Gesamte Region, O = Ostseeküste, Sd = Schleidörfer, B = Binnenland, K = Kappeln, S = Schleswig, in Klammern: einzelne Bereiche des Teilraums

8.1.1 HF1: Planungsrecht/Richtlinien & Vorgaben

Handlungsfeld 1: Planungsrecht Richtlinien & Vorgaben				
HE	Teil-region	Handlungsempfehlungen	Verantwortlichkeit	Prio
1	K, O, (Sd)	Regulierung des Angebotsausbau in der Beherbergung inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten. Konzentration und Ertüchtigung bestehender Anlagen (Begrenzung je nach Teilraum, wo erforderlich, Erlass von Veränderungssperren & Definition von Vorgaben für die Ansiedlung von Beherbergungsbetrieben (Beherbergungsart, Größe, Marken-konformität), z.B. durch Auflagen)	Städte. Gemeinden	1
2	B (Sd)	Planungsrechtliche Vorgaben (Integration in die Bebauungspläne) für die Errichtung von Beherbergungsbetrieben inkl. Camping- und WoMo-Kapazitäten (dezentrale Konzepte, nur kleinere Einheiten / Begrenzung von Stellplatzkapazitäten)	Städte. Gemeinden	1
3	K, O, (Sd)	Prüfung einer Vorrangs-Regelung für die Erweiterung von Bestandsbetrieben (wo baulich möglich und sinnvoll vgl. 2)	Städte. Gemeinden	2
4	R	Prüfung der Aufstellung abgestimmter Erhaltungs- & Gestaltungssatzungen zur stärkeren Berücksichtigung regionaler Themen (u.a. Baukultur) und Markenpassung bei Erweiterungen und im Neubau von Beherbergungsbetrieben	Städte. Gemeinden	2
5	B, (Sd)	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten	Kreise, Gemeinden	1
6	S	Aktives Ansiedlungs- & Bestandsmanagement für bedarfsorientierte dezentrale und markenkonforme Beherbergungskapazitäten (Zielstellung der Angebotsdiversifizierung)	Stadtmarketing / FD WiFö Schleswig	1
7	B, S	Ausschreibungsverfahren / Wettbewerbsverfahren für spezifische Themenkonzepte sowie markenkonforme Bestandsentwicklungen forcieren, hier ggf. auch Zwischennutzungen oder Pop-ups	Gemeinden, FD WiFö Schleswig	2
8	R	Prüfung für planungsrechtliche Vorgaben für Wohnkonzepte (Sicherung & Erhalt von bezahlbarem Wohnraum durch entsprechende Ausweisung und Zweckbindung der Nutzung), ggf. Beschränkungen für die touristische Nutzung von Wohnimmobilien	Gemeinden	2
9	R	Städtebauliche Verträge / Festsetzung von Standardverpflichtungen für Projekt-/Infrastrukturentwicklungen (Vorgaben: Mobilität, CO2-Standard etc.)	Region, Gemeinden	2
10	R	Abstimmung, Beschluss und Umsetzung eines zwischen den Kommunen abgestimmten, regional verbindlichen Kriterienkatalogs mit Grenzwerten zur Steuerung einer nachhaltigen Tourismusentwicklung (auf Basis der gutachterlichen Empfehlungen).	Region, Alle Städte und Gemeinden	1

8.1.2 HF2: Angebotsausbau/Bestandsqualifizierung

Handlungsfeld 2: Angebotsausbau/ Bestandsqualifizierung				
HE	Teilregion	Handlungsempfehlungen	Verantwort- lichkeit	Prio
1	K, S	Ausbau und Inwertsetzung der regionalen Kulturangebote (AR / Mixed Reality, digitale 24 / 7 Konzepte)	Städte, Träger	1
2	R	Schaffung von Ergänzungsangeboten in der Beherbergung zu den Themen Wellbeing / Wellness, Sport und Gesundheit, z.B. durch gezielte Förderung, Beratungsangebote, Anreizsysteme	Betriebe	1
3	B, (Sd)	Entwicklung dezentraler Konzepte für Camping-Kapazitäten im Zusammenspiel mit der Aufwertung bestehender Erlebnisangebote (vgl. HE 7)	Gemeinden, Betriebe	2
4	K, (O)	Ausbau und Weiterentwicklung von teilraumspezifischen, markenkonformen Erlebnisangeboten in direkter Umgebung der Unterkünfte (z.B. Gastronomie, Shopping, Verleihangebote für Sport/Freizeit, Spielplätze, Events, Führungen und Touren)	Vermittler im ORO, Stadt Kappeln, Gemeinden	1
5	R besonders O, K, Sd	Ausbau und Weiterentwicklung von Schlechtwetterangeboten , z.B. in den Bereichen Kultur, Wellness, Gastronomie, Gesundheit, Natur und Indoor-Sport im Zusammenspiel mit den lokalen Akteuren (Vereine, Stiftungen, Museen, Betriebe, ...)	private und öffentliche Akteure, OfS, Gemeinden	2
6	O, K	Ausbau / Erweiterung von raumspezifischer Basisinfrastruktur in direkter Umgebung der Unterkünfte (z.B. Gastronomie, Nahversorgung, Strandinfrastruktur) zur Vermeidung von MIV	Gemeinden, Stadt Kappeln, OfS	1
7	B, Sd	Schaffung von markenkonformen Basis-/Ergänzungsangeboten , z.B. Land-/Erlebnisgastronomie, Einkaufsmöglichkeiten für lokale Produkte, Bauernhof-Aktivitäten , Inwertsetzung von „Natur-Geheimtipps“, Erlebniswege	Gemeinden, Betriebe	2
8	R besonders O, B	Ausbau naturnaher, ökologisch nachhaltiger Angebote . Fokus auf regionale Natur / Naturphänomene, auch zur Belebung der Nebensaison (z.B. Fotosafaris, Tier- und Naturbeobachtung, Sport- und Gesundheitsprogramme, Themenwochen)	Naturpark, ISGB, Betriebe, OfS	3

8.1.3 HF3: Mobilitätsinfrastruktur und -angebote

Handlungsfeld 3: Mobilitätsinfrastruktur				
	Teilregion	Handlungsempfehlungen	Verantwortlichkeit	Prio
1	R	Qualitativer Ausbau der Radwege / Radbegleit-Infrastruktur in der gesamten Region (Gepäck-/Transport-/Mitnahmeservice, Pumpen,...)	Landkreise, Gemeinden	1
2	R besonders S, K	Etablierung eines übergreifenden Radverleih- und Sharing-Systems nach dem Beispiel der „Kieler Sprottenflotte“	OfS, Landkreise, Gemeinden	1
3	R besonders K	Schaffung eines digitalen Verkehrsinformationssystems (z.B. eine Brückenampel-App, ähnlich Strandampel der Lübecker Bucht) als Teil eines digitalen Tools zur Verkehrs-/Auslastungssteuerung, siehe HF 4	OfS, Gemeinden	2
4	R besonders S, K, Sd	Multimodalität stärken und ermöglichen (Mitnahme Fahrrad in Bus/Fähre, one-way-Ausleihen) – Beispiel „Havellandseerundfahrt“	Landkreise, Gemeinden	1
5	R besonders O, S, K	Einführung von Mobilitätsangeboten zu POI's mit Shuttle-Charakter (Strand-Shuttle-Busse im Sommer, Wassertaxen auf der Ostsee, Natur-Shuttle zu den Schutzgebieten)	Landkreise, Gemeinden	2
6	Sd	Wiederaufnahme der Haltestelle Lindaunis in den Bahntakt zwischen Kiel und Flensburg	DB, Gemeinde	2
7	R	Push- & Pull-Maßnahmen um Autofahren während des Aufenthalts unattraktiv zu machen: Einführung/Erhöhung von Parkgebühren , Etablierung eines Bonussystems wenn Auto stehen bleibt	OfS, Gemeinden	2
8	S	Vorgabe / Entwicklung von nachhaltigen Eventverkehrskonzepten für Veranstaltungen (z.B. Kombiticket mit Rad/ÖPNV, Shuttle)	Veranstalter, Stadtverwaltung, OfS	3
9	R	Einführung von Sondertarifen für Gäste (z.B. kostenfreier oder preis-reduzierter ÖPNV über Gäste/ Bonuskarte inkl. Fähre / Radverleih)	Gemeinden, OfS	2
10	R besonders S, K	Förderung & Schaffung von nachhaltiger Erlebnismobilität auf dem Wasser per Elektro- / Solarantrieb, u.a. zw. Schleswig-Haithabu, ORO-Kappeln, Schleimünde-Kappeln	Gemeinden, Betriebe	1

Handlungsfeld 3: Mobilitätsinfrastruktur				
	Teilregion	Handlungsempfehlungen	Verantwortlichkeit	Prio
11	R besonders S, B	Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu multifunktionalen Willkommensorten und Mobilitätsknotenpunkten	DB, Gemeinden, OfS	1
12	O, S, K	Parkplatzbewirtschaftung und Park & Ride Angebote ausbauen	Gemeinden	3
13	B, O	Teilräumliche Ausweitung und Optimierung des ÖPNV-Angebots (Bsp. touristische Ringbuslinien Schleidörfer / Eckernförde-Kappeln)	Kreise, Gemeinden	1
14	B, S	Qualitativer Ausbau des Radwegs entlang der Kreisbahntrasse Schleswig-Süderbrarup	Gemeinden	2
15	B, K	Reaktivierung der Bahntrasse zwischen Süderbrarup und Kappeln als weitere Mobilitätsoption	DB, Gemeinden	2
16	K	Wasserseitige Erschließung der Städte und Schleidörfer über eine Fährverbindung auf der Schlei von Schleswig bis nach Kappeln mit direkten Anbindungsmöglichkeiten zum ORO	Gemeinden	3
17	K	Verkehrliche Optimierung / NMIV Einbindung des ORO in die Region (Fokus ÖPNV - möglicher Shuttle-Einsatz & Radwegausbau)	Gemeinden	2
18	R besonders O	Verstärkung der Busverbindungen zu den Hauptanreisezeiten , „Bettenwechseltage“ (Taktung/Anschlüsse, Ruf-/Taxibus, Shuttle)	Kreise, Gemeinden	2
19	R	Abholung durch Unterkunftsanbieter an Bahnhöfen/Haltestellen	Betriebe	3

8.1.4 HF4: Marketing- und Auslastungssteuerung

Handlungsfeld 4: Marketing- und Auslastungssteuerung				
HE	Teilregion	Handlungsempfehlungen	Verantwortlichkeit	Prio
1	R	Einführung einer progressiven Web-App zur Besucherlenkung und Auslastungssteuerung, inklusive digitaler Gästecard mit tagesaktuellen Online-Informationen zum touristischen Angebot, Radinfrastruktur, Öffnungszeiten und Verkehrsinformationen	OfS, Gemeinden, Betriebe	1
2	R	Gezielte Nachhaltigkeitskampagnen zu den Profilspitzen in der Nebensaison (unter Einbindung der Leistungsanbieter)	OfS, Betriebe	2
3	R besondersO	Erstellung eines Kommunikationskonzepts für Regeln zum Natur-/ Landschaftsschutz in sensiblen Bereichen (Entwicklung eines Verhaltenskodex für Gäste)	Naturpark, ISGB, OfS	1
4	R	Marketingaktionen für nachhaltige Mobilität vor Ort sowie autofreie Anreise, motivierende Informationskampagnen	OfS	2

8.1.5 HF5: Tourismusnetzwerk und -bewusstsein

Handlungsfeld 5: Tourismusnetzwerk und -bewusstsein				
HE	Teilregion	Handlungsempfehlungen	Verantwortlichkeit	Prio
1	R	Nachhaltigkeits-Foren zur fortlaufenden Berücksichtigung und Einbeziehung der Bevölkerung in die Tourismusentwicklung	OfS	1
2	R	Binnenmarketing-Kampagne zur Steigerung des Bewusstseins für den Mehrwert des Tourismus in Kombination mit den Themen Nachhaltigkeit, Kapazitätsgrenzen, Marke für mehr Wertschöpfung	OfS	2
3	R	Weiterentwicklung der Gästabefragungen zu einer fortlaufenden, digitalen Gästabefragung mit Anreizsystem zur Mitwirkung	OfS	1
4	R	Gemeinsame Marketingkampagnen der Gemeinden / Betriebe für die Nachfolgesuche und Fach- und Arbeitskräftegewinnung	OfS, IHK, Betriebe, Gemeinden	1



IV Glossar

Ankünfte

Anzahl der Anmeldung von Gästen, die eine oder mehrere Nächte in einem Beherbergungsbetrieb verbringen.

Aufenthaltsdauer

Die Aufenthaltsdauer ergibt sich aus dem Verhältnis der Übernachtungen zur Anzahl der Ankünfte (Übernachtungen/Ankünfte).

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer kann zum Beispiel in Orten mit Vorsorge- und Rehabilitationskliniken rechnerisch höher sein, als die Zahl der Kalendertage des Berichtszeitraums, da sich in solchen Beherbergungs-stätten manche Gäste und Patienten mehr als einen Kalendermonat aufhalten.

Benchmarking

Benchmarking ist ein Instrument der Wettbewerbsanalyse. Im Benchmarking werden kontinuierlich die eigenen Prozesse, Produkte und Dienstleistungen mit den Mitbewerbern gemessen. Ziel ist es, die eigene Leistung an die der stärkeren Mitbewerber anzupassen und aus den Unterschieden und Ergebnissen eine Verbesserung zu erlangen.

Beherbergungsbetriebe

Zu den meldepflichtigen Beherbergungsbetrieben zählen Betriebe, die über zehn oder mehr Schlafgelegenheiten verfügen. Zu den Beherbergungsbetrieben zählen auch Unterkünfte, die die Gästebeherbergung nur als Nebenzweck betreiben.

Zu den in der offiziellen Statistik berücksichtigten Betrieben zählen Erholungs- und Ferienheime, Ferienhäuser und -wohnungen, Ferienzentren, Gasthöfe, Hotels, Hotels garnis, Jugendherbergen und Hütten, Pensionen, Schulungsheime und Vorsorge- sowie Rehabilitations-Kliniken.

Bettenauslastung

Es handelt sich um einen Quotienten aus der tatsächlichen Übernachtungszahl (Zähler) zur Zahl der möglichen Übernachtungen (Nenner). Die Darstellung in Prozent erfolgt durch die Multiplikation dieses Quotienten mit dem Wert 100.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bildet die durchschnittliche Anzahl der Fahrzeuge in 24 Stunden bezogen auf ein Erhebungsjahr an. Somit kann auf das Gesamt-Kfz-Aufkommen innerhalb eines Jahres geschlossen werden. (Quelle: https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html)

Ferienwohnung / Ferienhaus

Eine Ferienwohnung ist eine abgeschlossene Unterkunft innerhalb eines Hauses mit eigenem Sanitärbereich und Selbstverpflegungseinrichtung, in der zum vorübergehenden Aufenthalt Gäste aufgenommen werden.

Gasthof

Ein Gasthof ist üblicherweise ein ländlicher Gastronomiebetrieb, der Speisen und Getränke anbietet und auch einige Unterkünfte bereithält.

Hotel

Ein Hotel ist ein Beherbergungsbetrieb, in dem eine Rezeption, Dienstleistungen, tägliche Zimmerreinigung, zusätzliche Einrichtungen und mindestens ein Restaurant für Hausgäste und Passanten angeboten werden.

Hotel garni

Ein Hotel garni ist ein Hotelbetrieb, der Beherbergung, Frühstück, Getränke und höchstens kleine Speisen anbietet.



Incoming Tourismus

Auch Einreisetourismus genannt, beschreibt den Ausländertourismus im Inland. Als ausländischer Tourist zählt jeder, der seinen ständigen Wohnsitz in einem anderen Staat hat, sich nicht länger als ein Jahr im Inland aufhält und dessen Hauptreisemotiv nicht in der Ausübung einer vergüteten Tätigkeit besteht.

Jugendherberge

Eine Jugendherberge ist ein Beherbergungsbetrieb, in dem in erster Linie junge Leute zu einem meist kurzfristigen Aufenthalt aufgenommen und in dem Speisen und Getränke nur an Hausgäste abgegeben werden. Jugendherbergen bieten Programme und Aktivitäten für zwanglose pädagogische oder der Erholung dienende Zwecke.

Key Performance Indicators (KPIs, dt. Schlüsselkennzahlen)

Kennzahlen, die sich auf den Erfolg, die Leistung oder Auslastung eines Betriebes oder einer organisatorischen Einheit beziehen und somit den Fortschritt oder den Erfüllungsgrad wichtiger Zielsetzungen messen.

MIV – motorisierter Individualverkehr

Als motorisierter Individualverkehr (MIV) wird die Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr bezeichnet. (Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/25653/>)

Monitoring

Bei einem Monitoring handelt es sich um die unmittelbare systematische Erfassung (Protokollierung) von Daten (aus Messungen, Beobachtungen). Wichtig ist hierbei die wiederholte regelmäßige Durchführung der Erfassung der Daten möglichst in gleichförmigen Zeitabständen (z.B. Tage, Monate, Jahre).

Durch die zeitliche Erfassung der Daten werden zeitliche Verläufe interpretierbar, wie z.B. typische Reisezeiten (mehr Übernachtungen in einem bestimmten Zeitraum).

NMIV – nichtmotorisierter Individualverkehr

Als nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) wird unter anderem die Nutzung von Fahrrädern oder der eigenen Füße zur Fortbewegung bezeichnet. Zudem wird die Verwendung zum Beispiel eines Pedelecs oder E-Bikes als Sonderform des NMIV angesehen.

(Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/481949/?clsId0=276646&clsId1=276650&clsId2=276883&clsId3=0>)

Pension

Eine Pension ist ein Beherbergungsbetrieb, in dem eine Unterkunft normalerweise für mehr als eine Nacht und Speisen überwiegend für Hausgäste angeboten werden.

Quellmarkt

Die Reisegäste einer Destination kommen aus dem eigenen und aus anderen Ländern, diese Länder bezeichnet man als Quellländer oder auch Quellmärkte. Es wird zwischen inländischen und ausländischen Quellmärkten unterschieden. Für das Bundesland Niedersachsen sind die anderen Bundesländer inländische Quellmärkte. Ausländische Quellmärkte sind zum Beispiel die Niederlande, Dänemark oder Polen.

Reisehäufigkeit

Die durchschnittliche Anzahl der Urlaubsreisen pro Kopf und pro Jahr. Ermittelt wird die Reisehäufigkeit über die Gesamtsumme der Urlaubsreisen dividiert durch die Anzahl der Reisenden (älter als 14 Jahre).

Reiseintensität

Der Anteil der deutschen Bevölkerung ab 14 Jahren, der in einem Jahr mindestens eine Urlaubsreise mit einer Dauer von mindestens 5 Tagen unternimmt.



Saisonalität

Die Saisonalität im Tourismus beschreibt ein zeitliches Ungleichgewicht von Reiseströmen beziehungsweise ein Besuchsmuster von Gästen, welches in einem bestimmten Zeitablauf wiederkehrt.

Sinus-Milieus

Die Sinus-Milieus sind ein Gesellschaftsmodell und fassen Menschen mit ähnlichen Werten und beschreiben im übertragenen Sinne eine „Gruppe Gleichgesinnter“, die sich in Lebensauffassung, Werten und Lebensweise ähneln. Die Sinus-Milieus verdeutlichen, was die verschiedenen Lebenswelten in der Gesellschaft bewegt und wie sie bewegt werden können (Mediennutzung, Kommunikationspräferenzen). Sie bieten deshalb dem Marketing mehr Informationen und bessere Entscheidungshilfen als herkömmliche Zielgruppenansätze.

Tagesreise

Als Tagesreisender zählt jeder Reisende, welcher sein gewohntes Umfeld, in der Regel 50 Kilometer um den Wohnsitz, aus privaten Gründen verlässt, ohne dabei eine Übernachtung vorzunehmen. Hierzu zählen keine Fahrten des Arbeitsalltages oder Reisen, welche einer Regelmäßigkeit oder Zweckmäßigkeit für das tägliche Leben (z.B. Einkaufsfahrten) unterliegen. Tagesgeschäftstagen zählen nur dann als Tagesreisen, wenn die Gemeinde des ständigen Arbeitsplatzes verlassen wird und es sich dabei nicht um die Anfahrt zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz handelt.

Tourismusintensität

Die Tourismusintensität gibt an wie viele touristische Übernachtungen pro Ort/Gemeinde jeweils bezogen auf die gemeldeten Einwohner stattfinden. Die Tourismusintensität wird in der Regel als Jahreswert in Relation von Übernachtungen je 1.000 Einwohner:innen

Touristische PKW-Belastung

Die touristische PKW-Belastung umfasst die Belastung der Straßen durch PKW's ausgelöst durch den An- und Abreiseverkehr sowie den Ausflugsverkehr der Gäste.

Urlaubsreise

Eine Reise wird dann zur Urlaubsreise, wenn mehr als fünf Übernachtungen in einem Beherbergungsbetrieb vorgenommen werden. Bleibt die Anzahl der Übernachtungen unter fünf Tagen wird von einer Kurzreise gesprochen.

Wirtschaftsfaktor Tourismus

Die aktuelle Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland“ des BMWI hat einmal mehr bewiesen, dass der Tourismussektor einen bedeutenden Wirtschaftszweig unserer Volkswirtschaft darstellt. Laut Studie wurde im Jahr 2017 eine Bruttowertschöpfung durch direkte Effekte in Höhe von 105,3 Mrd. Euro ausgelöst. Dies entspricht 3,9 Prozent der gesamten Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft. Zählt man indirekte und induzierte Effekt dazu, erhöht sich der Anteil an der Bruttowertschöpfung auf 8,5 Prozent.

Kennzahlen zu wirtschaftlichen Effekten des Tourismus sind bislang nur unregelmäßig durch Studien erhoben worden.

Übernachtungen

Die Zahl der Übernachtungen von Gästen in einem Beherbergungsbetrieb in einem bestimmten Zeitraum.