GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft I Regionalökonomie

REK A23/B5

Tourismusanalyse

(mögliche Effekte Ausbau Strasseninfrastruktur)

Regionales Entwicklungskonzept für die
Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

Verfasser: Georg & Ottenströer
Immobilienwirtschaft I Regionalökonomie
Hamburg

Stand: 20.07.2011

Förderung:

ZUKUNFTSprogramm Wirtschaft
Investition in Ihre Zukunft

Gefördert durch die Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

Regionales Entwicklungskonzept für die Landesentwicklungsachse A 23 / B 5

Tourismusanalyse (mögliche Effekte Ausbau Strasseninfrastruktur)

Beauftragtes Gutachterteam:

Raum & Energie
Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Hafenstraße 39, 22880 Wedel
Tel: 04103 -160 41
Fax: 04103 – 29 81
Mail: institut@raum-energie.de
Web: www.raum-energie.de

Georg & Ottenströer
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR
Bei den Mühren 70, 20457 Hamburg
Tel: 040 – 63 70 78 21
Fax: 040 – 41 33 88 34
Mail: info@georg-ic.de
Web: www.georg-ic.de

Gertz Gutsche Rümenapp
Stadtentwicklung und Mobilität GbR
Ruhrstraße 11, 22761 Hamburg
Tel: 040 - 85 37 37 41
Fax: 040 - 85 37 37 42
Mail: info@ggr-planung.de
Web: www.gertz-gutsche-ruemenapp.de

Verfasser: Georg & Ottenströer, Immobilienwirtschaft I Regionalökonomie, Hamburg

Das REK A 23 / B 5 wird gefördert mit Mitteln des

ZUKUNFTSprogramm Wirtschaft
Investition in Ihre Zukunft
Gefördert durch die Europäische Union, Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund und das Land Schleswig-Holstein

Tourismusanalyse
(mögliche Effekte Ausbau Strasseninfrastruktur)

Inhalt

	Executive Summary	1
1.	Tourismusanalyse	8
1.1	Fragestellung, Untersuchungsregion und betrachtete Verkehrsprojekte	8
1.2	Bedeutung des Tourismus für die Region	11
1.2.1	Bedeutung des Tourismus in der nördlichen REK-Region	12
1.2.2	Bedeutung des Tourismus in der südlichen REK-Region	15
1.3	Ausgewählte touristische Ausgangsdaten	17
1.3.1	Angebots- und Nachfragedaten im Übernachtungstourismus	17
1.3.2	Angebots- und Nachfragedaten im Tagestourismus	19
1.4	Quellmärkte ausgewählter REK-Teilregionen im Tourismus (Tages- und Übernachtungsgäste lt. GA-Datenanalyse)	23
1.5	Wirkungsanalyse des Infrastrukturausbaus auf den Tourismus	27
1.5.1	Nachfrageeffekt aufgrund verkürzter Reisezeit / Steigerung Nachfragepotenzial durch Infrastrukturausbau	28
1.5.2	Relevanz der unterschiedlichen Tourismussegmente für ausgewählte Gemeinden	33
1.5.3	Chancen-Bereiche, Wirkungs- und Handlungsfelder des Infrastrukturausbaus	36
1.6	Strategieansätze, angebotsseitige Handlungsfelder und Schlussbemerkungen	39

Anhänge 1 bis 9

Executive Summary

Vorbemerkung und Fragestellung

Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Landesentwicklungsachsen A23 / B5 (siehe www.rek-a23-b5.de) werden die Handlungsfelder Verkehr, Wirtschaft und Gewerbe, Energie und Regionale Kooperation bearbeitet. Das Handlungsfeld Wirtschaft und Gewerbe wiederum umfasst die Themen wirtschaftliche Rahmendaten, Branchen, Gewerbeflächen und Tourismus. Die Untersuchungsregion (REK-Region) umfasst die vier Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland.

Zentraler Untersuchungsschritt des REK ist die Verkehrs- und Erreichbarkeitsanalyse des geplanten Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau der A20 mit fester Elbquerung (bei Glückstadt) und dem Ausbau der A23/B5.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse sollen die Effekte des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur auf den Tourismus der Region eingeschätzt werden. Die folgende Analyse fokussiert sich demnach auf die **möglichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Straßeninfrastruktur (A20 und A23/B5) auf den Tourismus der REK-Region**. Dabei spielt die geplante Weiterführung der „Küstenautobahn" A20 auf niedersächsischer Seite mit der Anbindung an die bestehenden Infrastrukturen eine wesentliche Rolle. Zu diesem Zweck werden die drei Tourismussegmente Ferienurlaub, Kurzurlaub und Tagestourismus für exemplarische Orte der REK-Region betrachtet.

Entsprechend der Festlegung der Projektgruppe sind für das REK im Tourismus nicht die Projektentwicklung (projektscharfe Handlungsfelder) sondern maximal **übergeordnete touristische Strategien** im Zusammenhang mit dem Verkehrsausbau zu behandeln.

Ausgangsdaten

Im Reisegebiet Nordsee Schleswig-Holstein (SH) ist der Tourismus mit einem Beitrag von rd. 49% am Volkseinkommen der eindeutig wichtigste Wirtschaftsfaktor. Hier bestreiten 53.900 Personen (Beschäftigungsäquivalenz) ihren Lebensunterhalt durch den Tourismus. In der nördlichen Untersuchungsregion werden pro Jahr Umsätze in Höhe von 2,1 Mrd. EUR im Tourismus erwirtschaftet. Der Übernachtungstourismus hat mit 72% (1,5 Mrd. EUR) daran den größten Anteil, während etwa 28% (0,6 Mrd. EUR) der Umsätze aus dem Tagestourismus stammen[1].

Die südliche REK-Untersuchungsregion mit den Kreisen Pinneberg und Steinburg wird unter dem Namen „Holstein Tourismus" (erste LTO im schleswig-holsteinischen Binnenland) touristisch vermarktet[2]. Der Schwerpunkt hierbei liegt auf dem Tagestourismus. Analysen des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung (N.I.T.) haben ein Volumen von jährlich 4,7 Mio. Tagesreisen in die Region ermittelt. Dabei wurde eine Beschäftigungswirkung von 4.530 Vollzeitarbeitsplätzen angegeben, die durch den Tourismus entstehen.

Zusammenfassend kann die REK-Region wie folgt skizziert werden:

- Hohe Bedeutung des Tourismus insbesondere in der nördlichen REK-Region (Kreis Dithmarschen und Nordfriesland).
- Insbesondere in Nordfriesland ist der Übernachtungstourismus der dominierende Wirtschaftsbereich.
- Von Nord nach Süd stark abnehmende Tourismusintensität im Übernachtungstourismus in den vier Kreisen.

[1] Vergleiche hierzu Nordsee 2010 – Zahlen, Fakten, Daten (Herausgeber: Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS), Juni 2010)

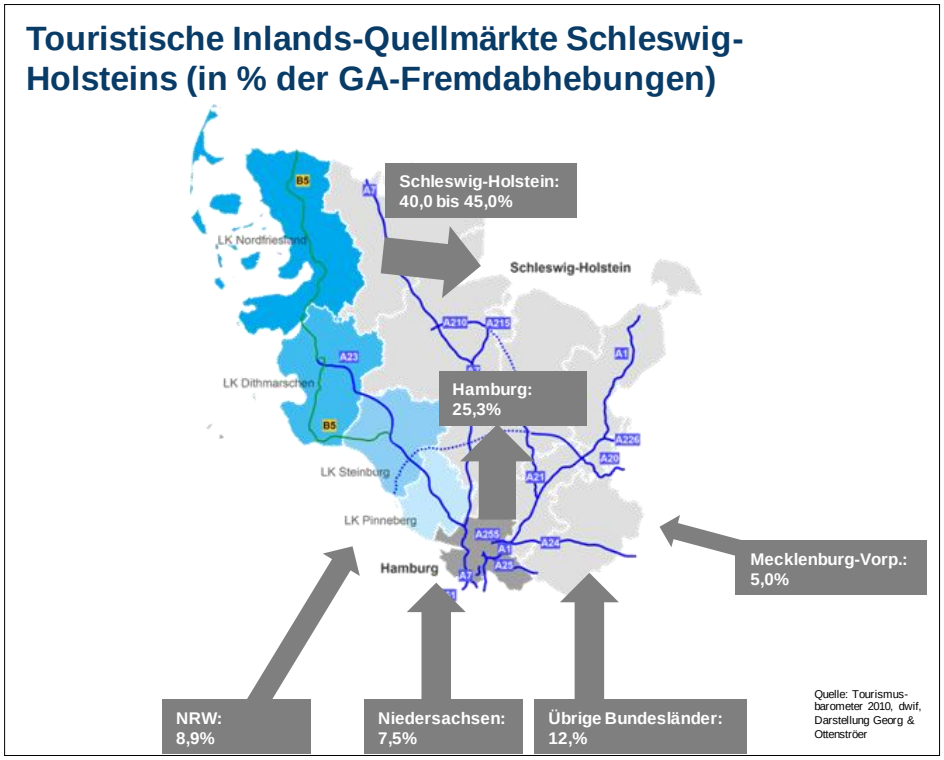
[2] Hierzu wurde Unterelbe Tourismus e.V. im Herbst 2005 gegründet

- Es zeigt sich ein im Nord-Süd-Vergleich deutlich touristischerer Norden und ein deutlich industrialisierter Süden der REK-Region.
- Alle Teilregionen der Untersuchungsregion verzeichnen seit 2000 zunehmende Übernachtungszahlen - weitgehend über der Zuwachsrate Schleswig-Holsteins, jedoch unter der durchschnittlichen Zuwachsrate Deutschlands.
- In Nordfriesland wird eine relativ hohe durchschnittliche Bettenauslastung erreicht.
- Alle Kreise weisen eine unterdurchschnittliche Betriebsgröße (Betten pro Betrieb) auf.
- Der Ausländeranteil an den Übernachtungen liegt in allen Kreisen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt in Pinneberg und Steinburg unter dem Bundesdurchschnitt von rd. 2,8 Übernachtungen pro Aufenthalt.
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt aufgrund des dominierenden Urlaubstourismus in Dithmarschen und Nordfriesland deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt.
- In Nordfriesland und Dithmarschen dominiert der Urlaubstourismus.
- Pinneberg und Steinburg zeigen einen geringen Übernachtungstourismus auf (→ Konzentration auf Tagestourismus).

Quellmärkte im Tourismus (Tages- & Übernachtungsgäste)

Um die Relevanz der verbesserten Erreichbarkeit einstufen zu können, erfolgt eine kurze Betrachtung der wichtigen Quellmärkte der Tages- und Übernachtungsgäste für Schleswig-Holstein und die REK-Region. Dies erfolgt anhand einer Geldautomaten-Datenanalyse (GA)[3].

Touristische Inlands-Quellmärkte Schleswig-Holsteins (in % der GA-Fremdabhebungen)



Im Hinblick auf die Bedeutung der Quellmärkte für Schleswig-Holstein und Teilregionen des REK-Untersuchungsgebiets ergeben sich folgende Erkenntnisse:

[3] Hierbei werden die Fremdabhebungen an Sparkassen-Geldautomaten erfasst (vgl. Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2008 und 2010)

- Für das gesamte Schleswig-Holstein sind Gäste aus dem eigenen Bundesland mit über 40% der Hauptquellmarkt. Auf den folgenden Plätzen der wichtigsten Quellmärkte liegen Hamburg (25,3 %), Nordrhein-Westfalen (8,9 %) und Niedersachsen (7,5 %). Der hohe Anteil der Gäste aus dem eigenen Bundesland unterstreicht die Bedeutung des Tages- und Kurzzeittourismus für Schleswig-Holstein.
- Somit sind im Allgemeinen (ausgenommen von den klassischen Urlaubsorten) die Schleswig-Holsteiner selbst diejenigen, welche die höchsten Anteile an Fremdabhebungen erreichen.
- In den Sparkassengebieten in der südlichen REK-Region spielt der Hamburger Quellmarkt eine große Bedeutung (z.B. Sparkassengebiet Wedel und Südholstein).
- Auf den Inseln und in den Urlaubsorten entlang der Nordsee sind aufgrund des bedeutenden Übernachtungstourismus neben Schleswig-Holstein und Hamburg auch die ferneren Quellgebiete (z.B. NRW, Niedersachsen, Hessen) bedeutende Quellgebiete.

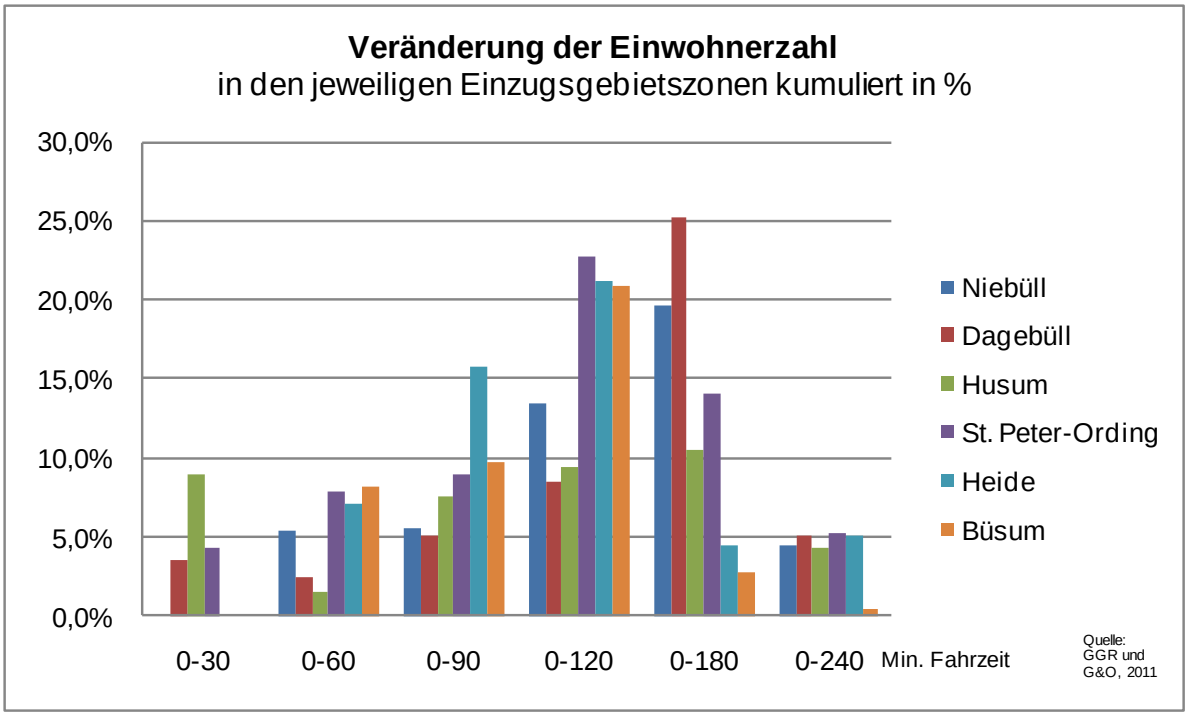
Veränderung des Nachfragepotenzials nach Entfernungszonen

Durch den Ausbau der A20 und A23/B5 verbessert sich die Erreichbarkeit. Dies führt zu einer Erweiterung des Einzugsgebiets bzw. Steigerung der Einwohnerzahl, die einen Zielort (Urlaubs- oder Ausflugsort) innerhalb einer bestimmten Fahrzeit erreichen kann. Man spricht dann von einer Steigerung des Nachfragepotenzials durch Infrastrukturausbau.

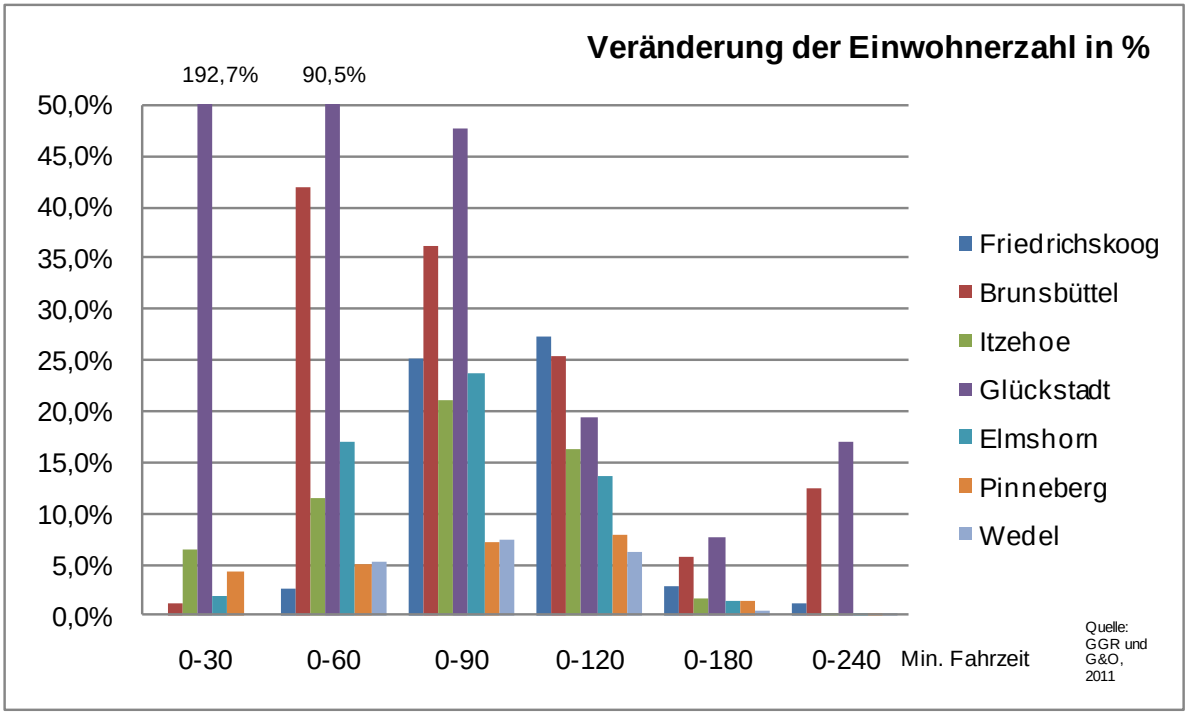
Für Tagesausflüge wird ein Einzugsgebiet von üblicherweise bis zu 2 Std. Fahrzeit und für Kurzurlauber von bis zu 4 Std. Fahrzeit angenommen.

Die nachfolgenden Balkendiagramme zeigen die prozentuale Steigerung der Nachfragepotenziale in verschiedenen Entfernungszonen aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit für exemplarische Orte der REK-Region durch den Ausbau der A20 und A23/B5.

Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der nördlichen REK-Region in %



Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der südlichen REK-Region in %



Es zeigen sich räumlich sehr unterschiedliche Steigerungen des Nachfragepotenzials.

In der einzelhandelsrelevanten Nahzone bis 30 Min. Fahrzeit werden insbesondere Glückstadt aber auch nachrangig Husum und Itzehoe von dem untersuchten Infrastrukturausbau profitieren. Im Radius von bis zu 60 Min. Fahrzeit ist ein sprunghafter Anstieg des Nachfragepotenzials für Glückstadt und Brunsbüttel, also an Orten nahe der geplanten „Überbrückung“ der Elbe, festzustellen.

Im Tagesausflugsradius bis 120 Min. Fahrzeit steigt das Nachfragepotenzial zwischen Husum und St. Peter-Ording sehr deutlich an. Hier werden starke Steigerungen von etwa 20% bis 25% erreicht.

Diese Erreichbarkeitseffekte nivellieren sich mit zunehmender Entfernung. Dennoch können über 10% zusätzliche Einwohner innerhalb von 180 Min. Fahrzeit Nordfriesland aufgrund der verbesserten Verkehrsanbindung erreichen. Immerhin noch etwa 5% mehr Personen können die nördliche REK-Region im Kurzurlaubs-Aktionsradius von 240 Min. Fahrzeit erreichen. Für Glückstadt und Brunsbüttel können noch stärkere Steigerungen der Nachfragepotenziale bis 240 Min. Fahrzeit verzeichnet werden.

Zusammenfassend zeigen sich deutliche Steigerungen des Nachfragepotenzials für die REK-Region durch den Ausbau der A20 und A23/B5. Mit der festen Elbquerung wird eine „Barriere“ abgebaut, die zu einer deutlichen Steigerung der potenziellen Nachfrage führt. Selbstverständlich muss dieses Potenzial auch durch ein attraktives touristisches Angebot und eine entsprechende Vermarktung mobilisiert werden. Dies ist umso bedeutender, da selbstverständlich auch der Wettbewerb um Gäste zwischen den Tourismusgebieten auf schleswig-holsteinischer und niedersächsischer Seite durch diesen Abbau der Barrieren zunehmen wird.

Chancen durch Infrastrukturausbau

Hinsichtlich der verschiedenen **Tourismussegmente** können folgende Einschätzungen getroffen werden:

Kurzurlauber:

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste führt zu einer deutlichen Ausweitung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials im Radius bis zu 4 Std. Fahrzeit und somit potenziell zu einer zunehmenden Nachfrage nach Kurzurlaub in der REK-Region (Aufenthaltsdauer 2 bis 4 Tage inklusive Tagungsreisen).
- Insbesondere die Quellgebiete in Ost-West-Richtung entlang der ausgebauten A20 wie nördliches Niedersachsen, Bremen, Berlin (und Hamburg) sind für die attraktiven Kurzurlaubsangebote entlang der SH-Nordseeküste / Unterelbe zu gewinnen.
- Im Kurzurlaubssegment kann besonders Nordfriesland (St. Peter-Ording, nordfriesische Inseln) durch den Ausbau der A20 und B5 profitieren. Aber auch für Glückstadt steigen die Nachfragepotenziale deutlich. Für den Süden der REK-Region ergeben sich nur geringere Steigerungen der Nachfragepotenziale.
- Grundvoraussetzung zur Mobilisierung der Nachfragepotenziale sind attraktive Kurzurlaubsangebote (z.B. Wellnesshotels, Angebotspakete, Themenevents, Aktiv-Wochenende etc.) und eine entsprechende Vermarktung.
- Eine Steigerung der Nachfrage im Kurzurlaubssegment kann zu einem Abbau der Saisonalität der touristischen Nachfrage in der Region führen.
- Da die Zeit- und Kostenersparnis durch verbesserte Straßeninfrastruktur bei Kurzreisen relativ zur Gesamtanreisezeit stärker ins Gewicht fällt, als bei Haupturlaubsreisen mit langen Anreisezeiten, kann das Kurzurlaubssegment (bei entsprechender Angebotsausrichtung) von einer verbesserten Erreichbarkeit der Urlaubsregion besonders profitieren.

Tagesgäste:

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste / Unterelbe führt zu einer Ausweitung des Einzugsgebiets für die verschiedenen Tourismusgemeinden im Radius bis 2 Std. Fahrzeit und somit tendenziell zu zunehmender Nachfrage durch Tagesausflügler.
- Insbesondere die zentralen Bereiche der REK-Region (Steinburg, Dithmarschen aber auch das südliche Nordfriesland und das nördliche Pinneberg) können mit teilweise deutlichen Steigerungen des Nachfragepotenzials von Tagesausflüglern rechnen.
- Auffällig ist die sehr starke Steigerung der Nachfragepotenziale für Glückstadt aufgrund der „festen Querung“ der Elbe. Ein intensiverer Austausch (aber auch Wettbewerb) mit der niedersächsischen Nachbarregion ist zu erwarten.
- Tendenziell werden die positiven Impulse des Infrastrukturausbaus auf den Kurzurlaubs- und Tagestourismus stärker eingeschätzt, als die Wirkung beim Ferientourismus, der durch einen hohen Anteil an weit entfernten Quellgebieten gekennzeichnet ist.

Ferienurlauber:

- Durch Infrastrukturausbau können positive Impulse zur Gewinnung von Ferienurlaubern erwartet werden.
- Mit einem Ausbau der A20 und B5 verfügen insb. die nordwestlichen und östlichen inländischen touristischen Quellgebiete über eine alternative, schnellere und weniger stauträchtige Streckenvariante, um die Ferienregion an Schleswig-Holsteins Nordseeküste und Unterelbe zu erreichen.
- Bei einer Verringerung der antizipierten Fahrzeit können die Quellgebiete im nordwestlichen Niedersachsen / Bremen sowie aus Mecklenburg-Vorpommern / Berlin verstärkt für einen Ferienurlaub an der SH-Nordseeküste / Unterelbe gewonnen werden.
- Die höchsten rechnerischen Fahrzeitverkürzungen und somit potenziellen Nachfrageeffekte entstehen im zentralen Bereich der REK-Region (zwischen

Glückstadt und St. Peter-Ording). Aber auch Nordfriesland kann positive Impulse zur Gewinnung von Feriengästen erwarten.
- Eine mögliche Nutzungsgebühr der ausgebauten A20 bzw. festen Elbquerung bei Glückstadt kann diesen Zeitgewinn jedoch kompensieren.
- Die Effekte sind im Ferienurlaubssegment jedoch nicht zu überschätzen, da die Zeit-/Kostenersparnis relativ zur Gesamtreisezeit begrenzt ist und die Wahl des Urlaubsortes neben der Fahrzeit stark preis- und angebotsgetrieben ist.
- Ein gezieltes Marketing in den genannten Quellgebieten kann die positive Wirkung der Straßenbauprojekte (A20, B5) unterstützen.

Stop-Over-Gäste:
- Die ausgebaute A20 führt zu einem Anstieg des Durchreiseverkehrs durch die REK-Region.
- Diese Verkehre können durch entsprechende Angebote zur Generierung von Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region unterbrochen werden.
- Hierzu eignen sich ggf. autobahnnahe Projekte wie Raststätten, Motels oder Transit-Wohnmobilstellplätze, die auch gleichzeitig als regionale Tourismusinformation und „Visitenkarte“ der Tourismusregion agieren sollten.

Daneben ergeben sich folgende **regionsspezifischen Resultate**:

- **Nordfriesland** kann durch den Infrastrukturausbau insb. im Kurzurlaubssegment profitieren. Für St. Peter-Ording aber auch Husum ergeben sich (ähnlich Tönning) zusätzlich Chancen im Tagestourismus.

- **Dithmarschen** kann durch den Infrastrukturausbau stärker im Tagesausflugsmarkt profitieren. Die Nordsee-Urlaubsorte Büsum und Friedrichskoog erfahren aber auch durch eine bessere Erreichbarkeit positive Impulse im Ferienurlaubssegment.

- **Steinburg** ist im Vergleich zum Übernachtungstourismus durch eine höhere Relevanz des Tagestourismus gekennzeichnet. Hier schlagen sich auch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus nieder. Ganz besondere Chancen besitzen hierbei, aufgrund Erreichbarkeitsverbesserungen, Glückstadt und Umgebung. Eventuell können auch durch Verkehr brechende Projekte (Raststätte, Motel, Transit-Wohnmobilstellplatz) touristische Umsätze und Wertschöpfung direkt an der zukünftigen A20 für die Region gewonnen werden.

- **Pinneberg** wird im Tourismusbereich nur begrenzt vom Infrastrukturausbau profitieren. Gewisse positive Erreichbarkeitseffekte (insb. aus dem östlichen S-H) erfährt noch das nördliche Kreisgebiet, wie z.B. Elmshorn. Zusammen mit der begrenzten Relevanz des Übernachtungstourismus wird die touristische Wirkung des Infrastrukturausbaus als relativ gering eingeschätzt. Im Tagestourismus kann durch ein entsprechendes Angebot und dessen Kommunikation zusätzliche Nachfrage gewonnen werden.

Handlungsstrategien und Herausforderung

Selbstverständlich ist zur Mobilisierung der Nachfrage auch ein bedarfsgerechtes, zugstarkes und attraktives touristisches Angebot wie auch eine entsprechende Vermarktung notwendig. Hierbei kann sich auf besonders profitierende Tourismusgemeinden und die dort besonders profitierenden Tourismussegmente konzentriert werden (vgl. Abb. 26 im Tourismusbericht).

Allgemein können folgende Strategieansätze und Handlungsempfehlungen weiter verfolgt werden:

- Unterstützendes Marketing in den „näher rückenden" Quellmärkten (bei Kommunikation der entsprechenden touristischen Angebote), die im Rahmen des Infrastrukturausbaus die REK-Region deutlich besser erreichen können.
- Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten, die in den jeweiligen Orten/Regionen von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren (z.B. Kurzurlaubsangebote in Nordfriesland).
- Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserter Wirtschaftlichkeit in den touristischen Betrieben durch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus für Kapazitätserweiterungen und Qualitätsverbesserungen.

Eine gute Erreichbarkeit von Tourismusorten ist, neben dem Tourismusangebot und dem Tourismusmarketing, nur ein - allerdings grundlegendes - Erfolgskriterium für die Entwicklung einer Tourismusregion. Für die REK-Region ist neben der Straßeninfrastruktur auch eine leistungsfähige Schienenanbindung und Fährverbindungen im nördlichen Untersuchungsraum ebenfalls wichtige Voraussetzung zur Gewinnung von Gästen. Die Notwendigkeit einer schnellen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gewinnt vor dem Hintergrund der hohen Investitionen in Verkehrsprojekte (z.B. feste Fehmarnbelt-Querung im SH-Ostseebereich, Ostseeautobahn A20 in Mecklenburg-Vorpommern) in touristischen Wettbewerbsregionen an Bedeutung. Der zunehmende Wettbewerb der Tourismusregionen unterstreicht die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der REK-Region im Tourismus. Es ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbschancen der REK-Region in einem umkämpften Tourismusmarkt sinken, wenn keine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt wird.

Neue touristische Leitbilder der REK-Teilregionen wie auch der Aufbau neuer touristischer Organisationen oder Strukturen können aus der Tourismusanalyse nicht abgeleitet werden. Es existieren bereits, entsprechend der SH-Landes-Tourismusstrategie, abgestimmte touristische Leitbilder wie auch touristische Organisationsstrukturen.

1. Tourismusanalyse

1.1 Fragestellung, Untersuchungsregion und betrachtete Verkehrsprojekte

Fragestellung

Da bereits eine Vielzahl an touristischen Aktivitäten, Analysen und Konzepten für die Teilräume der Untersuchungsregion vorliegen (z.B. Tourismus-Landesstrategie, NTS Mehrwertbroschüre 2010 (Reisegebiet Nordsee), Evaluierung Tourismuskonzept Nordfriesland 2004, Tourismuskonzept Dithmarschen 2009, Tourismusanalyse Holstein Tourismus N.I.T. …) fokussiert sich die nachfolgende Analyse auf die **möglichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Straßeninfrastruktur (A20 und A23/B5) auf den Tourismus der REK-Region**.

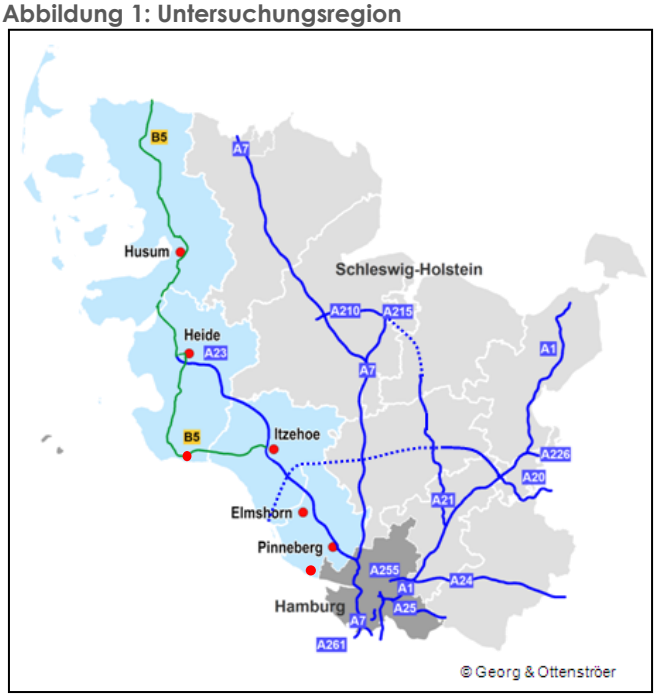
Entsprechend der Festlegung der Projektgruppe sind für das REK im Tourismus nicht die Projektentwicklung (projektscharfe Handlungsfelder) sondern maximal **übergeordnete touristische Strategien im Zusammenhang mit dem Verkehrsausbau** zu behandeln.

Die Einbindung regionaler Akteure und die Rückkopplung von Zwischenergebnissen erfolgt über die Diskussion des nachfolgenden Papiers im Rahmen eines Branchenworkshops.

Untersuchungsregion

Die Untersuchungsregion (REK-Region) umfasst die vier Kreise Pinneberg, Steinburg, Dithmarschen und Nordfriesland entlang der Landesentwicklungsachse A23/B5. Naturräumlich und touristisch ist die Region durch die Elbe, die Nordsee mit den Küstenbereichen, Inseln, Halligen und dem Wattenmeer sowie das kulturhistorisch reizvolle Hinterland gekennzeichnet. Die Erreichbarkeit der Untersuchungsregion wird durch die Nord-Süd-verlaufende Autobahn A23 und die im Norden anschließende B5 bestimmt. Nordfriesland verfügt über keinen eigenen Autobahnanschluss (die A23 geht in die B5 über). Eine alternative Strecke insbesondere für den nördlichen Bereich der Untersuchungsregion stellt die A7 dar. Die jeweiligen Ost-West-Straßenverbindungen stellen sich derzeit als unbefriedigend dar.

Abbildung 1: Untersuchungsregion



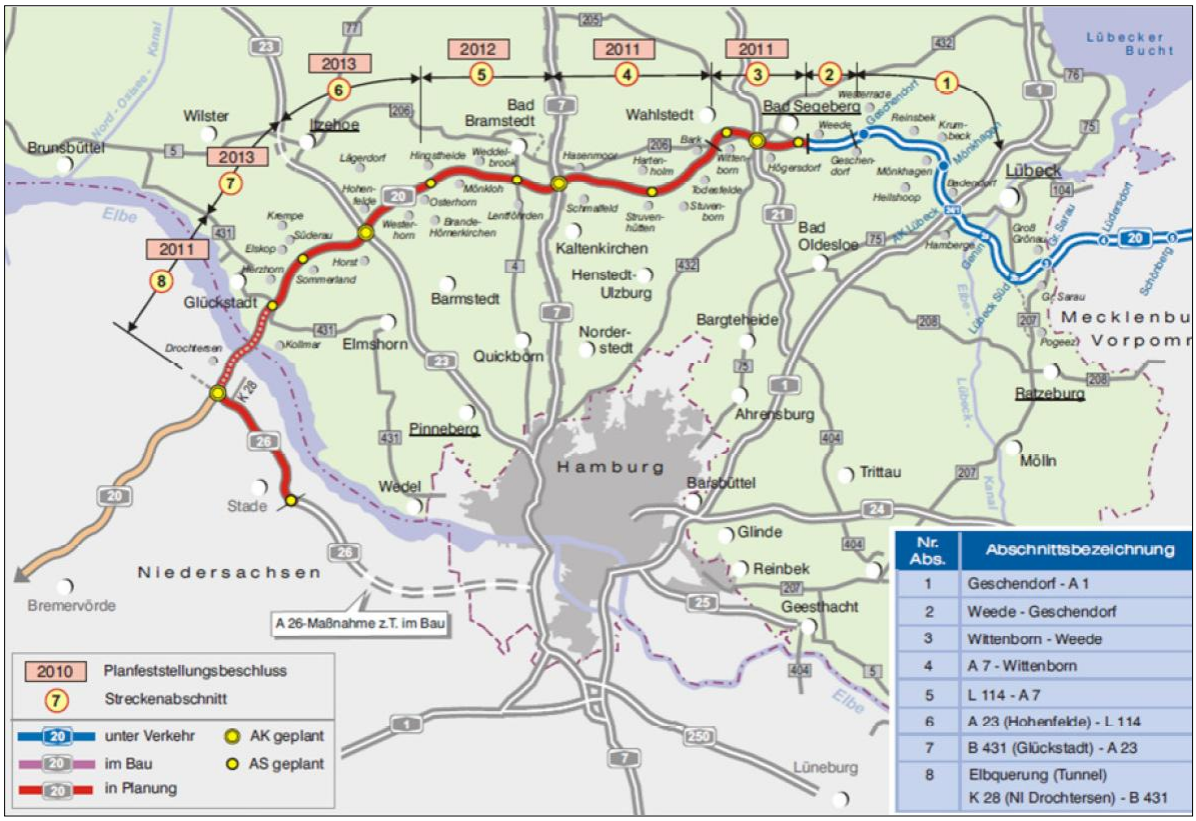
Betrachtete Verkehrsprojekte

Die nachfolgenden beiden Karten zeigen den geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau der A20 mit fester Elbquerung (bei Glückstadt) und dem Ausbau der A23/B5, die von den Verkehrsgutachtern in der Erreichbarkeitsanalyse und somit auch nachfolgend bei der Tourismusanalyse der Untersuchungsregion betrachtet werden.

Insbesondere ab der geplanten Elbquerung bei Glückstadt auf niedersächsischem Gebiet ergeben sich deutliche Erreichbarkeitsverbesserungen durch den Bau der A20 und dessen Weiterführung entlang der niedersächsischen Küste.

Die Umsetzung der A20 in Schleswig Holstein erfolgt in einzelnen Bauabschnitten, wobei bereits die Realisierung von Teilabschnitten positive Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der REK-Region haben kann (z.B. bis zum Anschlusskreuz A23). Bei einer Fertigstellung der Elbquerung und dem Anschlussdreieck zur A26 kann insbesondere der Elberaum in Niedersachsen in Richtung Stade davon profitieren. Letztendlich wird die maximale Erreichbarkeitsverbesserung bei einer vollständigen Realisierung der A20 auch auf niedersächsischer Seite erfolgen. Daher wurde bei der Erreichbarkeitsanalyse die heutige Situation der maximalen Ausbausituation der A20 gegenübergestellt, da nur so die langfristigen Effekte einschätzbar werden.

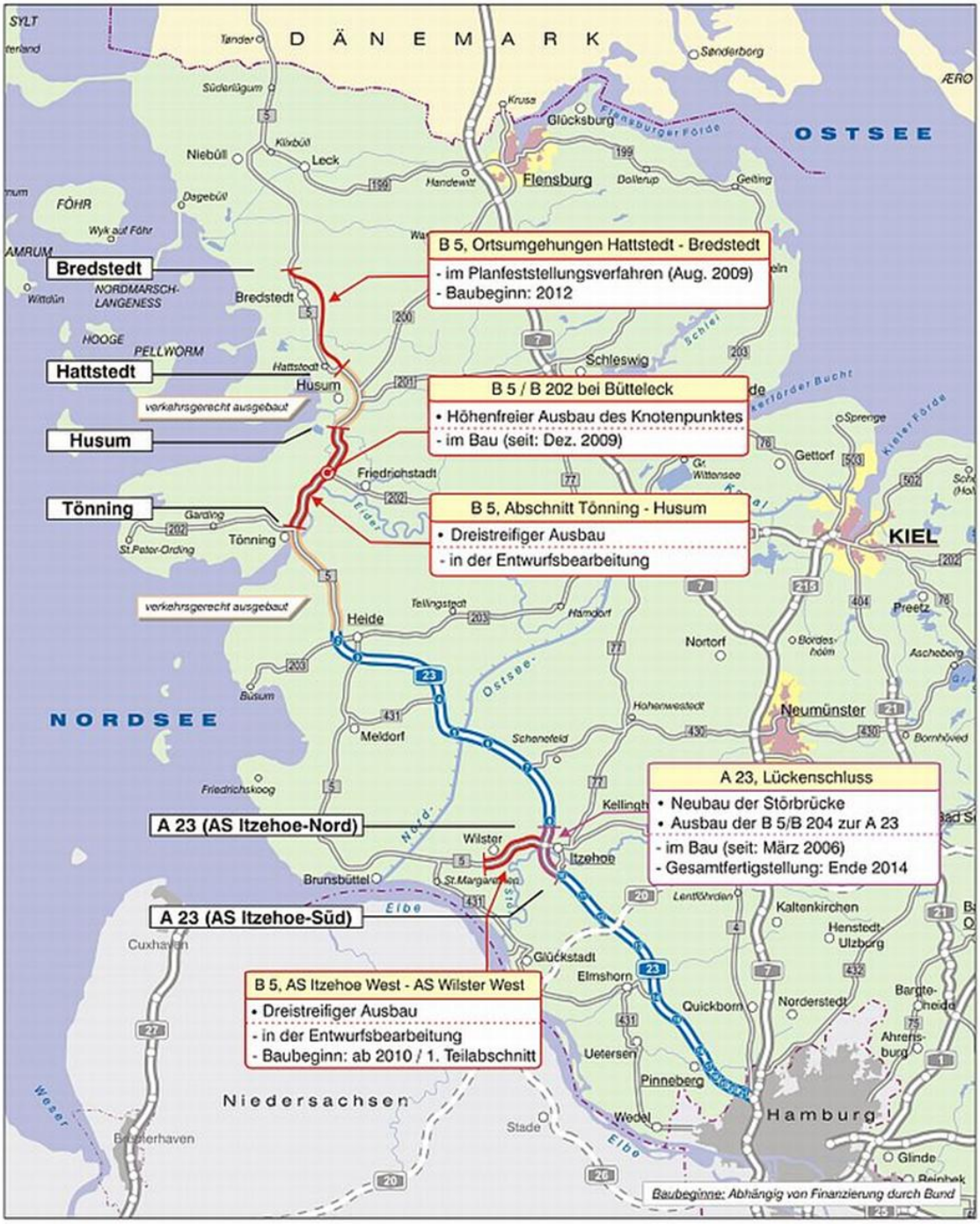
Abbildung 2: Geplanter Ausbau der A20 mit fester Elbquerung bei Glückstadt



Neben der geplanten Fertigstellung der A20 spielen für die Landkreise an der Westküste Schleswig-Holsteins die Planungen zum Ausbau der B5 eine wesentliche Rolle. Dabei profitiert insbesondere Nordfriesland durch den 3-streifigen Ausbau der B5 zwischen Tönning und Husum. Ein weiteres wesentliches Verkehrsprojekt ist im nördlichen Abschnitt der Bau einer Ortsumgehung zwischen Hattstedt und Bredstedt. Die derzeitige Verkehrsführung nördlich von Husum ist durch Ortsdurchfahrten und Kreisverkehre geprägt, was insbesondere in den Sommermonaten Stausituationen begünstigt.

Für den Kreis Steinburg ist der geplante B5-Ausbau zwischen Itzehoe und Wilster in Richtung Brunsbüttel interessant. Dieser kann insbesondere für Friedrichskoog eine Verbesserung der Erreichbarkeit bedeuten.

Abbildung 3: Geplanter Ausbau der B5



1.2 Bedeutung des Tourismus für die Region

Der Tourismus in Schleswig-Holstein verzeichnete in 2009 rund 21,2 Millionen Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben. Der Umsatz im Schleswig-Holstein-Tourismus in allen Beherbergungssegmenten wird für 2009 auf 7,5 Milliarden Euro ermittelt (davon rund 45% durch Tagestourismus). Der touristisch generierte Anteil am Volkseinkommen in Schleswig-Holstein beträgt 6%. Somit beziehen rechnerisch über 170.000 Einwohner in Schleswig-Holstein ihr Einkommen durch den Tourismus.

Die Umsetzung der neuen Tourismusstrategie Schleswig-Holsteins (Roland Berger, 2006) prägte die Entwicklung im Tourismus der letzten Jahre. Als Strategien und Ziele wurden hierfür herausgearbeitet:

- Wechsel von Themenmarketing zum Zielgruppenmarketing mit den drei Zielgruppen „Best Ager", „neue Familien mit kleinen Kindern" und die „anspruchsvollen Genießer"
- Aufbau der Stärken des Landes, Schwächen konsequent beheben
- Festlegung von Gastronomie, Gesundheit, Radfahren und Baden /Strand als Basisthemen des Tourismus in Schleswig-Holstein
- Umsetzung eines „Qualitätstourismus" in allen Bereichen der touristischen Leistungskette
- Stärkere Kooperation der Tourismusakteure: Optimierung der touristischen Organisationsstrukturen (LTO Bündelung)

Mit dem Wattenmeer als Weltnaturerbe entstehen neue touristische Potenziale und zusätzliche Marketing-Schwerpunkte. Als ausgewählte wichtige infrastrukturelle Veränderungen der letzten Jahre können u.a. Hotelprojekte auf Sylt mit erheblichen Investitionen gelten.

Grundsätzliche Trends und Potenziale im Tourismus sind u.a.:

- Trend zum Urlaub im eigenen Land (zusätzliche Inlandsreisen, 2. und 3. Reise)
- Kurzreisesegment (nach wie vor Wachstumspotenziale obwohl Stabilisierung einsetzt)
- Tendenziell abnehmende Saisonalität
- Kurzfristige und spontanere Urlaubs- und Ausflugsentscheidung
- Zunehmend wichtige Urlaubsmotive: Auszeit, Erholung und Wellness, Abwechslung vom Alltag
- Erfahrene Kunden (Qualitätsansprüche der Gäste steigen)
- Zunehmende Preissensibilität, Transparenz durch Online-Medien (Information und Buchung)
- Diversifizierung des Freizeitverhaltens (Multioptionalität, individuelle Bedürfnisse)
- Demographischer Wandel: zunehmende Bedeutung der Best Ager
- Kultur- und Städtereisen (auch Mittelzentren) haben Wachstumspotenziale
- Maritimer Tourismus (Segel-, Sportboot- sowie Kreuzfahrttourismus) hat Wachstumspotenzial
- Steigende Nachfrage im Gesundheitstourismus und Wellnesstourismus
- Angebotsseitige Verbesserungen im Beherbergungswesen durch Klassifizierungsinitiativen
- Bedeutung von Authentizität und regionalen Besonderheiten

1.2.1 Bedeutung des Tourismus in der nördlichen REK-Region

Die nachfolgenden Ausführungen skizzieren die Bedeutung des Tourismus in der nördlichen Untersuchungsregion in den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland (Reisegebiet Nordsee SH)[4].

Im Reisegebiet Nordsee ist der Tourismus mit einem Beitrag von 49,4% zum Volkseinkommen der eindeutig wichtigste Wirtschaftsfaktor. Im Reisegebiet Nordsee SH bestreiten 53.900 Personen (Beschäftigungsäquivalenz) ihren Lebensunterhalt durch den Tourismus.

Durch den Tourismus werden in der nördlichen Untersuchungsregion jährlich Umsätze in Höhe von 2,1 Mrd. € erwirtschaftet. Der Übernachtungstourismus hat mit 72% (1,5 Mrd. EUR) daran den größten Anteil. Etwa 28 % (0,6 Mrd. EUR) der Umsätze stammen aus dem Tagestourismus.

Die hohe regionalökonomische Bedeutung des Tourismus in der nördlichen Untersuchungsregion spiegelt sich auch in der weit überdurchschnittlichen Tourismusintensität (Übernachtungen je Einwohner) an der Nordsee wider. Betrachtet man nur die gewerblichen Übernachtungszahlen (ohne Camping) wurde 2009 eine Tourismusintensität in Nordfriesland von 42,4, Dithmarschen 9,8, Schleswig-Holstein 7,5 gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 4,5 Übernachtungen je Einwohner erzielt.

Die Übernachtungszahlen der letzten Jahre konnten stabilisiert werden. Nach einer über mehrere Jahre anhaltenden negativen Entwicklung bei den Übernachtungszahlen ist seit dem Jahr 2005 im Bereich der gewerblichen Übernachtungen wieder eine Zunahme zu verzeichnen.

In der amtlichen Beherbergungsstatistik des Landes sind Beherbergungsbetriebe mit 9 und mehr Betten erfasst. Im Jahr 2009 wurden für die Nordsee SH 8,7 Mio. Übernachtungen (inkl. Touristikcamping) gezählt. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, ist das tatsächliche Volumen jedoch deutlich höher, da in der amtlichen Statistik der so genannte „Graue Beherbergungsmarkt“ (Privatvermieter unter 9 Betten, Dauercamping, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Freizeitwohnsitze) nicht erfasst wird.

[4] Die Angaben stammen insbesondere aus Nordsee* 2010 – Daten, Fakten. Zahlen, Mehrwert - Die Bedeutung des Tourismus für die Region, Herausgeber: Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS), Juni 2010 sowie Masterplan 2011: Strategische touristische Ausrichtung für die Nordsee Schleswig-Holstein, Herausgeber: Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS), Husum

Nachfragevolumen an der Nordsee Schleswig-Holstein

Nordsee S.-H.	Übernachtungen / Aufenthaltstage
ÜBERNACHTUNGSTOURISMUS GESAMT	**20,01 Mio.**
Gewerbliche Übernachtungen ab 9 Betten	**8,02 Mio.**
• darunter Hotellerie	2,28 Mio.
• darunter Parahotellerie (z. B. Ferienwohnungen, Appartements)	4,48 Mio.
• darunter Vorsorge- und Rehakliniken	1,26 Mio.
Private Beherbergungsbetriebe unter 9 Betten	**7,65 Mio.**
Camping gesamt	**1,33 Mio.**
• darunter Touristikcamping	0,71 Mio.
• darunter Dauercamping	0,50 Mio.
• darunter Mietunterkünfte	0,12 Mio.
Freizeitwohnsitz	**1,72 Mio.**
Verwandten- und Bekanntenbesuche	**1,29 Mio.**
TAGESTOURISMUS	**15,98 Mio.**

Quelle: IMT, Statistikamt Nord

Die Übernachtungsgäste geben täglich u.a. Geld für die Unterkunft, im Einzelhandel, für Freizeitaktivitäten und lokalen Transport aus. Im Reisegebiet Nordsee SH liegen die durchschnittlichen Tagesausgaben je nach Unterkunftskategorie zwischen rd. 36 EUR (Camping, Freizeitwohnsitze, Verwandten-/Bekanntenbesuche), rd. 70 EUR (Privatvermieter) und rd. 100 EUR (gewerbliche Beherbergungsbetriebe). Es ergibt sich ein Gesamtumsatz von rd. 1,5 Mrd. EUR.

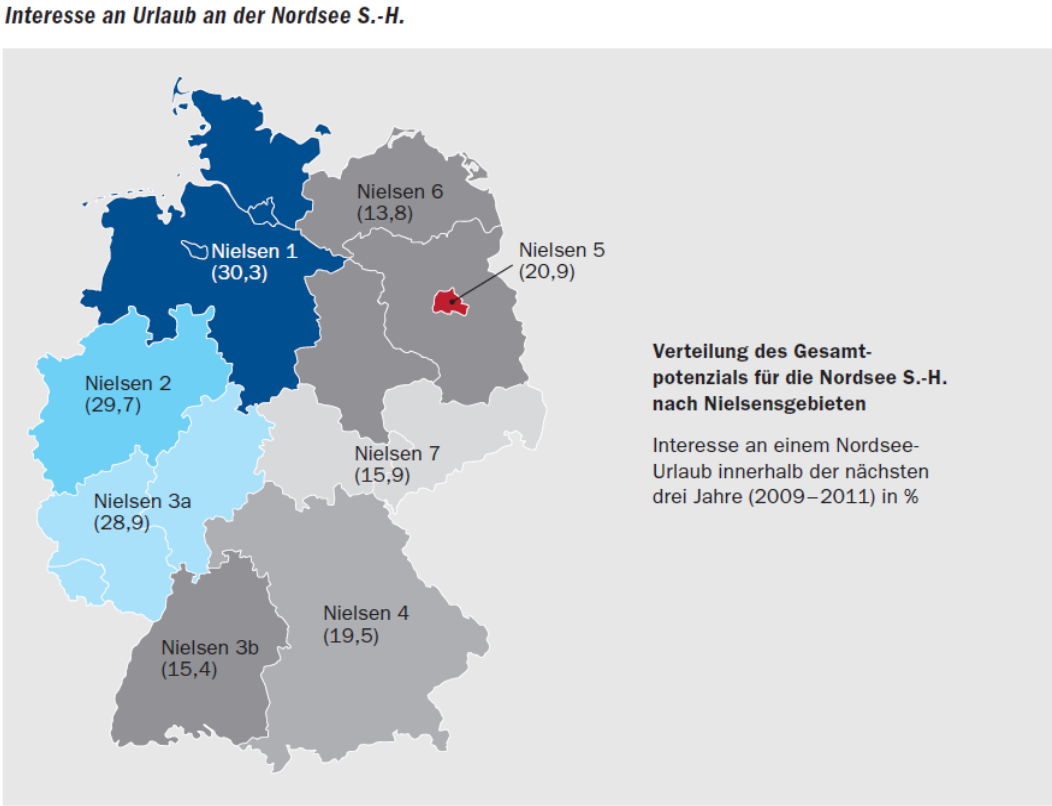
Der Tagestourismus leistet mit einem Anteil von 28% nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Gesamtumsatz im Tourismus, die Tagesgäste sind für viele touristische Angebote unabdingbar. Der Tagestourismus ist weniger saisonabhängig als der Übernachtungstourismus und sichert auch in der Nebensaison Einkünfte für die Museen, Edutainmentanlagen und Gastronomie. Im Durchschnitt geben die Tagesgäste pro Kopf und Tag rd. 36 EUR in der Region aus. Bei 16 Mio. Tagesausflügen jährlich ergibt dies einen Gesamtumsatz von 575 Mio. EUR[5].

Der größte Teil (52%) des Umsatzes entfällt auf das Gastgewerbe (Beherbergung und Gastronomie). Der Einzelhandel steht mit einem Anteil von 30% an zweiter Stelle. Die Dienstleistungsbranche profitiert mit einem Anteil von 18% am Umsatz. Zu dieser Branche zählen z.B. die Strandkorbvermieter, Erlebnisbäder und Reedereien. Viele Branchen profitieren auch indirekt vom Tourismus (z.B. das Baugewerbe, das Unterkünfte errichtet und in Stand hält sowie der Groß- und Einzelhandel, der die touristischen Betriebe beliefert).

Knapp ein Viertel (23%) der Deutschen hat generell Interesse an der Nordsee Schleswig-Holstein als Urlaubsreiseziel. Dabei ist das generelle Interesse an der Nordsee S.-H. nicht in allen Teilen Deutschlands gleich hoch. Ein eindeutiger Schwerpunkt ist im Nordwesten zu erkennen.

[5] Um hinsichtlich der Ausgaben Doppelzählungen zu vermeiden, sind hier nur vom Wohnort aus angetretene Ausflüge berücksichtigt, die Urlaubsortausflüge sind nicht enthalten.

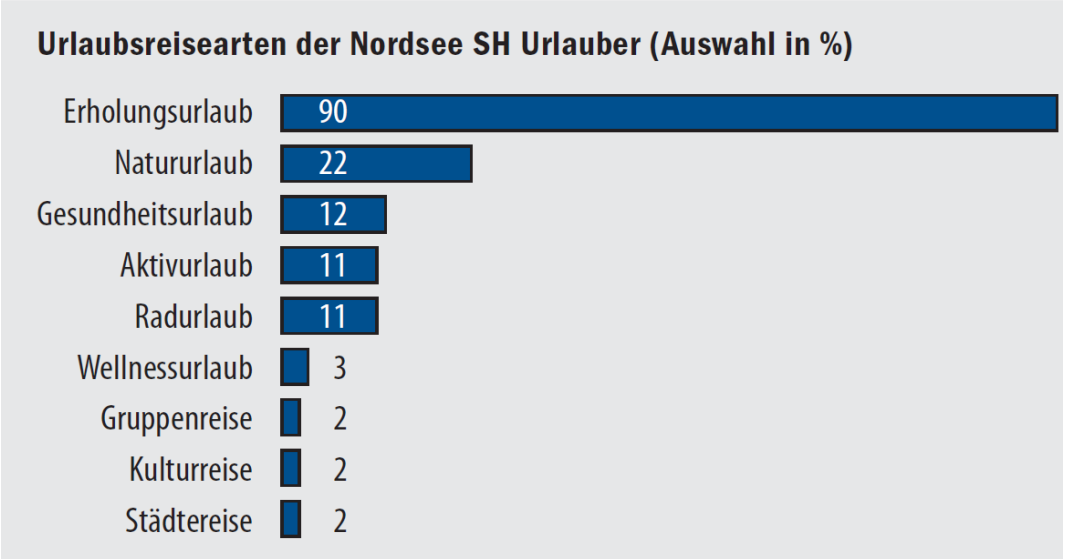
Abbildung 5: Interesse an Urlaub an der Nordsee Schleswig-Holstein



Quelle: FUR Reiseanalyse 2009

Die Reisearten Erholungs-, Natur-, Gesundheits- sowie Aktiv- und Radurlaub stehen bei den Übernachtungsgästen an der Nordsee SH nach wie vor an oberster Stelle. Hier gilt es durch attraktive Angebote Reiseanlässe zu schaffen.

Abbildung 6: Urlaubsreisearten der Nordsee SH Urlauber



Quelle: GBSH 2009

1.2.2 Bedeutung des Tourismus in der südlichen REK-Region

Die südliche REK-Untersuchungsregion mit den Kreisen Pinneberg und Steinburg wird unter dem Namen „Holstein Tourismus“ (erste LTO im schleswig-holsteinischen Binnenland) touristisch vermarktet[6]. Der zuständige Verein Unterelbe Tourismus hat sich zur Aufgabe gemacht, den Tourismus in der Region weiter zu entwickeln und (tages-) touristische Angebote aus einer Hand anzubieten. Der Schwerpunkt hierbei liegt auf dem Tagestourismus.

Im Übernachtungstourismus verfügt die südliche Untersuchungsregion mit 490.700 Übernachtungen in Pinneberg und 110.800 Übernachtungen in Steinburg (jeweils bezogen auf gewerbliche Beherbergungsbetriebe 2009, ohne Campingplätze) über eine unterdurchschnittliche Tourismusintensität.

Wohl aber verfügt die Region „Holstein Tourismus“ (siehe nachfolgende Karte) über einen relevanten Tagestourismus. Analysen des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung (N.I.T.) haben ein Volumen von jährlich 4,7 Millionen Tagesreisen in die Region ermittelt sowie eine Beschäftigungswirkung von 4.530 Vollzeitarbeitsplätzen, die durch den Tourismus entstehen. Hierbei ist insbesondere ein sehr wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region Holstein Tourismus. Die vom Tourismus generierten Steuereinnahmen in der Region werden auf jährlich 4,2 Millionen Euro geschätzt.

Abbildung 7: Region Holstein Tourismus

[6] Hierzu wurde Unterelbe Tourismus e.V. im Herbst 2005 gegründet. Der Verein ist für den Tourismus und die Naherholung der Kreise Steinburg und Pinneberg, angrenzende Teile Dithmarschens und das Holsteiner Auenland verantwortlich. Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Tourismus und die Naherholung in der Region weiterzuentwickeln und touristische Angebote aus einer Hand anzubieten. Die Angebote richten sich insbesondere an Tagesgäste.

Touristische Stärken für die Region Holstein Tourismus bestehen u.a. aus dem sehr gut ausgebautem Radwegenetz, Events mit überregionaler Bedeutung (z.B. Wacken Open Air, Matjestage) und dem allgemein tagestouristischen Nachfragepotenzial mit Schwerpunkt-Quellgebiet aus dem Nordwesten der Metropolregion Hamburg.

Kernzielgruppen sind Familien mit Kindern und Best Ager sowie Tagesgruppenreisen. Diese werden u.a. mit den Themen Radfahren, Natur- und Kulturerlebnisse, maritime Boottörns und regionale Produkte angesprochen.

1.3 Ausgewählte touristische Ausgangsdaten

Es folgt eine ergebnisorientierte Darstellung touristischer Ausgangsdaten für den gewerblichen Übernachtungstourismus und den Tagestourismus in der REK-Region.

1.3.1 Angebots- und Nachfragedaten im Übernachtungstourismus

Die nachfolgende Tabelle stellt einige Tourismuskennzahlen des gewerblichen Beherbergungsmarktes der REK-Region dar. Darauf basierend ergeben sich folgende Ergebnisse:

- Hohe Bedeutung des Tourismus insbesondere in der nördlichen REK-Region (Kreis Dithmarschen und Nordfriesland).
- Insbesondere in Nordfriesland ist der Übernachtungstourismus der dominierende Wirtschaftsbereich.
- Die Daten verdeutlichen die von Nord nach Süd stark abnehmende Tourismusintensität im Übernachtungstourismus in den vier Kreisen.
- Es zeigt sich ein im Nord-Süd-Vergleich deutlich touristischerer Norden und ein deutlich industrialisierter Süden der REK-Region.
- Alle Teilregionen der Untersuchungsregion verzeichnen seit 2000 zunehmende Übernachtungszahlen – weitgehend über der Zuwachsrate Schleswig-Holsteins jedoch unter der durchschnittlichen Zuwachsrate Deutschlands.
- Insbesondere in Nordfriesland wird eine relativ hohe durchschnittliche Bettenauslastung erreicht.
- Alle Kreise weisen eine klar unterdurchschnittliche Betriebsgröße (Betten pro Betrieb) auf
- Der Ausländeranteil an den Übernachtungen liegt in allen Kreisen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt in Pinneberg und Steinburg unter dem Bundesdurchschnitt von rd. 2,8 Übernachtungen pro Aufenthalt (-> geschäftstouristische Motive).
- Die durchschnittliche Verweildauer liegt aufgrund des dominierenden Urlaubstourismus in Dithmarschen und Nordfriesland deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt.
- Nordfriesland und Dithmarschen mit Dominanz von Urlaubstourismus
- Pinneberg und Steinburg mit geringem Übernachtungstourismus (Konzentration auf Tagestourismus)

Die nachfolgende Tabelle umfasst Beherbergungsbetriebe mit 9 und mehr Betten (amtliche Beherbergungsstatistik) auf Kreisebene[7]. Kleinteiligere Beherbergungsdaten auf Gemeindeebene sind dem Anhang 1 zu entnehmen.

Abbildung 8: Tourismusdaten der Untersuchungsregion

[7] Für weitere Informationen zum nicht dargestellten Campingtourismus und Graue Beherbergungsmarkt“ (Privatvermieter unter 9 Betten, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Freizeitwohnsitze) siehe Kapitel 1.2.1

GEORG & OTTENSTRÖER
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie

Land / Kreis	Nr.	Betriebsart	Geöffnete Beherbergungsbetriebe			Angebotene Gästebetten			Ø Betriebs-größe	Übernachtungen			Ankünfte	*Ausländer-anteil 09*	Übern. / EW	SVP-Beschäftigte	Ø Aufent-haltsdauer	Ø Bettenauslastung		
			Betriebe 2009	Δ 2009 zu 2008	Δ 2009 zu 2000	Betten 2009	Δ 2009 zu 2008	Δ 2009 zu 2000	Betten pro Betrieb 08	2009	Δ 2009 zu 2008	Δ 2009 zu 2000	Insgesamt 2009	Bezug Übernacht.	Tourismusd ichte	im Gast-gewerbe	2009	2009	Δ 2009 zu 2008	Δ 2009 zu 2000
Schleswig-Holstein	1	Hotellerie	1.318	-2,2%	-19,5%	56.280	0,5%	-3,5%	43	7.559.365	0,5%	10,8%	3.067.870				2,46	36,8%	0,0%	4,8%
Schleswig-Holstein	2	Sonst.Beherberg	2.909	0,0%	-7,0%	109.452	0,6%	0,8%	38	10.370.889	1,8%	-5,6%	1.841.594				5,63	26,0%	0,3%	-1,8%
Schleswig-Holstein	3	Reha-Kliniken	62	0,0%	-1,6%	11.430	0,5%	13,3%	184	3.302.383	-1,6%	8,0%	156.249				21,14	79,2%	-1,7%	-3,9%
Schleswig-Holstein	**4**	**Insgesamt**	**4.289**	**-0,6%**	**-11,2%**	**177.162**	**0,6%**	**0,1%**	**41**	**21.232.637**	**0,8%**	**1,8%**	**5.065.713**	**5,3%**	**7,5**	**28.780**	**4,19**	**32,8%**	**0,1%**	**0,5%**
Dithmarschen	1	Hotellerie	87	-5,4%	-20,2%	2.832	0,9%	-15,2%	33	362.541	2,4%	-9,8%	117.971				3,07	35,1%	0,5%	2,1%
Dithmarschen	2	Sonst.Beherberg	313	5,0%	2,0%	9.526	1,0%		30	828.805	2,5%		121.963				6,80	23,8%	0,3%	
Dithmarschen	3	Reha-Kliniken	3	0,0%	50,0%	509	0,0%		170	129.410	-7,7%		6.934				18,66	69,7%	-5,8%	
Dithmarschen	**4**	**Insgesamt**	**403**	**2,5%**	**-3,6%**	**12.867**	**0,9%**	**8,1%**	**32**	**1.320.756**	**1,4%**	**1,5%**	**246.868**	**1,9%**	**9,8**	**1.202**	**5,35**	**28,1%**	**0,1%**	**-1,8%**
Nordfriesland	1	Hotellerie	323	-3,3%	-27,9%	12.908	0,0%	-1,1%	40	2.038.879	2,3%	24,2%	553.504				3,68	43,3%	0,9%	8,8%
Nordfriesland	2	Sonst.Beherberg	1.243	-2,4%	-11,6%	37.958	-0,6%	2,0%	31	3.756.624	0,5%	-3,8%	536.935				7,00	27,1%	0,3%	-1,6%
Nordfriesland	3	Reha-Kliniken	23	0,0%	0,0%	4.214	0,5%	24,6%	183	1.240.433	1,0%	25,5%	54.946				22,58	80,6%	0,4%	0,6%
Nordfriesland	**4**	**Insgesamt**	**1.589**	**-2,6%**	**-15,3%**	**55.080**	**-0,4%**	**2,6%**	**35**	**7.035.936**	**1,1%**	**7,7%**	**1.145.385**	**1,6%**	**42,4**	**4.908**	**6,14**	**35,0%**	**0,5%**	**1,6%**
Pinneberg	1	Hotellerie	76	5,6%	-7,3%	3.183	3,0%	1,8%	42	403.053	-2,6%	4,7%	195.650				2,06	34,7%	-2,0%	1,0%
Pinneberg	2	Sonst.Beherberg	31	24,0%	29,2%	848	-2,2%	-6,0%	27	87.605	13,4%	37,4%	19.201				4,56	28,3%	3,9%	8,9%
Pinneberg	3	Reha-Kliniken	0			0				0			0							
Pinneberg	**4**	**Insgesamt**	**107**	**10,3%**	**0,9%**	**4.031**	**1,8%**	**0,0%**	**38**	**490.658**	**-0,1%**	**9,4%**	**214.851**	**6,5%**	**1,6**	**2.098**	**2,28**	**33,3%**	**-0,7%**	**2,8%**
Steinburg	1	Hotellerie	30	3,4%	-3,2%	699	2,3%	-11,1%	23	70.553	1,2%	-12,4%	37.902				1,86	27,7%	-0,3%	-0,4%
Steinburg	2	Sonst.Beherberg	10	11,1%	-16,7%	342	-5,0%	-17,4%	34	40.265	17,6%	70,1%	11.198				3,60	32,3%	6,2%	16,6%
Steinburg	3	Reha-Kliniken	0			0				0			0							
Steinburg	**4**	**Insgesamt**	**40**	**5,3%**	**-7,0%**	**1.041**	**-0,2%**	**-13,3%**	**26**	**110.818**	**6,6%**	**6,3%**	**49.100**	**5,6%**	**0,8**	**680**	**2,26**	**29,2%**	**1,9%**	**5,4%**
Hamburg	1	Hotellerie	292	5,0%	17,7%	39.797	7,9%	51,0%	136	7.836.989	9,6%	69,3%	4.221.687				1,86	54,0%	0,8%	5,8%
Hamburg	2	Sonst.Beherberg	11	-45,0%	37,5%	1.371	-51,3%	6,6%	125	277.928	-45,5%	29,0%	106.818				2,60	55,5%	6,0%	9,6%
Hamburg	3	Reha-Kliniken	0			0				0			0							
Hamburg	**4**	**Insgesamt**	**303**	**1,7%**	**18,4%**	**41.168**	**3,7%**	**48,9%**	**136**	**8.114.917**	**5,9%**	**67,5%**	**4.328.505**	**20,2%**	**4,6**	**28.445**	**1,87**	**54,0%**	**1,1%**	**6,0%**
Deutschland	1	Hotellerie	35.871	0,0%	-7,0%	1.692.352	1,3%	6,5%	47	216.236.988	-0,9%	9,2%	102.047.407				2,12	35,0%	-0,8%	0,9%
Deutschland	2	Sonst.Beherberg	18.148			1.609.104			89	106.752.823			28.612.407				3,73	18,2%		
Deutschland	3	Reha-Kliniken	893	-0,9%	-22,1%	154.288	0,0%	-14,5%	173	45.747.469	0,1%	-6,4%	2.178.014				21,00	81,2%	0,1%	7,0%
Deutschland	**4**	**Insgesamt**	**54.912**	**2,9%**	**1,0%**	**3.455.744**	**27,3%**	**39,5%**	**63**	**368.737.280**	**3,5%**	**13,0%**	**132.837.828**	**14,9%**	**4,5**	**806.830**	**2,78**	**29,2%**	**-6,7%**	**-6,9%**

Quelle: Statistische Landesämter (diverse Sonderauswertungen), Berechnungen und Darstellung Georg & Ottenströer, Hamburg (2011)

1.3.2 Angebots- und Nachfragedaten im Tagestourismus

Tagestourismus in Schleswig-Holstein

Neben dem Übernachtungstourismus generiert auch der Tagestourismus erheblichen Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in Schleswig-Holstein[8].

Tagesreisen umfassen sowohl Reisen mit vorrangig privaten Motiven (Tagesausflüge) sowie Reisen mit vorrangig geschäftlichen Motiven (Tagesgeschäftsreisen). Als Tagesausflug wird jedes Verlassen des Wohnumfeldes bezeichnet, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das;

- nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz, zur Berufsausübung vorgenommen wird,
- nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient und
- nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt (z. B. Behördenbesuche, Arztbesuche, Vereinsaktivitäten im Nachbarort).

Als Tagesgeschäftsreise gelten alle Ortsveränderungen zur Wahrnehmung geschäftlicher Aufgaben, die über die Gemeindegrenze, in der sich der ständige Arbeitsplatz des Betroffenen befindet, hinausführen. Hierunter fallen nicht:

- Fahrten zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz (z. B. Montage),
- Fahrten innerhalb der Arbeitsplatzgemeinde.

Die folgenden Daten beziehen sich daher ausschließlich auf den sogenannten Wohnortausflugsverkehr. Die Ausflüge von Urlaubern von ihrem Urlaubsort aus sind dagegen nicht in den Daten berücksichtigt.

Marktvolumen Tagestourismus

Insgesamt wurden im Jahr 2006 in Schleswig-Holstein 131 Mio. Tagesreisen generiert. 115 Mio. waren den Tagesausflügen zuzurechnen und 16 Mio. entfielen auf Tagesgeschäftsreisen.

Die Zahl der Tagesreisen nach Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren insbesondere an der Ostsee und im übrigen Binnenland inklusive der Holsteinischen Schweiz deutlich zugenommen.

Laut Tourismusbarometer 2008 empfängt die folgenden Teilregionen Schleswig-Holsteins folgende Anzahl an Tagesreisen:

- die Region Nordsee Schleswig-Holstein (Küstenbereich) rd. 15 Mio. Tagesreisen,
- die Region Binnenland Schleswig-Holstein (inkl. Holsteinische Schweiz) rd. 57 Mio. Tagesreisen und
- die Region Ostsee (Küstenbereich) rd. 59 Mio. Tagesreisen.

In Deutschland entfallen auf jede Übernachtung im Durchschnitt 9,7 Tagesreisen, in Schleswig-Holstein sind es 5,7. Innerhalb des Bundeslandes zeigen sich starke Unterschiede. Während dieser Wert an der Nordsee nur bei 1,8 liegt, steigt er an der Ostsee bereits auf 5,7. Im übrigen Binnenland inklusive Holsteinische Schweiz liegt er sogar bei 12,7. Es zeigt sich also, dass die Bedeutung des Tagestourismus an der Nordseeküste im Vergleich zum Übernachtungstourismus relativ gering ist.

[8] Bei den nachfolgenden Ausführungen zum Tagestourismus wird insbesondere auf das Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein – Jahresbericht 2008 und auf die Studien „Tagesreisen der Deutschen“ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr e. V. (dwif) zurückgegriffen.

Da die Tagesausflüge mit 88% (115 Mio.) den größten Anteil an allen Tagesreisenden stellen und auch für das touristische Marketing von besonderem Interesse sind, sollen sie im Folgenden näher betrachtet werden.

Die regionale Verteilung der privat motivierten Tagesausflüge stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 9: Tagesreisen und Tagesausflüge nach Reisegebieten

	Tagesreisen		Tagesausflüge	
	absolut	in %	absolut	in %
Ostsee	59,0 Mio.	45,0%	51,0 Mio.	44,5%
Binnenland	57,0 Mio.	43,5%	51,2 Mio.	44,6%
Nordsee	15,0 Mio.	11,5%	12,5 Mio.	10,9%

Quelle: dwif 2007, Sonderauswertung Tagesreisen der Deutschen

Bei der Betrachtung der Tagesreisen ist auch die Randlage Schleswig-Holsteins in Deutschland sowie die Lage zwischen zwei Meeren zu berücksichtigen. Dies schränkt im Vergleich zu anderen Bundesländern die inländischen Quellmärkte insbesondere für das nördliche Schleswig-Holstein stark ein[9].

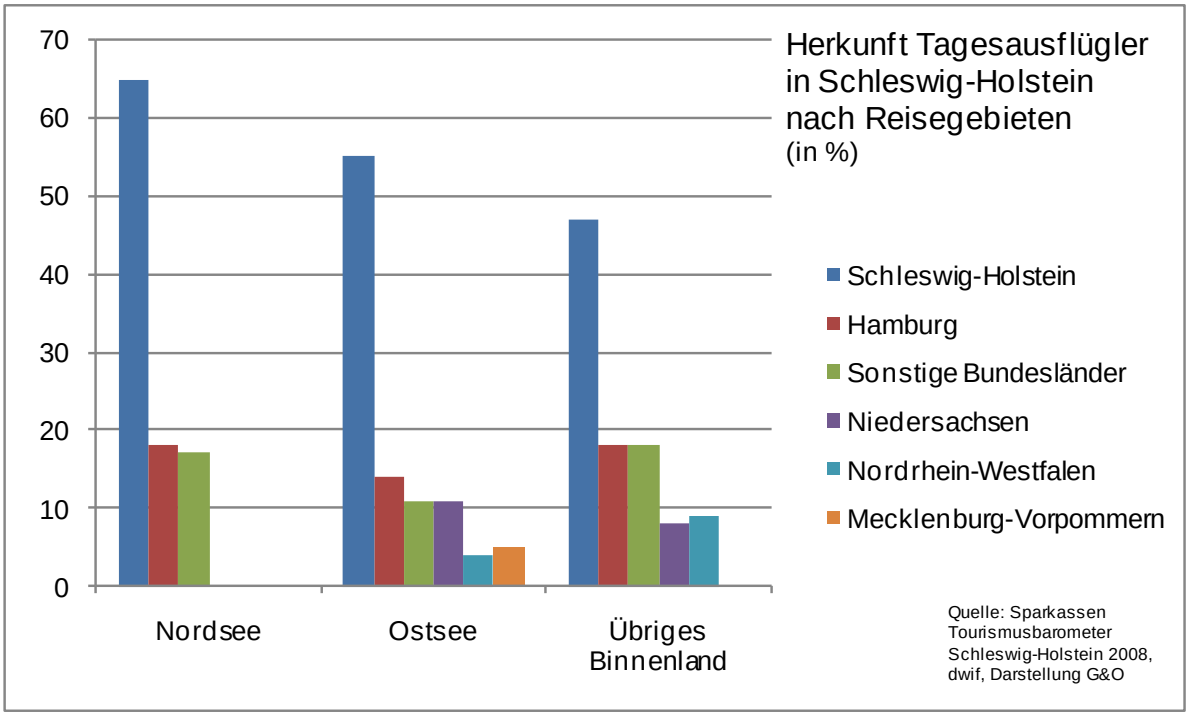
Quellmärkte im Tagesausflugsverkehr nach Schleswig-Holstein

Der größte Quellmarkt für Tagesausflüge nach Schleswig-Holstein ist mit 58% Schleswig-Holstein selbst. Hamburg liegt mit 18 % aller Tagesausflüge an zweiter Stelle. Aus Niedersachsen – wie Hamburg ein Nachbarbundesland von Schleswig-Holstein – stammen 8% aller Tagesausflügler nach Schleswig-Holstein. Bemerkenswert: Das Nachbarbundesland Mecklenburg-Vorpommern bringt Schleswig-Holstein mit 2,2 Mio. Ausflüglern wesentlich weniger Tagesgäste als das weiter entfernte Nordrhein-Westfalen (4,5 Mio. Tagesausflügler). Hier schlagen sich die weit größere Bevölkerungszahl von Nordrhein-Westfalen gegenüber Mecklenburg-Vorpommern sowie steigende Reichweiten im Tagestourismus positiv für Schleswig-Holstein nieder.

Die schleswig-holsteinische **Nordseeküste** wird am stärksten von Tagesausflüglern aus dem eigenen Bundesland besucht. Tagesausflügler aus Niedersachsen spielen hier nur eine sehr geringe Rolle. Die geografische „Trennung" der beiden Bundesländer durch die Elbe und die ungünstige Verkehrsanbindung sind hier sicher als Hindernisse zu sehen. Auch wenn die Elbfähre zwischen Wischhafen und Glückstadt regelmäßig verkehrt, so ist dieser Umstand sicher ein Hemmnis, einen Tagesausflug nach Schleswig-Holstein zu unternehmen, da sich dadurch die Fahrzeit verlängert und ggf. Wartezeiten einzukalkulieren sind. Tagesausflügler aus Mecklenburg-Vorpommern sind nur an der Ostsee von Bedeutung; an der Nordsee sowie im übrigen Binnenland und in der Holsteinischen Schweiz stellen sie nur einen sehr kleinen Teil der Ausflügler.

[9] Daten zum Tagestourismus von Dänemark nach Schleswig-Holstein liegen aufgrund fehlender Erhebungen leider nicht vor.

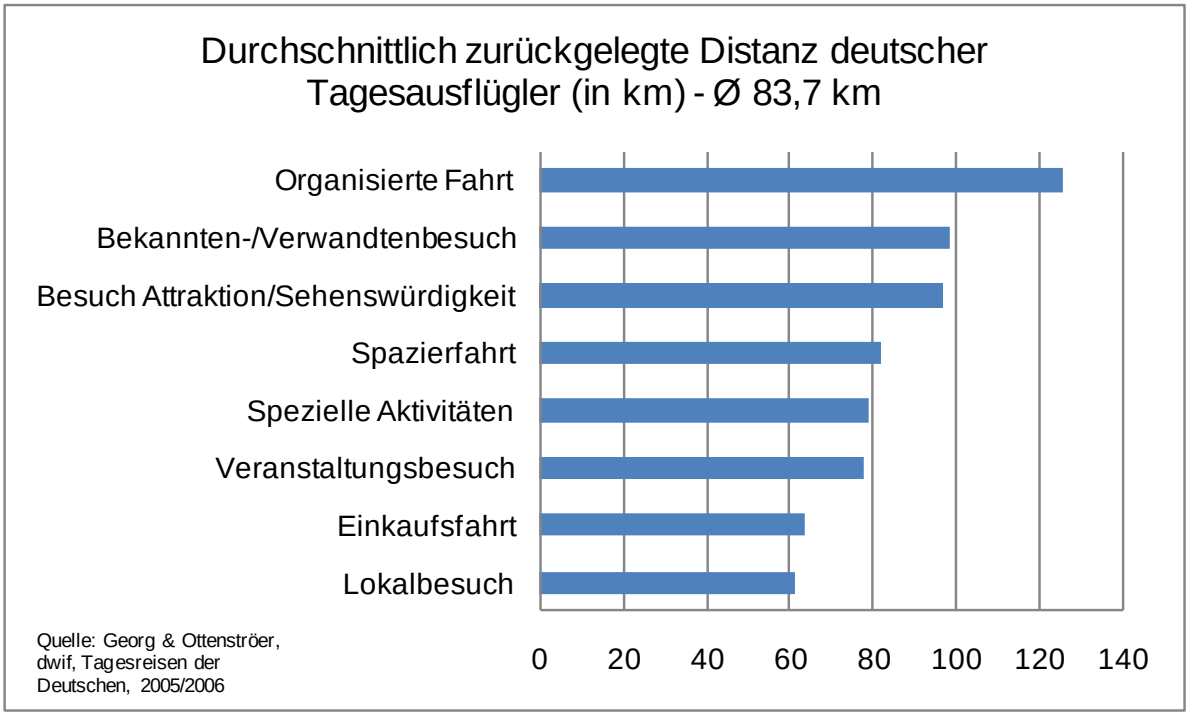
Abbildung 10: Herkunft Tagesausflügler in Schleswig-Holstein nach Reisegebieten



Durchschnittlich zurückgelegte Distanz deutscher Tagesausflügler

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die durchschnittlich zurückgelegte Distanz deutscher Tagesausflügler. Demnach legt ein deutscher Tagesausflügler durchschnittlich 84 km pro Ausflug zurück (einfache Distanz).

Abbildung 11: Durchschnittlich zurückgelegte Distanz deutscher Tagesausflügler



Reisemotive von Tagesausflüglern in Schleswig-Holstein

Verwandten-/Bekanntenbesuche stehen mit 31% an erster Stelle als Auslöser für einen Tagesausflug nach Schleswig-Holstein. An zweiter Stelle folgt die Ausübung einer speziellen Aktivität wie Baden, Radfahren, Wandern o. Ä. Auch Spazierfahrten sind mit 13% ein wichtiger Grund für einen Tagesausflug. Eine eher untergeordnete Bedeutung haben hingegen Veranstaltungsbesuche, der Besuch von Sehenswürdigkeiten sowie Lokalbesuche. Schleswig-Holstein weicht hierbei leicht vom Bundesdurchschnitt ab. Auffällig ist, dass der Anteil der Spazierfahrten, also das „Herumfahren" ohne vorher festgelegtes Ziel, um fast 5 Prozentpunkte
höher liegt als im Bundesdurchschnitt. Auch die Ausübung von speziellen Aktivitäten ist von etwas größerer Bedeutung als Reisemotiv als im Bundesdurchschnitt.

Abb. 12: Motive für Tagesausflug nach Schleswig-Holstein (in % der Tagesausflüge nach Regionen)

	Nordsee	Übriges Binnenland	Schleswig-Holstein
Bekannten-/ Verwandtenbesuch	20,2	37,9	30,9
Spazierfahrt	18,2	10,7	13,4
Einkaufsfahrt	3,4	7,5	8,6
Veranstaltungsbesuch	8,0	9,3	8,0
Besuch Sehenswürdigkeit/Attraktion	5,7	8,4	7,6
Ausübung einer speziellen Aktivität	32,3	17,7	23,5
Lokalbesuch	6,1	5,9	5,0
Organisierte Fahrt	6,1	2,6	3,0

Binnenland exkl. Holsteinische Schweiz
Quelle: dwif 2007, Sonderauswertung Tagesreisen der Deutschen

Bei Ausflügen in die Küstengebiete hingegen ist der Bekannten-/Verwandtenbesuch mit 20,2% (Nordsee) und 26,9% (Ostsee) deutlich geringer ausgeprägt. Hier spielen Motive wie die Ausübung einer speziellen Aktivität mit 32,3% an der Nordsee und 27,8% an der Ostsee eine deutlich größere Rolle. An der Nordsee dominiert bei der „Ausübung spezieller Aktivitäten" das Wandern/Spazierengehen und nicht etwa Baden/Schwimmen. Grund hierfür dürften das Watt und das damit verbundene Wattwandern sein. Mit bereits deutlichem Abstand folgt der Besuch von Wellness-/Gesundheitseinrichtungen.

Einkaufsfahrten sind an der Nordsee zu vernachlässigen; an der Ostsee hingegen haben sie mit 10,4% bereits eine erfreulich hohe Bedeutung. Dies ist auf das Angebot der Städte Lübeck, Flensburg und Kiel zurückzuführen, die im Reisegebiet Ostsee liegen und für die der Shoppingtourismus eine große Relevanz hat.

Fazit

Aus den vorangegangenen Ausführungen lassen sich erste Hinweise für ein Marketing in den jeweiligen Quellmärkten ableiten:

- Aufgrund des hohen Anteils an Tagesausflüglern aus dem eigenen Bundesland sollte nicht nur außerhalb der Landesgrenzen, sondern auch im Land selbst aktiv Ausflüglermarketing betrieben werden.
- Hamburg sollte als zweitwichtigster Quellmarkt für Tagesreisen wahrgenommen und entsprechend intensiv bearbeitet werden.
- An der Nordsee dürfte ein stärkeres Marketing für Gäste aus Niedersachsen Nachfragezuwächse bewirken.
- Die Gastronomie profitiert stark von den Ausflüglern – durch entsprechende Angebote können Ausflügler auch aus der näheren Umgebung zum Essen in die Restaurants und Cafés gelockt werden.
- Das Motiv „Spazierfahrt" hat in Schleswig-Holstein einen außergewöhnlich hohen Anteil. Die Spazierfahrer sollten daher durch gute Angebote motiviert werden, auch konkrete Aktivitäten in Schleswig-Holstein auszuüben. Wichtig ist gerade für diese

Klientel eine gute Be- und Ausschilderung von Freizeiteinrichtungen und Gastronomie, um zu einem Spontanbesuch zu animieren.

- Die GA-Analyse spiegelt auch die hohen saisonalen Schwankungen in den Fremdabhebungen wieder. In der Ferienzeit (Juni bis September) werden insbesondere auf den Inseln und in den küstennahen Gebieten die mit Abstand höchsten Anteile an Fremdabhebungen verzeichnet.

1.4 Quellmärkte ausgewählter REK-Teilregionen im Tourismus (Tages- und Übernachtungsgäste auf Basis GA-Datenanalyse)

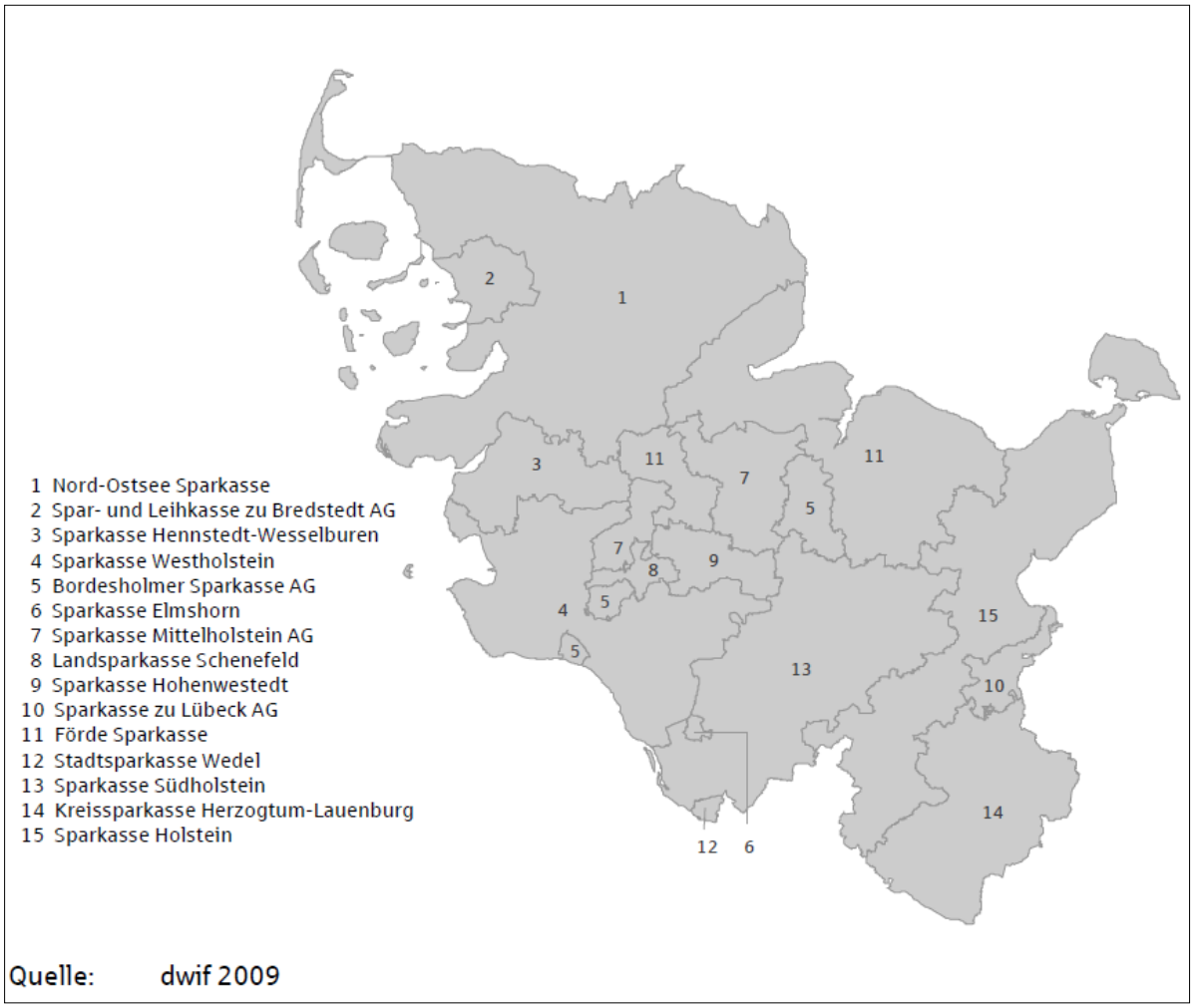
Um nachfolgend die Relevanz der verbesserten Erreichbarkeit einstufen zu können, erfolgt in diesem Abschnitt eine Betrachtung der Quellmärkte der Tages- und Übernachtungsgäste für Schleswig-Holstein und die REK-Region. Dies erfolgt anhand einer GA-Datenanalyse[10].

Die Daten zu den Quellgebieten der Tages- und Übernachtungstouristen in Schleswig-Holstein und Teilregionen liefern die Fremdabhebungen an den Geldautomaten der Sparkassen – sogenannte GA-Daten. Fremdabhebungen an Geldautomaten sind sämtliche Abhebungen von Kunden aller Kreditinstitute (Sparkassen, Geschäftsbanken, Genossenschaftsbanken) außerhalb des eigenen Geschäftsgebietes der jeweiligen Sparkasse. Mit dem Instrument der GA-Daten werden sämtliche Touristen, sowohl Tages- als auch Übernachtungsgäste, erfasst, die während ihres Aufenthalts Geld im Zielgebiet abheben.

Die Daten zur Herkunft der Gäste werden entsprechend der in nachfolgender Karte dargestellten Geschäftsgebiete der Sparkassen in Schleswig-Holstein zugeordnet.

[10] Die amtliche Tourismusstatistik gibt Auskunft über die absolute Anzahl und den jeweiligen Anteil der Inländer- und Ausländerübernachtungen in den Bundesländern und Regionen sowie über die Herkunftsländer der internationalen Gäste. Aussagen zur regionalen Herkunft der inländischen Übernachtungsgäste werden nicht ausgewiesen. Das ist allerdings insofern unverzichtbar, als Inländer in Deutschland den überwiegenden Anteil der Nachfrage in den Reisegebieten stellen. Die Ausführungen und Daten dieses Abschnitts stammen primär aus den Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein 2008 und 2010.

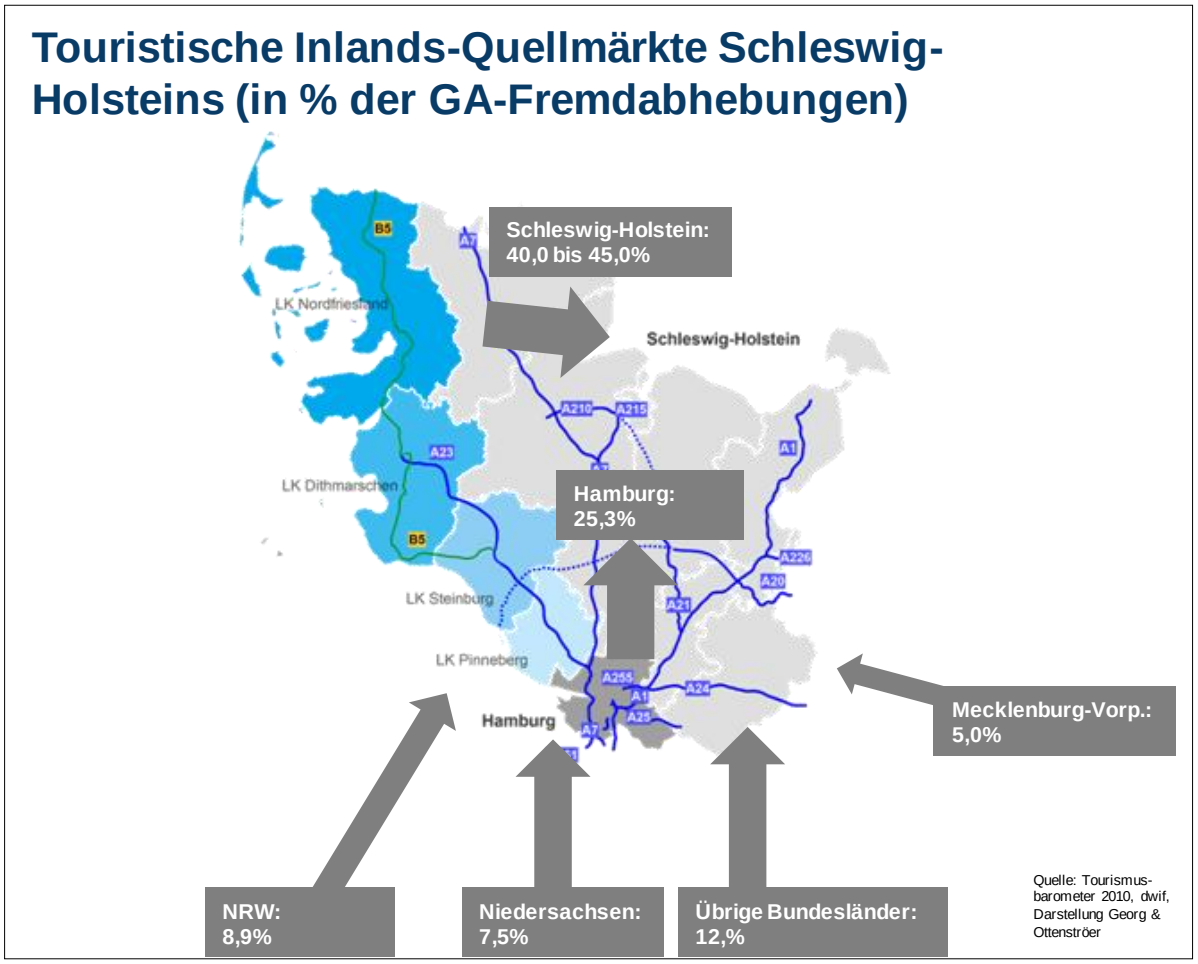
Abbildung 13: Geschäftsgebiete der schleswig-holsteinischen Sparkassen- 2009



Der Anteil der Gäste aus Schleswig-Holstein liegt auch im Tourismusjahr 2009 bei 40 bis 45 %. Der genaue Prozentanteil kann jedoch aufgrund der Fusion der Flensburger Sparkasse mit der Nord-Ostsee Sparkasse nicht ausgewiesen werden. Die Fusion führt zu einer veränderten Zuordnung der jeweils eigenen Kunden beider Geschäftsgebiete, was mit Überschneidungen bei den Abhebungen von Schleswig-Holsteinern verbunden ist.

Für Gesamt-Schleswig-Holstein bleiben Gäste aus Schleswig-Holstein mit über 40% weiterhin der Hauptquellmarkt. Auf den folgenden Plätzen im Top-6-Ranking der wichtigsten Quellmärkte liegen unverändert Hamburg (25,3 %), Nordrhein-Westfalen (8,9 %) und Niedersachsen (7,5 %). Auch bei Gästen aus Mecklenburg-Vorpommern (5,0 %) ist das touristische Angebot Schleswig-Holsteins sehr beliebt.

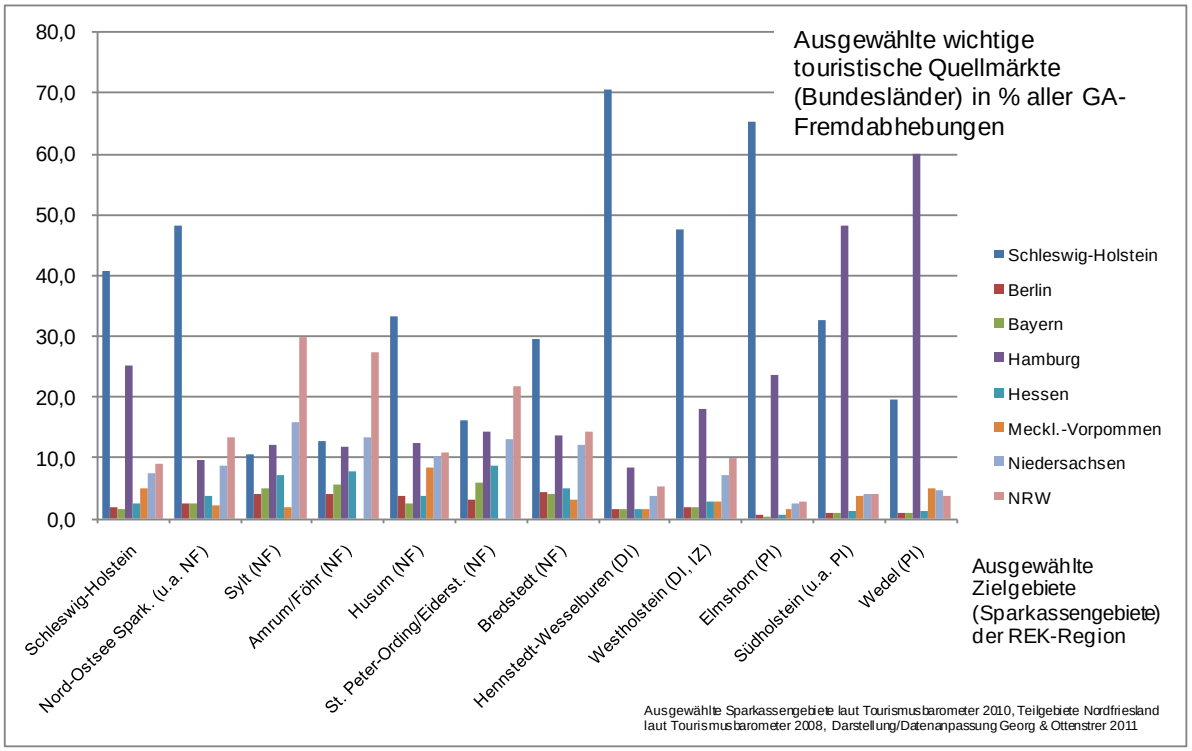
Abbildung 14: Touristische Inlands-Quellmärkte Schleswig-Holsteins (in % der GA-Fremdabhebungen)



Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht anhand der anteiligen GA-Fremdabhebungen die touristischen (inländischen) Quellmärkte in ausgewählten Sparkassengebieten in der REK-Region[11].

[11] Vergleiche auch Anhang 6 mit einer tabellarischen Darstellung der GA-Fremdabhebungen zur Abschätzung der touristischen Quellgebiete (Tages- und Übernachtungsgäste) in der REK-Region.

Abbildung 15: Ausgewählte wichtige touristische Quellmärkte der REK-Region (in % alles GA-Fremdabhebungen)



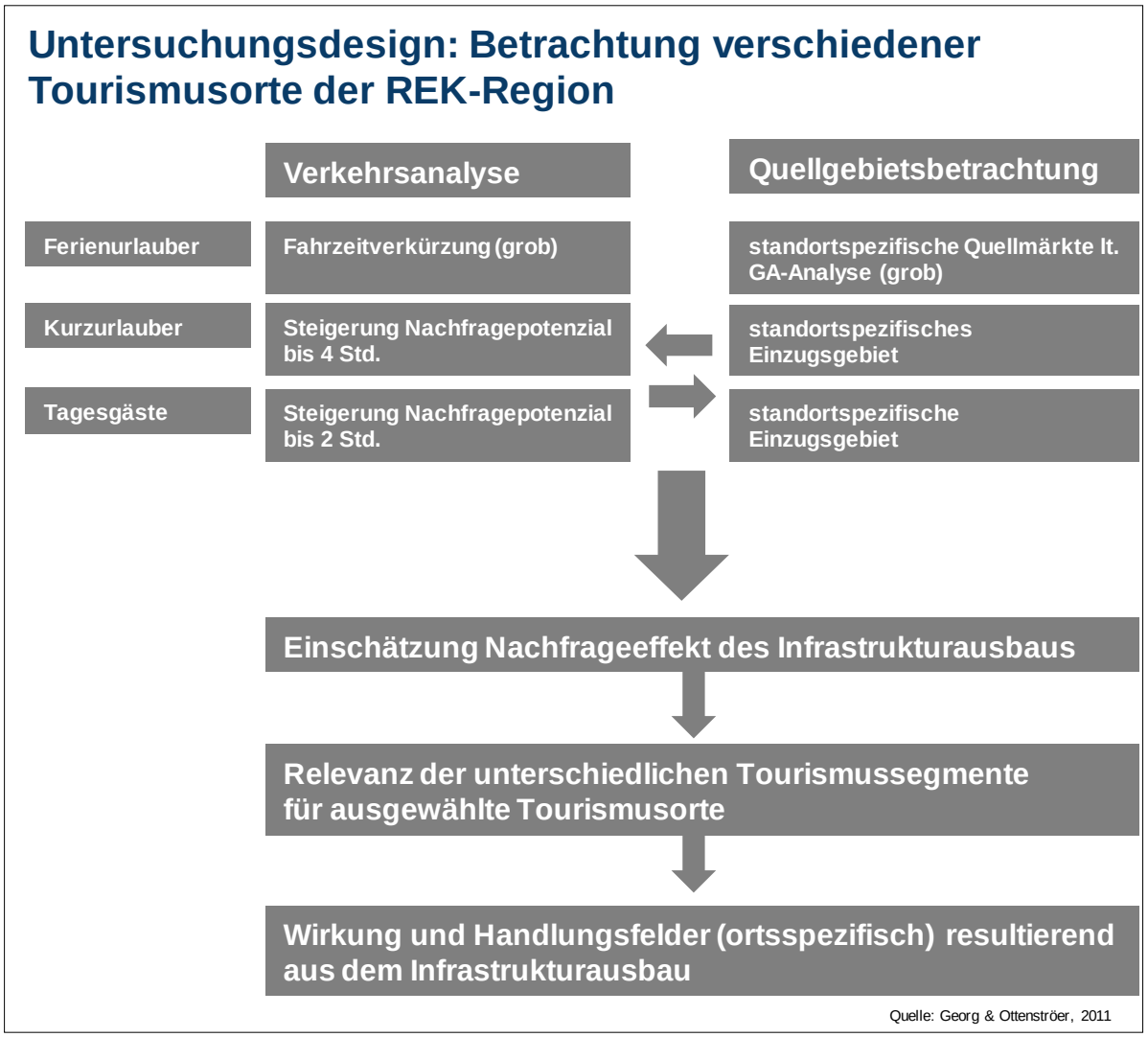
Im Hinblick auf die Bedeutung der Quellmärkte für Schleswig-Holstein und Teilregionen des REK-Untersuchungsgebiets (definiert in Sparkassengebieten) ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Gäste aus dem eigenen Bundesland sind eine sehr wichtige Zielgruppe. Insbesondere für den Tagestourismus in Schleswig-Holstein ergibt sich daraus ein enormes Gästepotenzial. Weitere wesentliche Quellmärkte sind Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen.
- Die große Bedeutung des Tages- und Kurzzeittourismus spiegelt sich mit wenigen Ausnahmen auch in den Abhebungen differenziert nach Regionen wider. Somit sind im Allgemeinen (ausgenommen von den klassischen Urlaubsorten) die Schleswig-Holsteiner selbst diejenigen, welche die höchsten Anteile an Fremdabhebungen erreichen.
- In den Sparkassengebieten in der südlichen REK-Untersuchungsregion spielt der Hamburger Quellmarkt eine sehr große Bedeutung (z.B. Sparkassengebiet Wedel und Südholstein).
- Auf den Inseln und in den Urlaubsorten entlang der Nordsee sind aufgrund des bedeutenden Übernachtungstourismus neben Schleswig-Holstein und Hamburg auch die ferneren Quellgebiete (z.B. NRW, Niedersachsen, Hessen) bedeutende Quellgebiete.

1.5 Wirkungsanalyse des Infrastrukturausbaus auf den Tourismus

Der nachfolgende Untersuchungsabschnitt führt zunächst die Ergebnisse der Verkehrsanalyse mit einer groben touristischen Quellgebietsbetrachtung zusammen, um daraus mögliche Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus einschätzen zu können. Danach wird die Einschätzung möglicher Nachfrageeffekte mit der standortspezifischen Relevanz der unterschiedlichen Tourismussegmente abgeglichen. Ergeben sich an einem bestimmten Tourismusstandort sowohl ein signifikanter Nachfrageeffekt und eine hohe Bedeutung des jeweiligen Tourismussegmentes, sind hier erhebliche (positive) Wirkungen für den örtlichen Tourismus durch Infrastrukturausbau zu erwarten (und durch entsprechende Maßnahmen zu forcieren).

Abbildung 16: Vorgehensweise Wirkungsanalyse Infrastrukturausbau - Tourismus



Den nachfolgenden Einschätzungen und **modellhaften Systematisierungen** liegen **stark vereinfachende Annahmen und Einschätzungen** zugrunde. Eine Exaktheit der Erkenntnisse kann deshalb nicht erwartet werden, wohl aber eine fundierte Tendenzaussage über geeignete Tourismusstrategien in Verbindung mit dem geplanten Infrastrukturausbau.

1.5.1 Nachfrageeffekt aufgrund verkürzter Reisezeit / Steigerung Nachfragepotenzial durch Infrastrukturausbau

Der Nachfrageeffekt einzelner Tourismussegmente (Ferienurlauber, Kurzurlauber, Tagesgäste) wird anhand unterschiedlicher segmentspezifischer Erreichbarkeitsverbesserungen eingeschätzt. Für Ferienurlauber (Langzeiturlauber) wird die Fahrzeitverkürzung vor / nach Infrastrukturausbau (A20/B5) herangezogen. Für Kurzurlauber und Tagesgäste wird die Ausweitung des Einzugsgebietes / Nachfragepotenzials vor / nach Infrastrukturausbau betrachtet.

Der Nachfrage- und Erreichbarkeitseffekt für jeweiligen Ort / Gebiet wird im Rahmen einer relativen Betrachtung wie folgt bewertet[12]:

1.5.1.1 Definition Nachfrageeffekte

Effekt A: Ferienurlauber (Langzeiturlauber)
= Fahrzeitverkürzung in % zur Gesamtfahrzeit bei überschlägiger Betrachtung der wichtigsten Quellmärkte der jeweiligen Tourismusorte

Bei den Ferienurlaubern wird anhand der Reisezeitersparnis in % zur Gesamtreisezeit (Wahrnehmung lt. Routingprogrammen) im groben Abgleich mit den Quellmärkten eine Einschätzung zu den potenziellen Nachfrageeffekten getroffen.

Abbildung 17: Ferienurlauber-Nachfrageeffekt aufgrund von Fahrzeitverkürzung

Übernachtungs-tourismus	Effekt A Punkte	Ferienurlauber Verkürzte Fahrzeit in %*
Kein Effekt	0	Keinerlei Fahrzeitverkürzung
Geringer Effekt	1	Geringe Fahrzeitverkürzung aus wichtigen Quellmärkte
Mittelstarker Effekt	2	Mittlere Fahrzeitverkürzung aus wichtigen Quellmärkte
Starker Effekt	3	Deutliche Fahrzeitverkürzung aus wichtigen Quellmärkte

* Beinhaltet positiven „Bewertungsaufschlag" auf die rechnerische Fahrzeitverkürzung aufgrund zusätzlicher positiver Effekte wie Verbesserungen im den Bereichen a) Stauanfälligkeit, b) Verkehrssicherheit, c) Planbarkeit der Reise und d) Alternativroute. Diese „qualitativen" Aspekte, welche insb. den B5-Ausbau betreffen, werden bei der Gesamteinschätzung des Nachfrageeffektes für die nördliche REK-Region (Nordfriesland) z.B. aufgrund der „Entschärfung" der B5-Stauanfälligkeit berücksichtigt.

Im Anhang 7 wird die von den Verkehrsgutachtern ermittelte veränderte Reisezeit vor / nach Infrastrukturausbau für die einzelnen Tourismusorte dargestellt.

---

[12] Bei der Planung einer Reise spielen neben der reinen Fahrzeit auch andere Aspekte eine Rolle. Insbesondere die Planbarkeit einer Reise beruht auf subjektiven Einschätzungen. Wenn es beispielsweise um das Erreichen einer Fähre auf die Urlaubsinsel geht, planen einige Menschen mehr „Pufferzeit" ein als andere. Für Feriengäste aus weiter entfernten Regionen kann auch die Möglichkeit einer spontanen Veränderung der Route, durch plötzlich aufkommende Beeinträchtigungen entlang der ursprünglich geplanten Strecke, eine Rolle spielen. Dazu gehört auch die Stauanfälligkeit einer Route, wobei die Erreichbarkeit der touristischen Orte der REK-Region insbesondere in den Sommermonaten durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang der B5 geprägt ist. Dabei kann der gesamte Verlauf der B5 nördlich von Heide als Problembereich bezeichnet werden. Auswertungen der Dauerzählstellen entlang dieses Abschnittes haben gezeigt, dass diese Strecke in den Sommermonaten durchschnittlich zu 20% über der Kapazitätsgrenze liegt. Daraus ergibt sich gegenüber einer normalen Verkehrsbelastung eine Reisezeitverkürzung der Route Heide-Niebüll um ca. 20 Minuten. Durch die Ausbaumaßnahmen verringert sich die generelle Stauanfälligkeit entlang der B5 und das wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da sich die Häufigkeit riskanter Überholmanöver verringert.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Verkehrsgutachter die reinen Erreichbarkeitseffekte (ohne Wirkungen auf die Stauanfälligkeit) auf Fahrzeiten und Einzugsgebietsausweitungen berechnet haben. Zugrunde liegen somit ähnliche Instrumente wie herkömmliche Routingprogramme, die i.d.R. für die Reiseentscheidung relevant sind. Entsprechend werden bei der Tourismusanalyse auch nur die reinen Erreichbarkeitseffekte berücksichtigt. Jedoch beinhalten die nachfolgenden Einschätzungen, z.B. ob ein Effekt als gering oder stark einzuschätzen ist, einen „Bewertungsaufschlag" auf die rechnerische Erreichbarkeitsbetrachtung, um zusätzliche positive Effekte wie Verbesserungen in der Stauanfälligkeit, Verkehrssicherheit, Planbarkeit der Reise und Alternativroute insbesondere für Nordfriesland aus dem geplanten B5-Ausbau Rechnung zu tragen. Diese Effekte des Infrastrukturausbaus werden bei der Gesamteinschätzung der Nachfrageeffekte insbesondere für die nördliche REK-Region berücksichtigt.

Effekt B: Kurzurlauber
= Steigerung des Nachfragepotenzials im Radius bis max. 4 Std. Fahrzeit

Abbildung 18: Kurzurlauber-Nachfrageeffekt durch Steigerung des Nachfragepotenzials

Übernachtungs-tourismus	Effekt B Punkte	Steigerung des gewichteten Nachfragepotenzials in %*
Kein Effekt	0	unter +3%
Geringer Effekt	1	+3% bis +6%
Mittelstarker Effekt	2	+6% bis +9%
Starker Effekt	3	über +9%

* Zone (0-60 Min.) x 4, Zone (60-120 Min.) x 3, Zone (120-180 Min.) x 2, Zone (180-240 Min.) x 1
Für Nordfriesland wird eine positivere Gesamteinschätzung des Nachfrageeffektes aufgrund der „Entschärfung" der B5-Stauanfälligkeit berücksichtigt.

Durch die höhere Gewichtung der näheren Entfernungszonen (neben der Erhöhung des Nachfragepotenzials im Gesamt-Einzugsgebiet) wird auch der „Verschiebung" der Einwohner in nähere Entfernungszonen Rechnung getragen.

Effekt C: Tagesgäste
= Steigerung des Nachfragepotenzials bis max. 2 Std. Fahrzeit

Abbildung 19: Tagestourismus-Nachfrageeffekt durch Steigerung des Nachfragepotenzials

Tagestourismus	Effekt C Punkte	Steigerung des gewichteten Nachfragepotenzials in %*
Kein Effekt	0	unter +3%
Geringer Effekt	1	+3% bis +6%
Mittelstarker Effekt	2	+6% bis +9%
Starker Effekt	3	über +9%

* Einwohner: Zone (0-30) x 4, Zone (30-60) x 3, Zone (60-90) x 2, Zone (90-120) x 1
Aus Vereinfachungsgründen werden Urlaubsortausflügler vernachlässigt, da diese Effekte implizit in den hoch gewichteten näheren Zonen (bis 60 min.) des Einwohnermarktes berücksichtigt werden.

Effekt Transitgäste: Nur bezogen auf die A20 und projektabhängig

1.5.1.2 Einschätzung der ortsspezifischen Nachfrageeffekte

Veränderung des Nachfragepotenzials nach Entfernungszonen

Die nachfolgenden Balkendiagramme zeigen die prozentuale Steigerung der Nachfragepotenziale in verschiedenen Entfernungszonen aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit verschiedener Orte durch den geplanten Ausbau der A20 und A23/B5.

Abb. 20: Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der nördlichen REK-Region in %

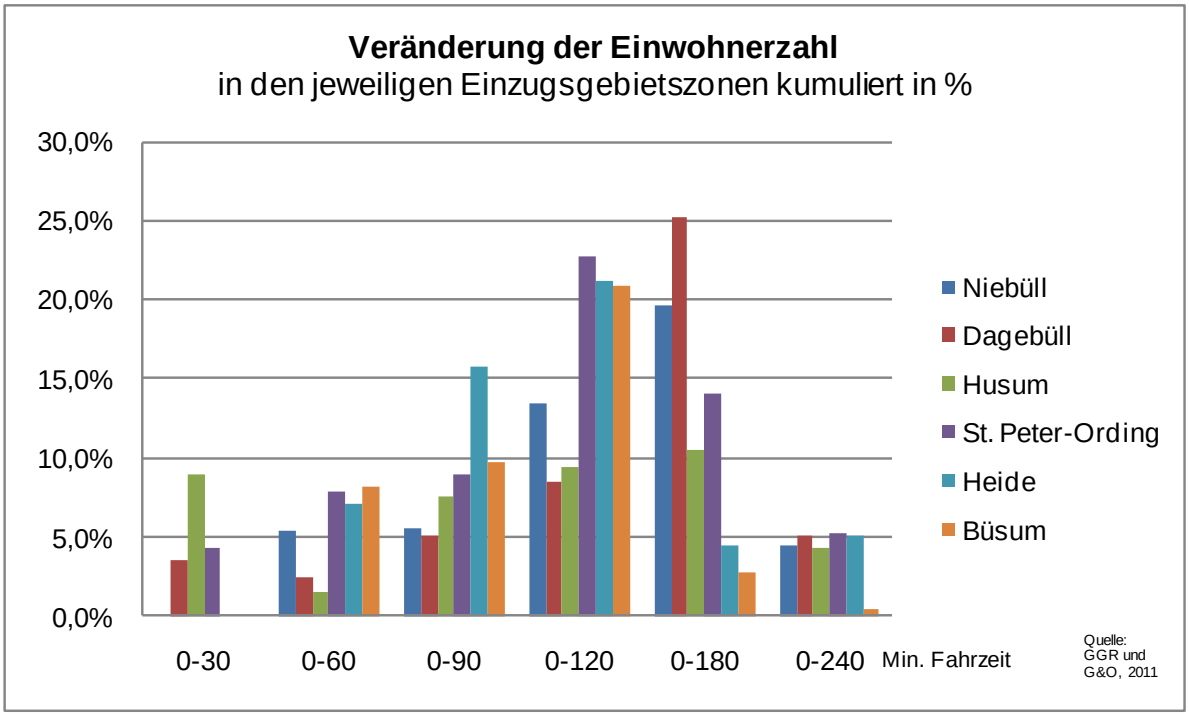
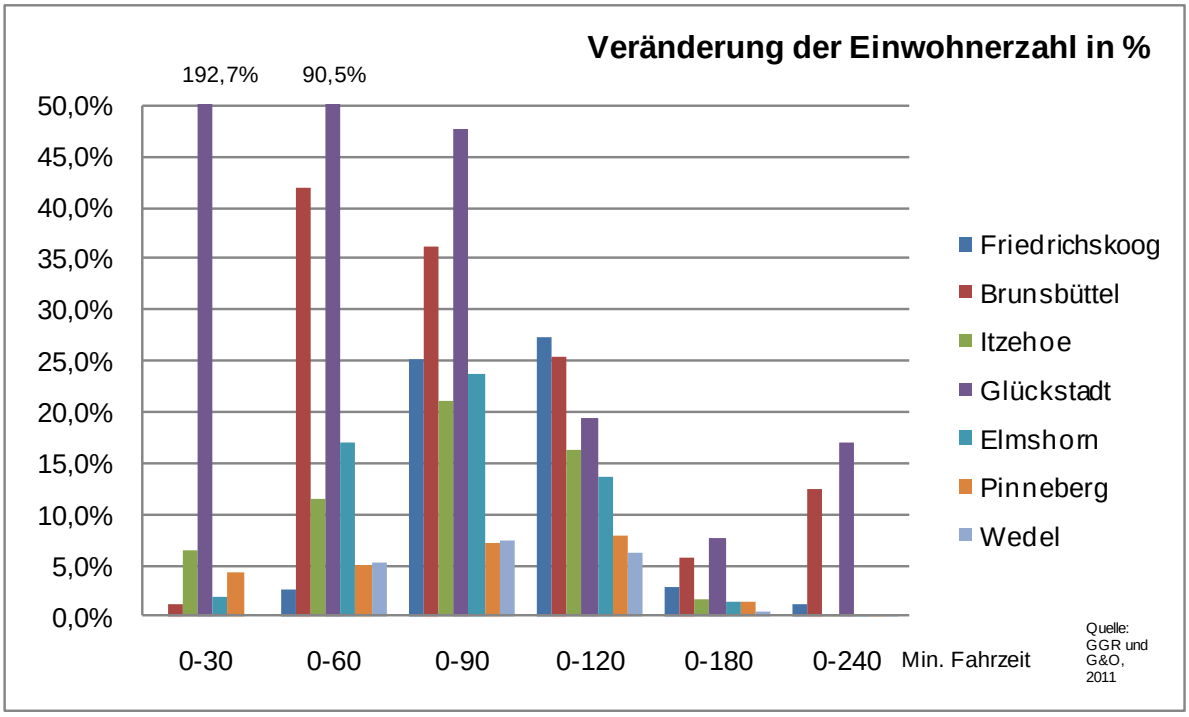


Abb. 21: Steigerung des Nachfragepotenzials nach Zonen und Orten der südlichen REK-Region in %



Veränderung des gewichteten Gesamt-Nachfragepotenzials

Nachfolgend werden die ortsspezifischen Ergebnisse der touristischen Nachfrageeffekte aufgrund verkürzter Reisezeit / Steigerung Nachfragepotenzial durch Infrastrukturausbau zusammengefasst[13]. Im nachfolgenden Balkendiagramm werden die verschiedenen Entfernungszonen gewichtet und zu einer Steigerungsrate in % verdichtet. Durch den Infrastrukturausbau steigen die gewichteten Nachfragepotenziale in den relevanten Einzugsgebieten wie folgt:

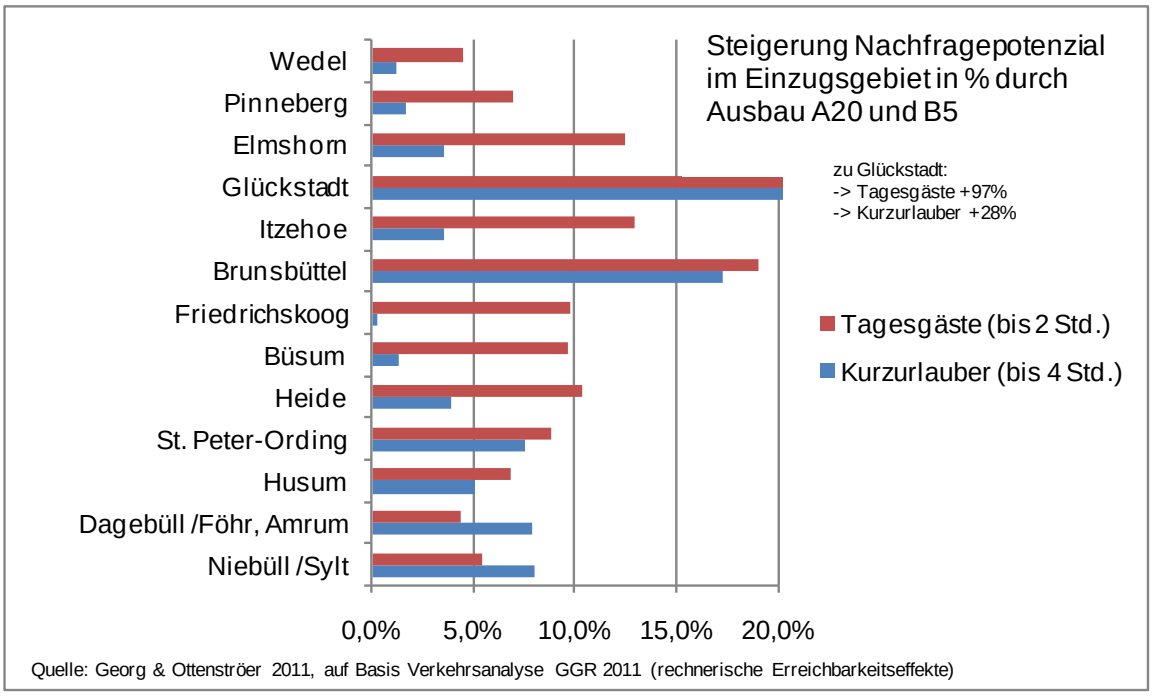
Tagestourismus (Einzugsgebiet bis 2 Std. Fahrzeit)[14]:

- Steigerung des nach Entfernungszonen gewichteten Tagesausflugs-Nachfragepotenzials in den betrachteten Orten (ohne Glückstadt) um etwa +5% bis +12% (siehe Anhang 8).
- Tendenziell stärkere Steigerungen des Nachfragepotenzials für den zentralen Bereich der REK-Region (insb. Steinburg, Dithmarschen).
- Verdopplung des Nachfragepotenzials im Tagesausflugsmarkt vom Wohnort für Glückstadt.
- Etwas geringere Steigerungen des Tagesausflugs-Nachfragepotenzial in der nördlichen und südlichen REK-Region (nördl. Nordfriesland und südliches Pinneberg)

Kurzurlauber (Einzugsgebiet bis 4 Std. Fahrzeit):

- Steigerung des Kurzurlauber-Nachfragepotenzials in den betrachteten Orten (ohne Glückstadt) zwischen etwa +1,0% und +8,0%.
- Tendenziell stärkere Steigerungen des Kurzurlauber-Nachfragepotenzials für die nördliche REK-Region (insbesondere Nordfriesland). Nur geringe Steigerung für den Kreis Pinneberg.
- Starke Steigerung des Kurzurlauber-Nachfragepotenzials für Glückstadt (+28%).

Abbildung 22: Steigerung des gewichteten Nachfragepotenzials für Tagesgäste und Kurzurlauber



Quelle: Georg & Ottenströer 2011, auf Basis Verkehrsanalyse GGR 2011 (rechnerische Erreichbarkeitseffekte)

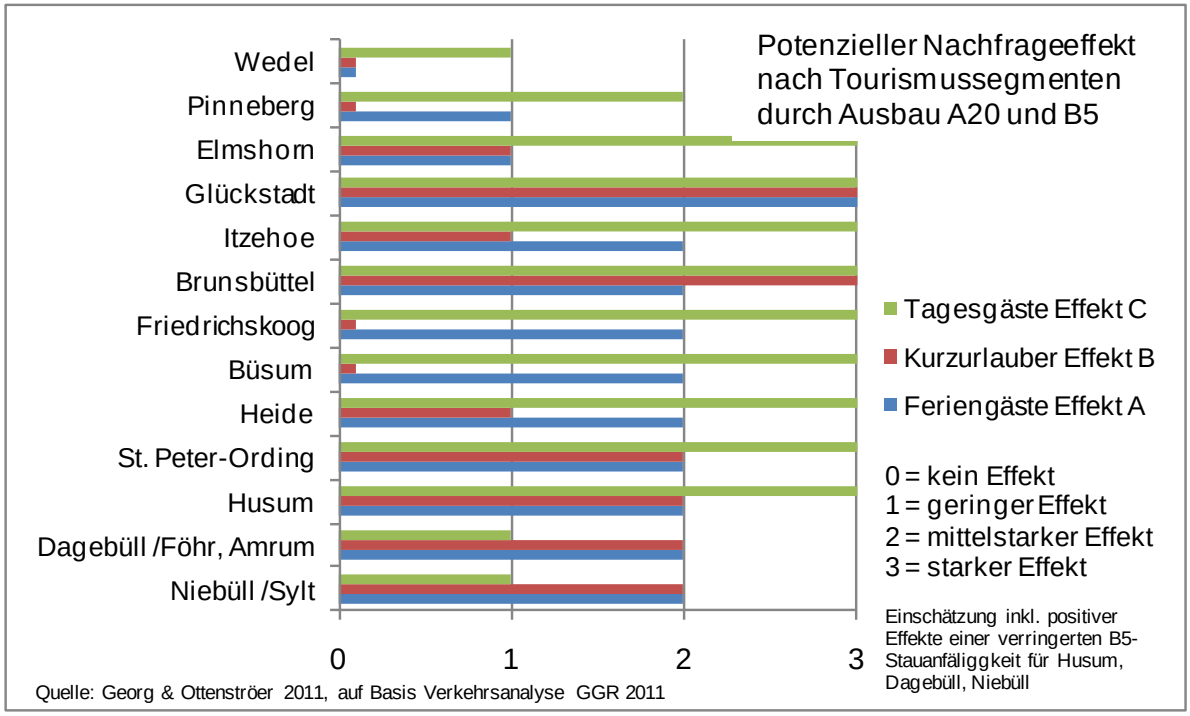
[13] Eine umfassende Diskussion und Einschätzung der potenziellen Nachfrageeffekte befindet sich in der Tabelle in Anhang 9.

[14] Aus der Steigerung des Nachfragepotenzials in den engeren Radien (bis 30 min. Fahrzeit), laut Anhang 8, können auch positive Potenziale für den örtlichen Einzelhandel abgeleitet werden (z.B. Zone 0-30 min. Fahrzeit für Husum +8,9%, für Itzehoe +6,4% und Glückstadt +192,7%). Jedoch steigt mit einer besseren Erreichbarkeit auch der Wettbewerb z.B. zwischen den Mittelzentren.

Das nachfolgende Balkendiagramm fasst die in der Bewertungstabelle des Anhangs 9 umfassend diskutierten Nachfrageeffekte für die folgenden drei Tourismussegmente, für ausgewählte touristische Orte der REK-Region, zusammen:

- Nachfrageeffekt A Ferienurlauber (Langzeiturlauber)
- Nachfrageeffekt B Kurzurlauber
- Nachfrageeffekt C Tagesgäste

Abbildung 23: Einschätzung Nachfrageeffekte nach Tourismussegmenten durch Infrastrukturausbau



Tourismussegmente, die ortspezifisch mit der Punktzahl 3 bewertet wurden, erfahren einen hohen potenziellen Nachfrageeffekt für den jeweiligen Ort durch den Ausbau der A20 und B5. Niedrige Bewertungen sagen aus, dass in den jeweiligen Tourismussegmenten keine wesentliche Potenzialsteigerungen erwarten können. Folgende Gesamteinschätzungen können getroffen werden.

- Insgesamt kann insbesondere die zentrale und nördliche REK-Region zwischen Elmshorn und Niebüll mit positiven Nachfrageimpulsen für den Tourismus durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur rechnen.
- Im **Tagestourismus** können die zentralen Bereiche der REK-Region (insb. Steinburg, Dithmarschen aber auch das südliche Nordfriesland und das nördliche Pinneberg) mit Steigerungen des Nachfragepotenzials rechnen.
- Im **Kurzurlaubssegment** wird auf Basis der Steigerung des Nachfragepotenzials insbesondere die nördliche REK-Region (Nordfriesland) gewinnen. Für den Süden der REK-Region ergeben sich nur geringere Steigerung der Nachfragepotenziale.
- Für **Feriengäste** (Langzeiturlauber) ergeben sich die höchsten rechnerischen Fahrzeitverkürzungen und somit potenzielle Nachfrageeffekte im zentralen Bereich der REK-Region (zwischen Glückstadt und St. Peter-Ording). Berücksichtigt man neben der reinen Erreichbarkeitsbetrachtung auch positive Effekte des B5-Ausbaus wie Verbesserungen in der Stauanfälligkeit, Verkehrssicherheit und Planbarkeit der Reise, sind auch im Norden der REK-Region (Nordfriesland) mit positiven touristischen Impulsen für das Ferienurlaubssegment zu rechnen. Durch den Ausbau der A20 in Niedersachsen entsteht eine Alternativroute zur A7 (Elbtunnel) für Urlauber aus Richtung Südwesten (v.a. nördliches NRW und West-Niedersachsen).

- Auffällig ist die sehr starke Steigerung der Nachfragepotenziale für Glückstadt und die REK-Region direkt entlang der zukünftigen A20 aufgrund der „Überbrückung“ der Elbe. Ein erheblich intensiverer Austausch (aber auch Wettbewerb) mit der niedersächsischen Nachbarregion ist zu erwarten.

1.5.2 Relevanz der unterschiedlichen Tourismussegmente für ausgewählte Gemeinden

Neben dem Nachfrageeffekt durch den Infrastrukturausbau für eine bestimmte Region/Gemeinde ist auch zu berücksichtigen, welche Relevanz ein bestimmtes Tourismussegment für die jeweilige Region/Gemeinde besitzt.

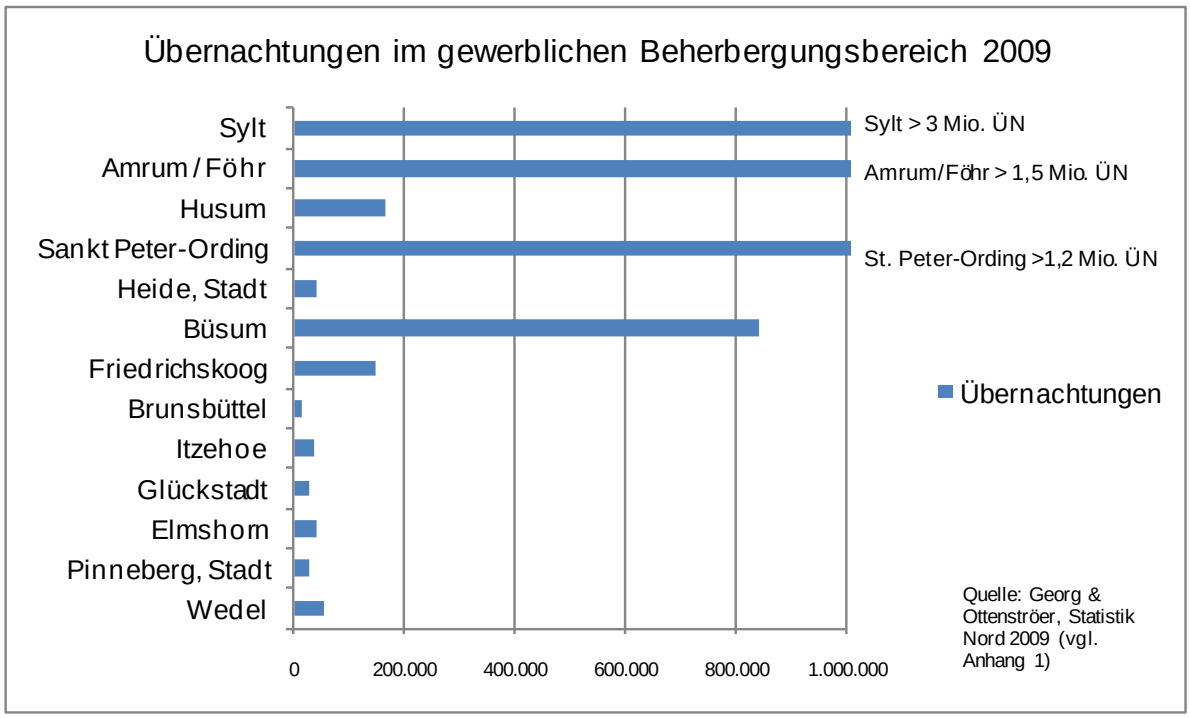
Relevanz Übernachtungstourismus (insb. Ferien- und Kurzurlaub)

Die Relevanz des Übernachtungstourismus (Ferienurlauber und Kurzurlauber) wird anhand der gewerblichen Übernachtungszahlen der Gemeinden und eigenen Einschätzungen zum „grauen“ Beherbergungsbereich grob bewertet.

Auf Kreisebene verzeichnete Nordfriesland 2009 rd. 7,0 Mio. Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben, Dithmarschen rd. 1,3 Mio. Übernachtungen, Steinburg rd. 111.000 und Pinneberg rd. 490.000 Übernachtungen.

Das nachfolgende Balkendiagramm verdeutlicht die Übernachtungen im gewerblichen Übernachtungstourismus in ausgewählten Gemeinden/Regionen.

Abbildung 24: Übernachtungen im gewerblichen Beherbergungsbereich ausgewählter Tourismusgemeinden 2009



Die oben genannten Übernachtungen im gewerblichen Bereich decken nur einen Teil des gesamten Übernachtungstourismus ab. Hinzu kommt noch der Übernachtungstourismus in privaten Beherbergungsbetrieben unter 9 Betten, der Campingbereich, Freizeitwohnsitze und Verwandten- und Bekanntenbesuche (vgl. Kapitel 1.2.1). So umfasst beispielsweise,

nach aktuellen Untersuchungen des IMT (Fachhochschule Westküste), dieser „graue" Beherbergungsbereich etwa 60% aller Übernachtungen im Reisegebiet SH-Nordsee.

In Sylt betrugen beispielsweise die Übernachtungen in gewerblichen und privaten Quartieren, Kinderheimen, Jugendherbergen, Campingplätzen 2009 knapp 7 Mio. Übernachtungen und damit mehr als doppelt so viele Übernachtungen wie in den gewerblichen Beherbergungsbetrieben allein. In St. Peter-Ording werden insgesamt etwa 2,3 Mio. Übernachtungen gezählt (davon etwa 1,2 Mio. Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben). Auch für Friedrichskoog kann gegenüber den rd. 150.000 Übernachtungen in Gewerbebetrieben von etwa 350.000 Übernachtungen insgesamt ausgegangen werden.

Aufgrund teilweise nicht vorhandener (oder schlecht vergleichbarer) Daten des grauen Übernachtungsmarktes ist eine exakte Einschätzung der ortspezifischen Relevanz des Übernachtungstourismus kaum möglich. Dennoch können auf Basis der vorhandenen Informationen relative Tendenzaussagen über die ortsspezifische Bedeutung des Übernachtungstourismus (auch im Vergleich der betrachteten Tourismusorte untereinander) getroffen werden:

- Für Sylt (Niebüll), Amrum/Föhr (Dagebüll), St. Peter-Ording, Büsum und Friedrichskoog wird davon ausgegangen, dass der Übernachtungstourismus eine **sehr hohe Relevanz** besitzt.
- Für Husum wird mit rd. 167.000 Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben zuzüglich Übernachtungen im Graubereich von einer **hohen Relevanz** des Übernachtungstourismus ausgegangen.
- In den Orten Wedel (rd. 57.000 ÜN in gewerblichen Beherbergungsbetrieben), Pinneberg (rd. 27.000 ÜN), Elmshorn (rd. 41.000 ÜN), Glückstadt (rd. 26.500 ÜN), Itzehoe (rd. 39.000 ÜN), Brunsbüttel (rd. 17.200 ÜN) und Heide (rd. 42.000 ÜN) ist der Übernachtungstourismus weniger stark ausgeprägt und es wird eine **gewisse Relevanz** unterstellt.

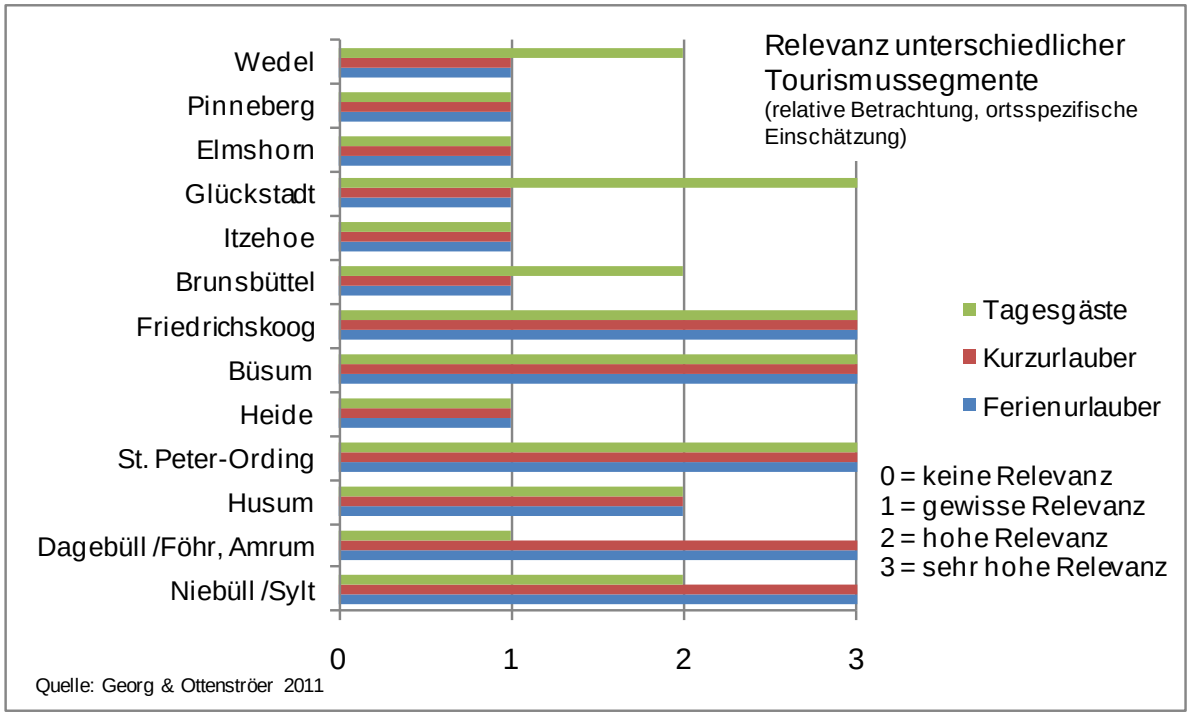
Relevanz Tagestourismus

Die Einschätzung der Relevanz des Tagestourismus für die verschiedenen Gemeinden/Regionen erfolgt anhand eigener Einschätzungen (z.B. Charakter als Ausflugsziel, besondere Attraktionen), anteiligen Quellgebiete der Sparkassen-Fremdabhebungen (siehe GA-Analyse) und Anmerkungen aus dem Tourismusworkshop. Die ortspezifische Einschätzung der Bedeutung des Tagestourismus in den betrachteten Orten, ist aufgrund mangelnder (kleinräumiger) Daten zum Tagestourismus nur mit Unschärfe möglich. Dennoch können folgende relativen Tendenzaussagen getroffen werden:

- Für die Gemeinden/Regionen Glückstadt, Friedrichskoog, Büsum, St. Peter-Ording, Husum, Sylt, Wedel, Brunsbüttel wird eine **hohe** oder **sehr hohe Relevanz** des Tagestourismus angenommen.
- Aufgrund der Dauer der Fährüberfahrt (insb. nach Amrum) wird Föhr/Amrum, im Verhältnis zum sehr bedeutenden Übernachtungstourismus auf den Inseln, dem Tagestourismus nur eine gewisse Relevanz zugeordnet.
- Den Städten Pinneberg, Elmshorn, Itzehoe, Brunsbüttel, Heide werden, trotz teilweise geringem touristischem Charakter, aufgrund deren Gravitationskraft als Mittelzentren (z.B. im Einzelhandel) eine **gewisse Relevanz** der Tagesgäste unterstellt.

Das nachfolgende Balkendiagramm fasst die Einschätzungen zur ortspezifischen Relevanz **aller Tourismussegmente** zusammen. Spielt ein Tourismussegment an einem bestimmten Ort keine Relevanz werden 0 Relevanz-Punkte zugeordnet. Bei einer gewissen (relativ geringen) Relevanz 1 Punkt, hohen Relevanz 2 Punkte und sehr hohen Relevanz eines bestimmten Tourismussegmentes an einem bestimmten Tourismusort 3 Punkte.

Abbildung 25: Relevanz-Einschätzung der Tourismussegmenten für verschiedene Tourismusgemeinden



Quelle: Georg & Ottenströer 2011

1.5.3 Chancen-Bereiche, Wirkungs- und Handlungsfelder des Infrastrukturausbaus

Die nachfolgende tabellarische Darstellung fasst je Tourismusort die spezifische Relevanz des jeweiligen Tourismussegmentes wie auch den Nachfrageeffekt bezüglich des jeweiligen Tourismussegmentes zusammen. Hat ein bestimmtes Tourismussegment an einem Ort eine besonders hohe Relevanz und erfährt zusätzlich durch den Infrastrukturausbau einen starken Nachfrageimpuls, ergeben sich deutlich positive Chancen durch den Infrastrukturausbau im Tourismus (bzw. es ergeben sich erfolgversprechende touristische Handlungsfelder).

Nachfolgend werden die voraussichtlich besonders vom Infrastrukturausbau profitierenden Tourismusfelder ortspezifisch grün markiert.

Abbildung 26: Chancenbereiche für den örtlichen Tourismus durch Infrastrukturausbau

	Ferienurlauber**		Kurzurlauber**		Tagesgäste***		Transitgäste*
	Relevanz	Effekt A	Relevanz	Effekt B	Relevanz	Effekt C	Effekt
Kreis Nordfriesland	**3**	**2**	**3**	**2**	**2**	**2**	**0**
Niebüll / Sylt	3	2	3	2	2	1	0
Dagebüll / Föhr, Amrum	3	2	3	2	1	1	0
Husum	2	2	2	2	2	3	0
St. Peter-Ording	3	2	3	2	3	3	0
Kreis Dithmarschen	**2**	**2**	**2**	**0**	**2**	**3**	**0**
Heide	1	2	1	1	1	3	0
Büsum	3	2	3	0	3	3	0
Friedrichskoog	3	2	3	0	3	3	0
Brunsbüttel	1	2	1	3	2	3	0
Kreis Steinburg	**1**	**3**	**1**	**2**	**2**	**3**	**Projekt**
Itzehoe	1	2	1	1	1	3	0
Glückstadt	1	3	1	3	3	3	Projekt
Kreis Pinneberg	**1**	**1**	**1**	**0**	**2**	**2**	**0**
Elmshorn	1	1	1	1	1	3	0
Pinneberg	1	1	1	0	1	2	0
Wedel	1	0	1	0	2	1	0

* Effekte der A20 sind projektabhängig, z.B. Rasthof, Motel. Zunahme Transitverkehr B5 wird vernachlässigt.

** Einschätzung Relevanz im Segment Ferienurlauber und Kurzurlauber anhand gemeindescharfer gewerblicher Übernachtungszahlen. Helgoland (Kreis Pinneberg) wird nicht berücksichtigt, da keine signifikanten Erreichbarkeitseffekte zu erwarten sind.

*** Einschätzung Relevanz Tagestourismus (ohne Tagesgeschäftstourismus) anhand eigener Einschätzungen

Chancen / Wirkung durch Infrastrukturausbau: Punktzahl = ∑ Relevanz + Effekt
kaum Wirkung (bis 3 Pkt.)
begrenzte positive Wirkung (4 Pkt.)
positive Wirkung (5 Pkt.)
deutlich positive Wirkung (6. Pkt.)

Es kann folgender abgestufter Handlungsbedarf (bei zunehmendem Mitteleinsatz) entsprechend der touristischen Wirkung des Infrastrukturausbaus empfohlen werden:

Handlungsfelder (Tendenz, nicht trennscharf, orts-/projektabhängig spezifizieren)
kein Handlungsbedarf
Marketing in Quellgebieten intensivieren
möglicherweise Angebotsausweitung mit flankierenden Marketing in Quellgebieten
Angebotsausweitung zu empfehlen mit flankierenden Marketing in Quellgebieten

Es können zusammenfassend folgende **segmentspezifische Einschätzungen** getroffen werden:

Ferienurlauber:

- Durch Infrastrukturausbau können positive Impulse zur Gewinnung von Ferienurlaubern erwartet werden.
- Mit einem Ausbau der A 20 und B5 verfügen insb. die nordwestlichen und östlichen inländischen touristischen Quellgebiete über eine alternative, schnellere und weniger stauträchtige Streckenvariante, um die Ferienregion an Schleswig-Holsteins Nordseeküste und Unterelbe zu erreichen.
- Bei einer Verringerung der antizipierten Fahrzeit können die Quellgebiete im nordwestlichen NDS / Bremen sowie aus MV / Berlin verstärkt für einen Ferienurlaub an der SH-Nordseeküste / Unterelbe gewonnen werden.
- Die höchsten rechnerischen Fahrzeitverkürzungen und somit potenziellen Nachfrageeffekte entstehen im zentralen Bereich der REK-Region (zwischen Glückstadt und St. Peter-Ording) aber auch Nordfriesland kann positive Impulse zur Gewinnung von Feriengästen erwarten.
- Eine mögliche Nutzungsgebühr der ausgebauten A20 bzw. festen Elbquerung bei Glückstadt kann diesen Zeitgewinn jedoch kompensieren.
- Die Effekte sind im Ferienurlaubssegment jedoch nicht zu überschätzen, da die Zeit-/Kostenersparnis relativ zur Gesamtreisezeit begrenzt ist und die Wahl des Urlaubsortes neben der Fahrzeit stark preis- und angebotsgetrieben ist.
- Ein gezieltes Marketing in den genannten Quellgebieten kann die positive Wirkung der Straßenbauprojekte (A20, B5) unterstützen.

Kurzurlauber:

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste führt zu einer Ausweitung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials im Radius bis 4 Std. Fahrzeit und somit tendenziell zu einer zunehmenden Nachfrage nach Kurzurlaub in der REK-Region (Aufenthaltsdauer 2 bis 4 Tage inklusive Tagungsreisen).
- Insbesondere die Quellgebiete in Ost-West-Richtung entlang der ausgebauten A20 wie nördliches NDS, Bremen, Berlin (und HH) sind für die attraktiven Kurzurlaubsangebote entlang der SH-Nordseeküste / Unterelbe zu gewinnen.
- Im Kurzurlaubssegment kann insbesondere Nordfriesland (St. Peter-Ording, nordfriesische Inseln) durch den Ausbau der A20 und B5 profitieren. Aber auch für Glückstadt steigen die Nachfragepotenziale deutlich. Für den Süden der REK-Region ergeben sich nur geringere Steigerung der Nachfragepotenziale.
- Grundvoraussetzung sind natürlich attraktive Kurzurlaubsangebote (z.B. Wellnesshotels, Angebotspakete, Themenevents, Aktiv-Wochenende etc.) und eine entsprechende Vermarktung.
- Eine Steigerung der Nachfrage im Kurzurlaubssegment kann zu einem Abbau der Saisonalität der touristischen Nachfrage in der Region führen.
- Da die Zeit- und Kostenersparnis durch verbesserte Straßeninfrastruktur bei Kurzreisen relativ zur Gesamtanreisezeit stärker ins Gewicht fällt als bei Haupturlaubsreisen mit langen Anreisezeiten, kann das Kurzurlaubssegment (bei entsprechender Angebotsausrichtung) von einer verbesserten Erreichbarkeit der Urlaubsregion besonders profitieren.

Tagesgäste:

- Die verbesserte Erreichbarkeit der SH-Nordseeküste / Unterelbe führt zu einer Ausweitung des Einzugsgebiets für die verschiedenen Tourismusgemeinden im Radius bis 2 Std. Fahrzeit und somit tendenziell zu zunehmender Nachfrage durch Tagesausflügler.
- Insbesondere die zentralen Bereiche der REK-Region (Steinburg, Dithmarschen aber auch das südliche Nordfriesland und das nördliche Pinneberg) können mit teilweise deutlichen Steigerungen des Nachfragepotenzials von Tagesausflüglern vom Wohnort rechnen.

- Auffällig ist die sehr starke Steigerung der Nachfragepotenziale für Glückstadt aufgrund der „festen Querung“ der Elbe. Ein intensiverer Austausch (aber auch Wettbewerb) mit der niedersächsischen Nachbarregion ist zu erwarten.
- Tendenziell werden die positiven Impulse des Infrastrukturausbaus auf den Kurzurlaubs- und Tagestourismus stärker eingeschätzt als die Wirkung beim Ferientourismus, der durch einen hohen Anteil an weit entfernten Quellgebieten gekennzeichnet ist.

Stop-Over-Gäste:

- Die ausgebaute A20 führt zu einem Anstieg des Durchreiseverkehrs durch die REK-Region.
- Diese Verkehre können durch entsprechende Angebote zur Generierung von Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Region unterbrochen werden.
- Hierzu eignen sich ggf. autobahnnahe Projekte wie Raststätten, Motels oder Transit-Wohnmobilstellplätze, die auch gleichzeitig als regionale Tourismusinformation und „Visitenkarte“ der Tourismusregion agieren sollten.

Daneben ergeben sich folgende **regionsspezifischen Resultate**:

- **Nordfriesland** kann durch den Infrastrukturausbau insbesondere im Kurzurlaubssegment profitieren. Für St. Peter-Ording aber auch Husum ergeben sich (ähnlich Tönning) zusätzlich Chancen im Tagestourismus.

- **Dithmarschen** kann durch den Infrastrukturausbau stärker im Tagesausflugsmarkt profitieren. Die Nordsee-Urlaubsorte Büsum und Friedrichskoog erfahren aber auch durch eine bessere Erreichbarkeit positive Impulse im Ferienurlaubssegment.

- **Steinburg** ist im Vergleich zum Übernachtungstourismus durch eine höhere Relevanz des Tagestourismus gekennzeichnet. Hier schlagen sich auch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus nieder. Ganz besondere Chancen besitzen hierbei, aufgrund Erreichbarkeitsverbesserungen, Glückstadt und Umgebung. Eventuell können auch durch Verkehr brechende Projekte (Raststätte, Motel, Transit-Wohnmobilstellplatz) touristische Umsätze und Wertschöpfung direkt an der zukünftigen A20 für die Region gewonnen werden.

- **Pinneberg** wird im Tourismusbereich nur begrenzt vom Infrastrukturausbau profitieren. Gewisse positive Erreichbarkeitseffekte (insb. aus dem östlichen SH) erfährt noch das nördliche Kreisgebiet, wie z.B. Elmshorn. Zusammen mit der begrenzten Relevanz des Übernachtungstourismus wird die touristische Wirkung des Infrastrukturausbaus als relativ gering eingeschätzt. Im Tagestourismus kann durch ein entsprechendes Angebot und dessen Kommunikation zusätzliche Nachfrage gewonnen werden.

1.6 Strategieansätze, angebotsseitige Handlungsfelder und Schlussbemerkungen

Die vorangegangenen Untersuchungsschritte befassten sich mit der Betrachtung der Nachfrageseite bzw. der veränderten Nachfragepotenziale aufgrund des Infrastrukturausbaus.

Selbstverständlich ist zur Mobilisierung der Nachfrage auch ein bedarfsgerechtes und zugstarkes touristisches Angebot wie auch eine entsprechende Vermarktung notwendig. Hierbei kann sich entsprechend der Chancentabelle in Kapitel 1.5.3 räumlich auf die besonders profitierenden Tourismusgemeinden und gleichzeitig auf die besonders profitierenden Tourismussegmente konzentriert werden.

Allgemein können folgende Strategieansätze und Handlungsempfehlungen weiter verfolgt werden:

- Unterstützendes Marketing in den Quellmärkten (bei Kommunikation der entsprechenden touristischen Angebote), die im Rahmen des Infrastrukturausbaus die touristischen Zielorte in der REK-Region deutlich besser erreichen können.
- Ausbau touristischer Angebote in den Tourismussegmenten, die in den jeweiligen Orten/Regionen von dem Infrastrukturausbau besonders profitieren (z.B. Kurzurlaubsangebote in Nordfriesland).
- Nutzung höherer Auslastungsgrade und verbesserter Wirtschaftlichkeit in den touristischen Betrieben durch die positiven Nachfrageeffekte des Infrastrukturausbaus für Kapazitätserweiterungen und Qualitätsverbesserungen.

In der nachfolgenden Tabelle werden beispielhafte Angebote für die unterschiedlichen Tourismussegmente aufgeführt[15]. Die weitere Angebotsentwicklung ist selbstverständlich entsprechend den ortsspezifischen Besonderheiten, Positionierungen, Zielgruppen und Standortpotenzialen in lokalen und regionalen Konzepten zu spezifizieren:

Abbildung 27: Angebote für verschiedene Tourismussegmente

Angebote nach Tourismussegmenten (Angebotsausbau und Kommunikation)	
Ferienurlaub	• Beherbergungsinfrastruktur (Kapazitäts- und Qualitätssteigerung der Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen, Campingplätze…) • Tourismusinfrastruktur (insb. Qualitätssteigerung) • …
Kurzurlaub	• Feriendörfer • Wellness- und Aktiv-Kurzurlaubsangebote • Mehrtägige Events • …
Tagesgäste	• Ausflugsgastronomie • Attraktionen, Sehenswürdigkeiten • Tagesaktivitätsangebote (Radtouren, Wandern, Wassersport…) • Shoppingangebote (regionale Produkte…) • Veranstaltungen • Organisierte Tagesausflüge • …
Transitgäste	• Rasthof • Motel • Transit-Wohnmobilstellplatz • Einzelhandel • …

[15] Selbstverständlich ist die Trennung der Angebote in die verschiedenen Tourismussegmente nicht trennscharf. So sind beispielsweise auch typisch tagestouristische Angebote (z.B. Gastronomie) auch für die Ferienurlauber von hoher Relevanz.

Falls eine weiterführende Vertiefung und Quantifizierung der touristischen Effekte des Infrastrukturausbaus angestrebt wird, ist eine empirische Untersuchung über Verhaltensänderung bzgl. der Wahl des Urlaubszieles aufgrund von Erreichbarkeitsveränderungen notwendig. Die Fahrzeit und Erreichbarkeit des Urlaubsortes ist nur eines von vielen Kriterien bei der Wahl des touristischen Zielortes. Die Einschätzung zu den Nachfrageeffekten (gering, mittelstark, stark) könnte im Rahmen von Befragungen untermauert werden.

Im Rahmen einer solchen empirischen Untersuchung können auch (näherungsweise) die Veränderung der Gästezahlen und somit Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte im Tourismus der Region aufgrund verbesserter Erreichbarkeit quantifiziert werden. Dies ist ohne empirische Erhebung nicht seriös möglich[16].

Eine gute Erreichbarkeit von Tourismusorten ist, neben dem Tourismusangebot und dem Tourismusmarketing, nur ein - allerdings grundlegendes - Erfolgskriterium für die Entwicklung einer Tourismusregion. Für die REK-Region ist neben der Straßeninfrastruktur auch eine leistungsfähige Schienenanbindung und Fährverbindungen im nördlichen Untersuchungsraum ebenfalls wichtige Voraussetzung zur Gewinnung von Gästen. Die Notwendigkeit einer schnellen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gewinnt vor dem Hintergrund der hohen Investitionen in Verkehrsprojekte (z.B. feste Fehmarnbelt-Querung im SH-Ostseebereich, Ostseeautobahn A20 in Mecklenburg-Vorpommern) in touristischen Wettbewerbsregionen an Bedeutung. Der zunehmende Wettbewerb der Tourismusregionen unterstreicht die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der REK-Region im Tourismus. Es ist davon auszugehen, dass die Wettbewerbschancen der REK-Region in einem umkämpften Tourismusmarkt sinken, wenn keine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durchgeführt wird.

Neue touristische Leitbilder der REK-Teilregionen wie auch der Aufbau neuer touristischer Organisationen oder Strukturen können aus der Tourismusanalyse nicht abgeleitet werden. Es existieren bereits, entsprechend der SH-Landes-Tourismusstrategie, abgestimmte touristische Leitbilder wie auch touristische Organisationsstrukturen.

[16] In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass pro 1%-Punkt Steigerung des Übernachtungs- und Tagestourismus allein dem Reisegebiet Nordsee zusätzliche jährliche Umsätze von +20 Mio. EUR, regionale Wertschöpfung von +10 Mio. EUR und zusätzlich mehrere 100 Personen, die durch den zusätzlichen Tourismus ihren Lebensunterhalt bestreiten (Beschäftigungsäquivalenz) können, entstehen. Nachfragesteigerungen sind durch eine gelungene touristische Angebotsentwicklung, flankiert durch ein ausgeweitetes Quellgebietsmarketing im Zusammenhang mit der Erreichbarkeitsverbesserung anzustreben.

Anhang 1

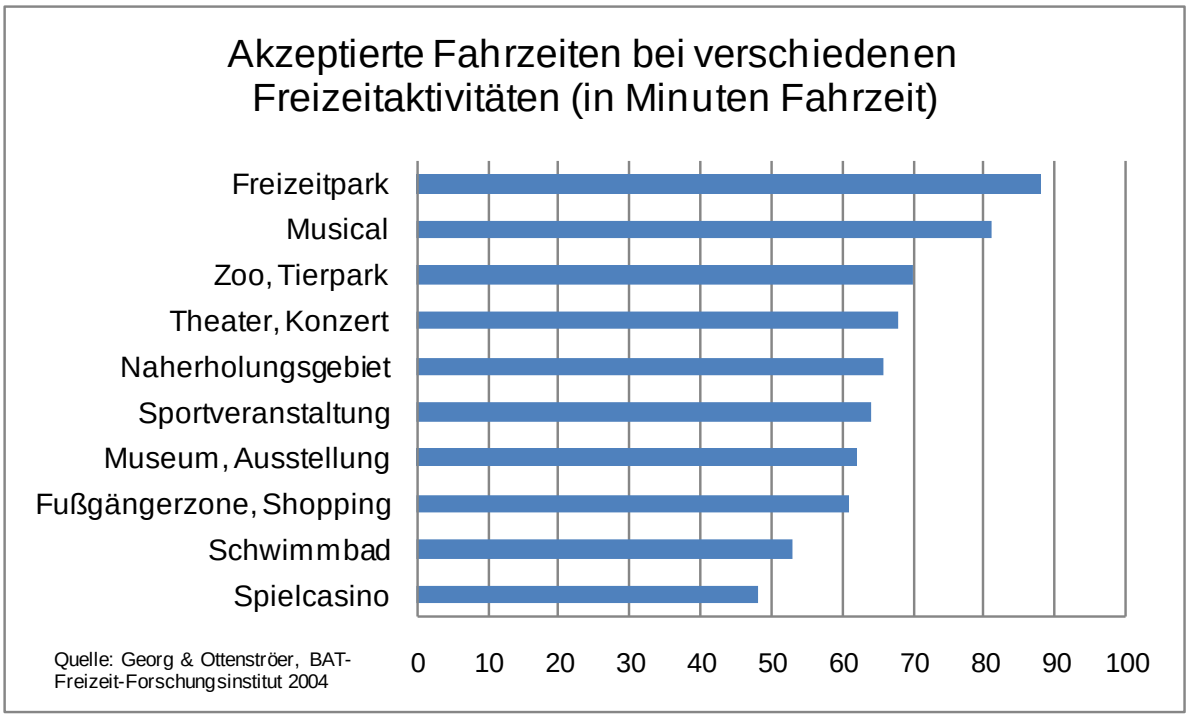
Daten gewerblicher Beherbergungsmarkt auf Gemeindeebene

Daten gewerblicher Beherbergungsmarkt (Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten)											
Kreis / ausgewählte Gemeinde	Betriebe		Betten		ø	Ankünfte		Übernachtungen		Ø Aufent-haltsdauer	Ø Betten-auslastung
	Betriebe 2009	ggü. Vj.	Betten 2009	ggü. Vj.	Betriebs-größe	2009	ggü. Vj.	2009	ggü. Vj.		
	Anzahl	%	Anzahl	%	Betten /Betrieb	Anzahl	%	Anzahl	%	Tage	D = 32,2%
Schleswig-Holstein	**4.289**	**-0,6**	**177.162**	**0,6**	**41**	**5.065.713**	**0,7**	**21.232.637**	**0,8**	**4,2**	**32,8%**
Dithmarschen	**403**	**2,5**	**12.867**	**0,9**	**32**	**246.868**	**4,3**	**1.320.756**	**1,4**	**5,4**	**28,1%**
Brunsbüttel, Stadt	4	-20,0	147	-14,5	**37**	8.811	3,4	17.207	- 3,1	2,0	32,1%
Büsum	222	8,3	7.471	5,0	**34**	137.062	9,0	841.840	5,3	6,1	30,9%
Büsumer Deichhausen	18	0,0	420	0,5	**23**	5.111	8,2	34.215	4,9	6,7	22,3%
Friedrichskoog	36	-5,3	1.386	-4,8	**39**	16.467	3,8	150.663	- 7,2	9,1	29,8%
Hedwigenkoog	7	40,0	161	22,9	**23**	1.551	- 6,3	16.070	2,9	10,4	27,3%
Heide, Stadt	6	0,0	329	0,0	**55**	17.080	2,1	41.869	- 3,0	2,5	34,9%
Westerdeichstrich	13	0,0	306	-2,9	**24**	2.967	13,9	21.884	3,1	7,4	19,6%
Nordfriesland	**1.589**	**-2,6**	**55.080**	**-0,4**	**35**	**1.145.385**	**3,2**	**7.035.936**	**1,1**	**6,1**	**35,0%**
Dagebüll	21	0,0	560	-2,8	**27**	11.247	3,0	43.389	6,9	3,9	21,2%
Friedrichstadt, Stadt	9	0,0	349	0,0	**39**	19.807	- 0,9	44.260	- 3,9	2,2	34,7%
Hörnum (Sylt)	46	4,5	2.371	10,0	**52**	36.729	16,0	207.998	8,5	5,7	24,0%
Hallig Hooge	8	0,0	427	0,9	**53**	7.330	11,1	36.605	8,8	5,0	23,5%
Husum, Stadt	25	-3,8	1.179	0,2	**47**	66.281	0,3	166.578	5,9	2,5	38,7%
Kampen (Sylt)	32	-3,0	1.427	-2,5	**45**	31.082	0,5	194.252	0,9	6,2	37,3%
Langeneß	9	0,0	185	-0,5	**21**	2.974	9,1	13.288	0,8	4,5	19,7%
List	44	-4,3	1.765	-0,3	**40**	28.497	3,6	167.001	- 1,9	5,9	25,9%
Nebel	91	-9,0	1.998	-2,9	**22**	26.253	- 6,7	259.109	- 3,5	9,9	35,5%
Nieblum	47	-7,8	1.466	-3,3	**31**	6.814	- 14,5	59.129	- 21,2	8,7	11,1%
Niebüll, Stadt	5	-16,7	446	-7,7	**89**	23.042	4,8	51.873	12,4	2,3	31,9%
Norddorf (Amrum)	82	-1,2	2.338	-0,3	**29**	34.373	- 2,7	316.226	- 0,5	9,2	37,1%
Nordstrand	42	-2,3	720	-1,4	**17**	10.107	5,7	58.899	2,2	5,8	22,4%
Oldsum	12	-7,7	174	-7,0	**15**	985	- 5,4	11.521	6,9	11,7	18,1%
Pellworm	34	-10,5	871	-11,8	**26**	10.409	- 4,9	90.238	- 8,8	8,7	28,4%
Sankt Peter-Ording	207	-2,4	8.412	-2,2	**41**	189.276	5,6	1.207.399	0,5	6,4	39,3%
Süderlügum	6	0,0	218	1,4	**36**	5.050	7,7	14.899	18,1	3,0	18,7%
Tating	14	-6,7	326	-3,6	**23**	2.948	- 9,7	24.307	3,9	8,2	20,4%
Tönning, Stadt	15	0,0	678	0,0	**45**	26.179	10,4	85.606	4,0	3,3	34,6%
Tümlauer Koog	14	0,0	266	0,0	**19**	2.352	11,0	18.937	4,3	8,1	19,5%
Utersum	29	-6,5	731	-3,8	**25**	9.145	- 7,1	119.178	- 5,2	13,0	44,7%
Vollerwiek	9	0,0	175	0,0	**19**	2.583	- 1,8	22.226	0,7	8,6	34,8%
Wenningstedt-Brad. (Sylt)	95	0,0	2.766	1,4	**29**	68.358	4,1	397.354	2,3	5,8	39,4%
Wittdün	47	-6,0	1.587	-12,2	**34**	25.920	- 3,4	189.064	- 5,9	7,3	32,6%
Wyk auf Föhr, Stadt	123	-2,4	4.129	-1,9	**34**	64.811	- 0,9	552.549	- 1,6	8,5	36,7%
Sylt	348	1,2	15.643	3,2	**45**	358.611	3,5	2.299.167	3,0	6,4	40,3%
Pinneberg	**107**	**10,3**	**4.031**	**1,8**	**38**	**214.851**	**- 2,0**	**490.658**	**- 0,1**	**2,3**	**33,3%**
Barmstedt, Stadt	5	66,7	159	130,4	**32**	9.509	94,4	24.838	145,4	2,6	42,8%
Elmshorn, Stadt	5	0,0	352	0,0	**70**	19.651	- 5,5	40.857	- 2,0	2,1	31,8%
Helgoland	54	5,9	1.517	-7,8	**28**	53.630	- 6,0	179.298	- 2,3	3,3	32,4%
Pinneberg, Stadt	4	0,0	215	0,0	**54**	13.445	- 9,5	26.665	- 4,0	2,0	34,0%
Quickborn, Stadt	6	0,0	488	0,0	**81**	31.372	- 8,8	52.095	- 12,8	1,7	29,2%
Rellingen	3	0,0	210	0,0	**70**	18.030	- 0,6	31.734	- 7,6	1,8	41,4%
Uetersen, Stadt	5	0,0	138	0,0	**28**	9.831	- 4,3	18.556	- 2,2	1,9	36,8%
Wedel, Stadt	5	0,0	366	0,0	**73**	28.247	- 3,6	56.912	- 7,9	2,0	42,6%
Steinburg	**40**	**5,3**	**1.041**	**-0,2**	**26**	**49.100**	**1,9**	**110.818**	**6,6**	**2,3**	**29,2%**
Glückstadt, Stadt	4	0,0	198	-2,9	**50**	13.744	24,3	26.466	20,9	1,9	36,6%
Itzehoe, Stadt	7	0,0	246	-10,5	**35**	17.954	- 10,8	39.011	- 3,8	2,2	43,4%
Wilster, Stadt	3	0,0	97	0,0	**32**	2.655	7,0	6.167	- 9,4	2,3	17,4%

Quelle Statistikamt Nord und Georg & Ottenströer (2010)

Anhang 2

Akzeptierte Fahrzeiten bei verschiedenen Freizeitaktivitäten



Anhang 3

Ausgaben der Tagesreisenden 2005 (dwif 2005)

Im Durchschnitt geben Tagesreisende in Schleswig-Holstein 22,80 EUR während ihres Ausflugs aus. Dies bedeutet im Bundesländervergleich lediglich Platz 13. Die höchsten Ausgaben mit durchschnittlich 33,10 EUR werden an der Nordsee getätigt, die niedrigsten mit 14,60 EUR in der Holsteinischen Schweiz und dem Übrigen Binnenland. Dort sind insbesondere die Ausgaben für Einkäufe (außer Lebensmittel) mit 4,30 EUR im Vergleich zu den anderen Bundesländern sowie zum Bundesdurchschnitt (14,01 EUR) sehr niedrig.

Ausgaben der Tagesreisenden (pro Person in EUR)

	Nordsee	Binnenland	Schleswig-Holstein
Eintritt, Sport, Unterhaltung	1,20	1,70	1,60
Gastronomie	9,10	6,90	8,10
Einkäufe Lebensmittel	3,30	1,50	2,10
Einkäufe sonstige Waren	17,70	4,30	10,00
Transport vor Ort	0,10	0,00	0,10
Pauschalarrangements und sonstige Leistungen	1,70	1,20	0,90
Gesamtausgaben	**33,10**	**14,60**	**22,80**

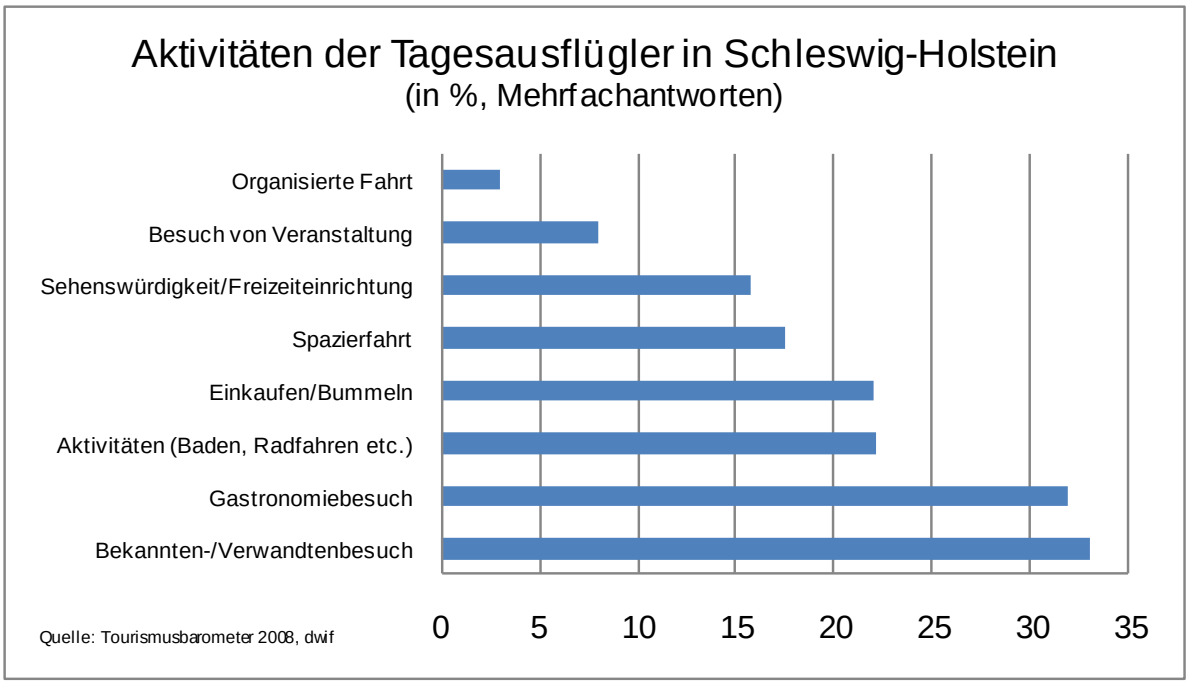
Binnenland inkl. Holsteinische Schweiz
Quelle: dwif 2005, aktuellere Daten zu Ausgaben liegen nach Angaben Tourismusbarometer 2008 nicht vor

Der Großteil der Ausgaben (45,2%) der Tagesausflügler wird für Einkäufe ausgegeben. Der Einzelhandel profitiert somit enorm von den Tagesausflüglern. Den zweitgrößten Anteil der Ausgaben erhält die Gastronomie (34,3%).

Anhang 4

Aktivitäten während der Tagesausflüge in Schleswig-Holstein

Der Bekannten-/Verwandtenbesuch ist die am häufigsten ausgeübte Aktivität bei Tagesausflügen. Etwa 32% aller Tagesausflügler nach Schleswig-Holstein besuchen während ihres Ausflugs Restaurants/Cafés/Kneipen. Während Einkaufen als auslösendes Motiv für den Ausflug eine eher geringe Bedeutung hat, kaufen während des Ausflugs dennoch 22% der Ausflügler ein oder gehen bummeln. Der Besuch von Sehenswürdigkeiten war ebenso eher selten der Auslöser für einen Ausflug, dennoch besuchen rd. 16% aller Ausflügler während ihres Aufenthalts Sehenswürdigkeiten und weitere Freizeiteinrichtungen.



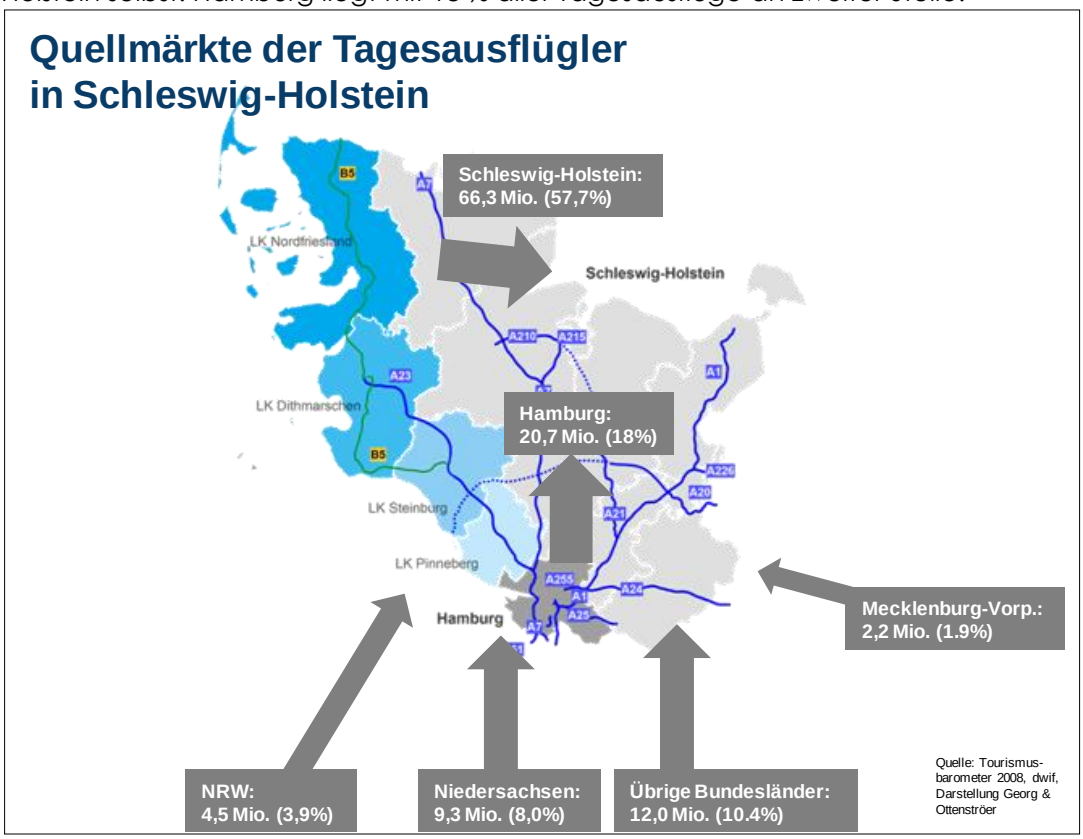
An der **Nordsee** ist der Gastronomiebesuch mit über 40 % die wichtigste Aktivität der Ausflügler. An zweiter Stelle steht die Ausübung von speziellen Aktivitäten[17] mit 31 %. Im Vergleich zu den anderen Reisegebieten ist der Anteil derer, die während ihres Ausflugs Sehenswürdigkeiten/Freizeiteinrichtungen besuchen, mit 24 % sehr hoch, der Anteil derer, die Verwandte/Bekannte besuchen, mit 23 % hingegen sehr niedrig.

[17] Zur Ausübung von speziellen Aktivitäten gehören beispielsweise Wandern, Spazierengehen, Baden, Radfahren, Wellness, Wassersportaktivitäten etc.

Anhang 5

Kartendarstellung: Quellmärkte der Tagesausflügler nach Schleswig-Holstein (absolut und in %)

Der größte Quellmarkt für Tagesausflüge nach Schleswig-Holstein ist mit 58% Schleswig-Holstein selbst. Hamburg liegt mit 18 % aller Tagesausflüge an zweiter Stelle.



Anhang 6

Tabellendarstellung: Quellmärkte der Tages- und Übernachtungsgäste anhand der Fremdabhebungen an Geldautomaten der Sparkassen in REK-Region

Die folgende Tabelle illustriert die unterschiedliche Bedeutung einzelner inländischer Quellmärkte (Bundesländer) für die Sparkassengebiete der REK-Region. Hierzu wurden auch die Abhebungen aus Schleswig-Holstein berücksichtigt, um die Bedeutung des Tagestourismus herauszustellen.

Touristische Quellmärkte der Teilregionen in % Zielgebiet*		Quellgebiet															
Fremdabhebungen von Nord nach Süd	Kreis (REK-Region)	Schleswig-Holstein	Brandenburg	Berlin	Baden-Württemberg	Bayern	Bremen	Hamburg	Hessen	Meckl.-Vorpommen	Niedersachsen	NRW	Rheinland-Pfalz	Sachsen	Saarland	Sachsen-Anhalt	Thüringen
Schleswig-Holstein	**alle Kreise**	**k.A.**	**1,4**	**1,8**	**1,3**	**1,7**	**0,7**	**25,3**	**2,4**	**5,0**	**7,5**	**8,9**	**0,7**	**1,0**	**0,1**	**1,0**	**0,6**
REK-Region																	
Nord-Ostsee Sparkasse	u.a. Nordfriesland	k.A.	1,3	2,4	2,4	2,6	0,9	9,6	3,8	2,3	8,7	13,4	1,2	1,2	0,2	1,0	0,7
davon Sylt	Nordfriesland	10,5		3,9	4,1	5,1		12,0	7,3	2,0	15,7	30,0	2,5				
davon Amrum/Föhr	Nordfriesland	12,9		3,9	5,9	5,7		11,9	7,7		13,5	27,5	2,5	1,9			
davon Nordstrand/Halligen	Nordfriesland	17,6		4,5	7,6	6,8		13,0	9,9		10,9	16,5	3,6	2,7			
davon Pellworm	Nordfriesland	13,1		4,5	6,9	5,2		8,4	11,8		14,3	25,0	3,4	1,7			
davon Husum	Nordfriesland	33,3	3,5	3,7		2,5		12,5	3,8	8,4	10,4	11,0				2,2	
davon St. Peter-Ording/Eiderst.	Nordfriesland	16,3		3,2	6,2	5,9		14,4	8,7		13,2	21,8	2,7	1,7			
davon übriges Festland	Nordfriesland	61,0	1,5	2,1	1,3	1,5		8,9	2,0	3,7	5,7	7,9					
Bredstedt	Nordfriesland	29,4	2,1	4,5	4,0	3,9	1,7	13,7	4,9	3,2	12,2	14,2	1,6	1,6	1,0	1,1	0,9
Hennstedt-Wesselburen	Dithmarschen	70,5	1,1	1,6	1,1	1,7	0,4	8,4	1,6	1,7	3,8	5,2	0,6	0,8	0,2	0,8	0,5
Westholstein	Dithmarschen, Steinburg	47,5	1,4	2,0	1,6	1,9	0,7	18,1	2,8	2,9	7,2	9,8	1,0	1,1	0,2	1,2	0,6
Elmshorn	Pinneberg	65,2	0,6	0,6	0,4	0,4	0,2	23,7	0,7	1,6	2,5	2,9	0,2	0,4	0,1	0,3	0,2
Südholstein	u.a. Pinneberg	32,7	1,0	0,9	0,5	0,9	0,6	48,2	1,2	3,8	4,0	4,1	0,3	0,7	0,1	0,7	0,3
Wedel	Pinneberg	19,7	1,1	0,9	0,6	0,8	0,5	60,0	1,2	4,9	4,7	3,7	0,3	0,6	0,0	0,7	0,3

Top-5-Quellgebiete

* Sparkassengebiete laut Tourismusbarometer 2010, ohne Bordesholmer Sparkasse, Teilgebiete Nordfriesland Tourismusbarometer 2008

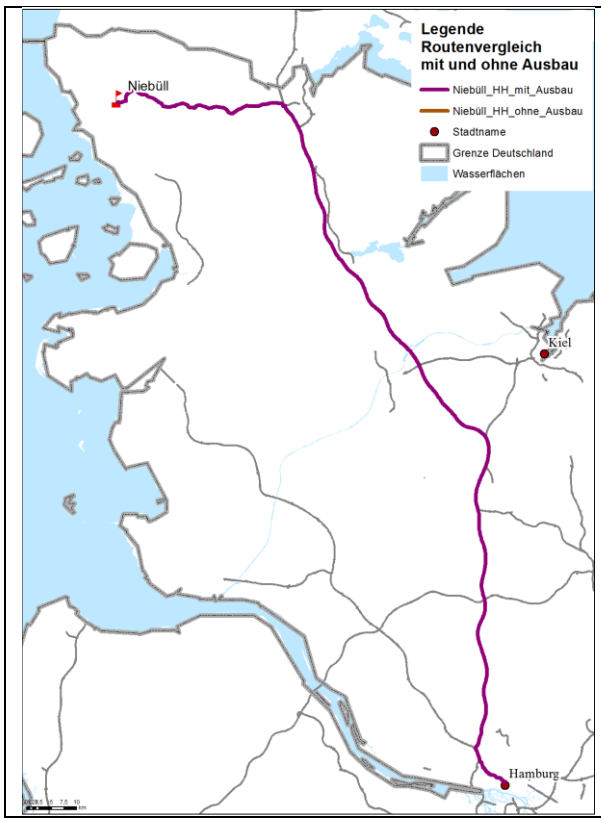
Anhang 7

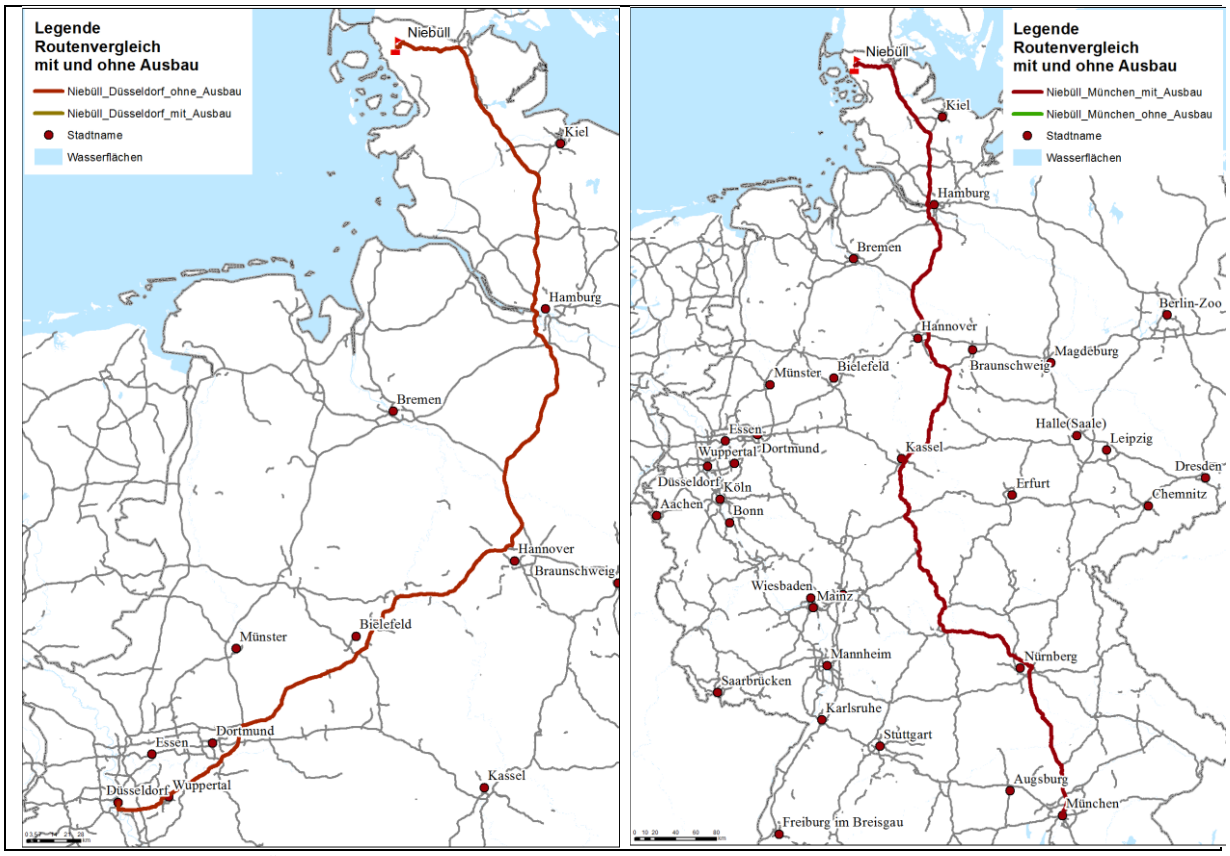
Tabellendarstellung Veränderung rechnerische Reisezeiten (Routenvergleiche) nach Orten und beispielhafte Kartendarstellungen

Niebüll

Zielort: Niebüll								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**∆ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**∆ Fahrzeit (min.)**	**∆ RZ (%)**
SH	Kiel	125,3	125,3	0,0	83,8	83,8	0,0	0,0%
SH	Lübeck	200,8	201,0	0,2	126,6	122,6	-4,0	-3,1%
HH	Hamburg	190,8	190,8	0,0	122,2	122,2	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	611,8	611,8	0,0	318,2	318,2	0,0	0,0%
NRW	Bielefeld	446,5	446,5	0,0	244,2	244,2	0,0	0,0%
NDS	Hannover	344,8	344,8	0,0	196,1	196,1	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	414,5	401,9	-12,6	241,6	233,2	-8,4	-3,5%
MV	Schwerin	302,5	302,6	0,2	173,1	169,1	-4,0	-2,3%
MV	Rostock	316,2	316,3	0,2	180,6	176,7	-4,0	-2,2%
HE	Wiesbaden	713,6	713,6	0,0	382,6	382,6	0,0	0,0%
HE	Frankfurt / Main	689,6	689,6	0,0	374,0	374,0	0,0	0,0%
Bay	München	967,1	967,1	0,0	497,6	497,6	0,0	0,0%
Bay	Nürnberg	819,9	819,9	0,0	424,2	424,2	0,0	0,0%
B	Berlin	504,9	505,1	0,2	275,0	271,1	-4,0	-1,4%
HB	Bremen	309,9	287,4	-22,6	188,2	171,9	-16,3	-8,7%

Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp 2011



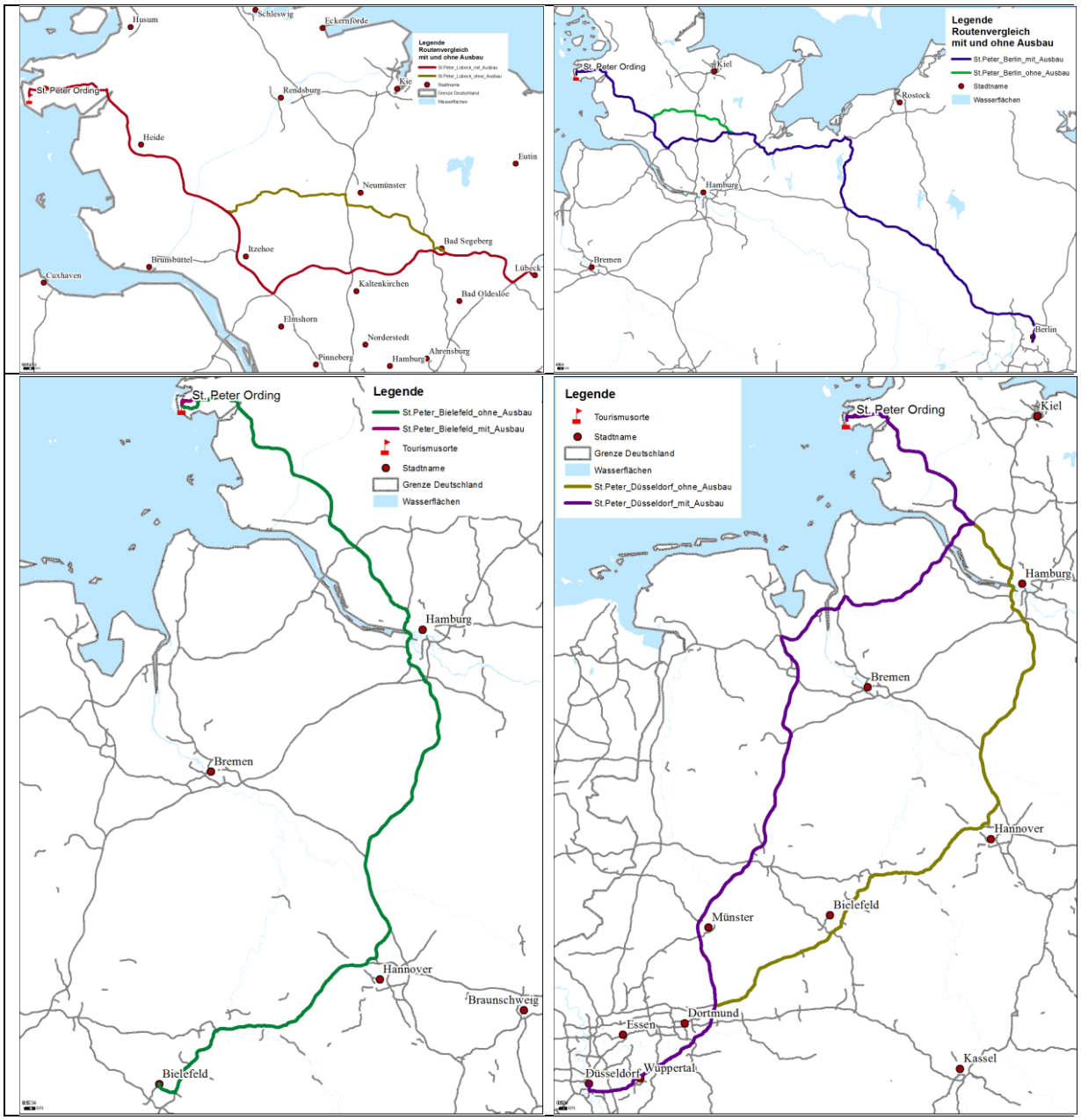


Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp 2011

St. Peter-Ording

Zielort: St. Peter-Ording								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Kiel	128,7	129,0	0,2	99,5	98,1	-1,5	-1,5%
SH	Lübeck	180,2	188,6	8,3	133,2	115,3	-17,9	-13,5%
HH	Hamburg	145,3	146,2	0,9	102,0	99,6	-2,4	-2,4%
NRW	Düsseldorf	569,9	546,8	-23,1	300,8	300,5	-0,3	-0,1%
NRW	Bielefeld	397,7	397,7	0,0	223,1	223,1	0,0	0,0%
NDS	Hannover	297,4	298,2	0,8	178,8	177,1	-1,7	-0,9%
NDS	Osnabrück	365,9	360,7	-5,2	221,1	207,0	-14,1	-6,4%
MV	Schwerin	281,9	290,3	8,3	179,9	162,0	-17,9	-10,0%
MV	Rostock	295,4	303,7	8,3	187,0	169,1	-17,9	-9,6%
HE	Wiesbaden	665,8	666,4	0,6	363,9	362,1	-1,8	-0,5%
HE	Frankfurt / Main	641,8	642,4	0,6	355,3	353,5	-1,8	-0,5%
Bay	München	919,4	920,0	0,6	479,0	477,2	-1,8	-0,4%
Bay	Nürnberg	772,2	772,7	0,6	405,5	403,7	-1,8	-0,4%
B	Berlin	484,5	492,8	8,3	282,0	264,1	-17,9	-6,4%
HB	Bremen	261,732	246,59	-15,1	168,5	146,5	-22,0	-13,1%

Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp 2011



Quelle: Gertz Gutsche Rümenapp 2011

Dagebüll

Zielort: Dagebüll								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	209,0	214,5	5,5	134,4	129,6	-4,8	-3,6%
HH	Hamburg	197,9	203,2	5,3	127,6	126,7	-0,8	-0,7%
NRW	Düsseldorf	611,7	590,6	-21,1	326,7	325,3	-1,4	-0,4%
NRW	Bielefeld	439,8	441,7	2,0	249,3	248,2	-1,1	-0,4%
NDS	Osnabrück	408,0	404,8	-3,2	247,3	232,2	-15,2	-6,1%
MV	Schwerin	309,3	315,5	6,2	179,4	174,7	-4,7	-2,6%
MV	Rostock	323,0	328,5	5,5	186,1	181,3	-4,8	-2,6%
B	Berlin	512,2	517,7	5,5	281,1	276,3	-4,8	-1,7%
HB	Bremen	303,1	289,9	-13,2	193,2	170,1	-23,1	-11,9%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Husum

Zielort: Husum								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	163,3	163,5	0,2	111,9	108,0	-4,0	-3,6%
HH	Hamburg	141,6	141,6	0,0	95,1	94,1	-1,0	-1,0%
NRW	Düsseldorf	566,2	543,1	-23,1	293,9	292,6	-1,2	-0,4%
NRW	Bielefeld	394,1	394,1	0,0	215,8	215,8	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	362,4	357,2	-5,2	214,6	199,5	-15,0	-7,0%
MV	Schwerin	266,2	266,4	0,2	157,6	153,7	-4,0	-2,5%
MV	Rostock	277,8	277,9	0,2	164,3	160,3	-4,0	-2,4%
B	Berlin	466,4	466,6	0,2	258,5	254,5	-4,0	-1,5%
HB	Bremen	257,6	242,4	-15,2	160,7	137,7	-23,0	-14,3%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Heide

Zielort: Heide								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	140,0	148,3	8,3	105,3	87,4	-17,9	-17,0%
HH	Hamburg	104,0	104,0	0,0	72,0	72,0	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	528,7	505,6	-23,1	271,3	271,1	-0,3	-0,1%
NRW	Bielefeld	356,5	356,5	0,0	193,4	193,4	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	324,8	319,6	-5,2	191,6	177,5	-14,1	-7,4%
MV	Schwerin	241,1	249,4	8,3	151,0	133,1	-17,9	-11,9%
MV	Rostock	254,1	262,5	8,3	157,0	139,0	-17,9	-11,4%
B	Berlin	443,2	451,5	8,3	252,0	234,1	-17,9	-7,1%
HB	Bremen	220,0	204,9	-15,1	137,7	115,7	-22,0	-16,0%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Büsum

Zielort: Büsum								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	156,9	165,2	8,3	114,3	96,4	-17,9	-15,7%
HH	Hamburg	120,8	120,8	0,0	80,5	80,5	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	545,4	522,3	-23,1	279,5	279,3	-0,3	-0,1%
NRW	Bielefeld	373,2	373,2	0,0	201,9	201,9	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	341,4	336,2	-5,2	199,7	185,6	-14,1	-7,1%
MV	Schwerin	257,5	265,9	8,3	158,7	140,7	-17,9	-11,3%
MV	Rostock	271,3	279,7	8,3	166,8	148,9	-17,9	-10,8%
B	Berlin	459,8	468,2	8,3	260,3	242,4	-17,9	-6,9%
HB	Bremen	236,7	221,5	-15,1	146,0	124,0	-22,0	-15,1%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Friedrichskoog

Zielort: Friedrichskoog								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**∆ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**∆ Fahrzeit (min.)**	**∆ RZ (%)**
SH	Lübeck	156,3	156,1	-0,2	133,9	103,0	-30,9	-23,1%
HH	Hamburg	111,8	111,8	0,0	88,7	87,5	-1,2	-1,4%
NRW	Düsseldorf	536,2	499,3	-36,9	287,4	284,6	-2,8	-1,0%
NRW	Bielefeld	364,3	364,3	0,0	210,3	209,1	-1,2	-0,6%
NDS	Osnabrück	332,4	313,4	-19,0	207,9	191,3	-16,6	-8,0%
MV	Schwerin	222,2	256,6	34,4	177,8	147,2	-30,6	-17,2%
MV	Rostock	270,4	270,2	-0,2	185,5	154,5	-30,9	-16,7%
B	Berlin	408,4	459,1	50,7	269,2	249,2	-20,0	-7,4%
HB	Bremen	227,7	198,8	-28,9	154,3	129,8	-24,5	-15,9%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Zielort: Brunsbüttel								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**? km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**? Fahrzeit (min.)**	**? RZ (%)**
SH	Lübeck	150,0	128,4	-21,5	107,3	77,3	-30,1	-28,0%
HH	Hamburg	88,6	88,6	0,0	64,9	63,7	-1,2	-1,9%
NRW	Düsseldorf	504,3	504,3	0,0	256,2	255,0	-1,2	-0,5%
NRW	Bielefeld	332,4	332,4	0,0	187,0	185,1	-1,9	-1,0%
NDS	Osnabrück	304,8	287,2	-17,7	183,7	169,6	-14,1	-7,7%
MV	Schwerin	195,8	229,4	33,6	140,5	124,5	-15,9	-11,3%
MV	Rostock	247,7	243,3	-4,4	163,1	132,0	-31,1	-19,1%
B	Berlin	371,8	396,8	25,0	222,9	218,9	-4,0	-1,8%
HB	Bremen	193,7	171,4	-22,4	128,8	106,3	-22,6	-17,5%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Itzehoe

Zielort: Itzehoe								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**∆ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**∆ Fahrzeit (min.)**	**∆ RZ (%)**
SH	Lübeck	94,2	100,4	6,2	87,7	60,7	-27,1	-30,8%
HH	Hamburg	56,1	56,1	0,0	45,4	45,4	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	480,9	480,9	0,0	244,6	244,6	0,0	0,0%
NRW	Bielefeld	308,8	308,8	0,0	167,7	167,7	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	277,1	272,0	-5,2	165,3	151,2	-14,1	-8,5%
MV	Schwerin	194,6	201,7	7,0	132,3	106,7	-25,6	-19,3%
MV	Rostock	208,0	214,9	6,9	138,8	113,0	-25,8	-18,6%
B	Berlin	353,1	403,8	50,7	226,9	208,2	-18,7	-8,3%
HB	Bremen	172,2	157,0	-15,1	111,1	89,1	-22,0	-19,8%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Glückstadt

Zielort: Glückstadt								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	110,4	105,4	-5,0	99,2	62,5	-36,6	-36,9%
HH	Hamburg	61,0	61,4	0,3	53,2	47,8	-5,4	-10,2%
NRW	Düsseldorf	485,5	434,6	-50,9	251,8	231,1	-20,6	-8,2%
NRW	Bielefeld	313,5	310,1	-3,5	174,7	164,0	-10,7	-6,1%
NDS	Osnabrück	281,9	248,9	-33,0	172,8	138,4	-34,4	-19,9%
MV	Schwerin	171,9	206,2	34,4	143,0	107,4	-35,6	-24,9%
MV	Rostock	224,5	219,4	-5,0	150,5	113,9	-36,6	-24,3%
B	Berlin	357,9	408,5	50,7	234,0	209,0	-25,0	-10,7%
HB	Bremen	176,8	133,9	-42,9	118,3	75,9	-42,3	-35,8%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Elmshorn

Zielort: Elmshorn								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	101,2	103,4	2,1	80,8	63,3	-17,5	-21,7%
HH	Hamburg	34,8	34,8	0,0	35,0	35,0	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	459,4	459,4	0,0	234,0	234,0	0,0	0,0%
NRW	Bielefeld	287,3	287,3	0,0	156,4	156,4	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	255,7	258,6	2,9	154,7	146,9	-7,7	-5,0%
MV	Schwerin	145,6	204,2	58,6	125,0	108,6	-16,5	-13,2%
MV	Rostock	215,9	217,6	1,6	134,4	115,1	-19,2	-14,3%
B	Berlin	331,7	406,6	74,9	216,0	210,2	-5,9	-2,7%
HB	Bremen	150,7	143,9	-6,8	100,5	85,0	-15,4	-15,4%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Pinneberg

Zielort: Pinneberg								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**Δ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**Δ Fahrzeit (min.)**	**Δ RZ (%)**
SH	Lübeck	86,4	103,4	17,0	71,4	62,9	-8,5	-11,9%
HH	Hamburg	20,1	20,1	0,0	25,7	25,7	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	444,9	444,9	0,0	225,2	225,2	0,0	0,0%
NRW	Bielefeld	272,6	272,6	0,0	147,8	147,8	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	240,9	240,9	0,0	145,5	145,5	0,0	0,0%
MV	Schwerin	130,9	204,4	73,4	115,8	108,3	-7,4	-6,4%
MV	Rostock	201,3	217,7	16,4	125,4	115,2	-10,2	-8,2%
B	Berlin	316,8	316,8	0,0	206,4	206,4	0,0	0,0%
HB	Bremen	136,1	135,8	-0,3	91,8	91,6	-0,2	-0,3%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Wedel

Zielort: Wedel								
BL	**Quellort**	**Distanz heute (km)**	**Distanz Ausbau (km)**	**∆ km**	**RZ heute (in Min.)**	**RZ Ausbau (in Min.)**	**∆ Fahrzeit (min.)**	**∆ RZ (%)**
SH	Lübeck	88,0	115,1	27,1	83,0	78,9	-4,1	-4,9%
HH	Hamburg	22,5	22,5	0,0	38,6	38,6	0,0	0,0%
NRW	Düsseldorf	441,7	441,7	0,0	234,3	234,3	0,0	0,0%
NRW	Bielefeld	269,6	269,6	0,0	156,7	156,7	0,0	0,0%
NDS	Osnabrück	237,9	237,9	0,0	154,8	154,8	0,0	0,0%
MV	Schwerin	132,4	216,0	83,6	127,3	123,8	-3,5	-2,7%
MV	Rostock	202,8	229,3	26,6	137,0	130,8	-6,2	-4,6%
B	Berlin	318,3	318,3	0,0	218,0	218,0	0,0	0,0%
HB	Bremen	133,2	132,9	-0,3	101,2	100,9	-0,2	-0,2%

Quelle: GGR 2011 (Hinweis: aus Süden z.B. Hannover, München, Frankfurt ist A20-Ausbau nicht relevant)

Anhang 8

Tabellendarstellung Nachfragepotenzialveränderung nach Orten

Niebüll: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Niebüll	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	50.804	50.804	0	0,0%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	193.320	206.576	13.256	6,9%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	602.378	636.305	33.927	5,6%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	751.390	919.634	168.244	22,4%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**1.597.892**	**1.813.319**	**215.427**	**13,5%**	**5,4%**

Kurzurlauber Niebüll	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	244.124	257.380	13.256	5,4%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	1.353.768	1.555.939	202.171	14,9%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	2.965.629	3.648.969	683.340	23,0%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	1.863.456	1.255.088	-608.368	-32,6%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**6.426.977**	**6.717.376**	**290.399**	**4,5%**	**8,0%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Dagebüll: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Dagebüll	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	56.099	58.105	2.006	3,6%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	231.663	236.761	5.098	2,2%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	677.556	718.847	41.291	6,1%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.277.066	1.419.633	142.567	11,2%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**2.242.384**	**2.433.346**	**190.962**	**8,5%**	**4,4%**

Kurzurlauber Dagebüll	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	287.762	294.866	7.104	2,5%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	1.954.622	2.138.480	183.858	9,4%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	2.328.866	3.291.565	962.699	41,3%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	1.975.736	1.155.335	-820.401	-41,5%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**6.546.986**	**6.880.246**	**333.260**	**5,1%**	**7,9%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

St. Peter Ording: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste St. Peter Ording	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	21.920	22.860	940	4,3%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	179.019	193.949	14.930	8,3%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	818.655	893.488	74.833	9,1%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	2.540.193	3.259.630	719.437	28,3%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**3.559.787**	**4.369.927**	**810.140**	**22,8%**	**8,9%**

Kurzurlauber St. Peter Ording	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	200.939	216.809	15.870	7,9%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.358.848	4.153.118	794.270	23,6%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.769.054	1.711.053	-58.001	-3,3%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	1.839.216	1.463.247	-375.969	-20,4%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**7.168.057**	**7.544.227**	**376.170**	**5,2%**	**7,6%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Husum: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Husum	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	101.620	110.662	9.042	8,9%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	533.190	534.277	1.087	0,2%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.359.804	1.501.628	141.824	10,4%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	2.276.134	2.528.413	252.279	11,1%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**4.270.748**	**4.674.980**	**404.232**	**9,5%**	**6,8%**

Kurzurlauber Husum	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	634.810	644.939	10.129	1,6%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.635.938	4.030.041	394.103	10,8%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.279.941	1.457.786	177.845	13,9%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	1.684.720	1.412.078	-272.642	-16,2%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**7.235.409**	**7.544.844**	**309.435**	**4,3%**	**5,1%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Heide: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Heide	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	111.329	111.329	0	0,0%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	647.302	701.723	54.421	8,4%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	2.807.937	3.314.556	506.619	18,0%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	921.075	1.309.420	388.345	42,2%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**4.487.643**	**5.437.028**	**949.385**	**21,2%**	**10,3%**

Kurzurlauber Heide	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	758.631	813.052	54.421	7,2%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.729.012	4.623.976	894.964	24,0%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.943.338	1.278.677	-664.661	-34,2%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	2.766.662	2.952.258	185.596	6,7%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**9.197.643**	**9.667.963**	**470.320**	**5,1%**	**3,9%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Büsum: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Büsum	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	79.678	79.678	0	0,0%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	374.776	411.916	37.140	9,9%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	2.670.029	2.939.132	269.103	10,1%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.317.361	1.935.740	618.379	46,9%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**4.441.844**	**5.366.466**	**924.622**	**20,8%**	**9,7%**

Kurzurlauber Büsum	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	454.454	491.594	37.140	8,2%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.987.390	4.874.872	887.482	22,3%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.869.128	1.117.358	-751.770	-40,2%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	2.310.399	2.175.013	-135.386	-5,9%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**8.621.371**	**8.658.837**	**37.466**	**0,4%**	**1,3%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Friedrichskoog: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Friedrichskoog	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	51.566	51.566	0	0,0%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	323.128	332.699	9.571	3,0%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	2.212.120	2.850.930	638.810	28,9%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.627.223	2.134.068	506.845	31,1%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**4.214.037**	**5.369.263**	**1.155.226**	**27,4%**	**9,8%**

Kurzurlauber Friedrichskoog	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	374.694	384.265	9.571	2,6%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.839.343	4.984.998	1.145.655	29,8%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	2.082.084	1.105.190	-976.894	-46,9%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	2.258.515	2.183.402	-75.113	-3,3%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**8.554.636**	**8.657.855**	**103.219**	**1,2%**	**0,3%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Brunsbüttel: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Brunsbüttel	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	116.220	117.470	1.250	1,1%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	1.013.193	1.484.682	471.489	46,5%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	2.545.649	3.405.016	859.367	33,8%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	847.671	663.664	-184.007	-21,7%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**4.522.733**	**5.670.832**	**1.148.099**	**25,4%**	**19,0%**

Kurzurlauber Brunsbüttel	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	1.129.413	1.602.152	472.739	41,9%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.393.320	4.068.680	675.360	19,9%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.962.108	1.190.430	-771.678	-39,3%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	3.501.459	4.362.227	860.768	24,6%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**9.986.300**	**11.223.489**	**1.237.189**	**12,4%**	**17,3%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Itzehoe: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Itzehoe	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	262.554	279.434	16.880	6,4%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	2.614.314	2.924.539	310.225	11,9%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.535.521	2.139.267	603.746	39,3%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	792.265	706.946	-85.319	-10,8%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**5.204.654**	**6.050.186**	**845.532**	**16,2%**	**12,9%**

Kurzurlauber Itzehoe	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	2.876.868	3.203.973	327.105	11,4%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	2.327.786	2.846.213	518.427	22,3%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.946.463	1.213.390	-733.073	-37,7%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	6.432.992	6.357.017	-75.975	-1,2%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**13.584.109**	**13.620.593**	**36.484**	**0,3%**	**3,6%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Glückstadt: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Glückstadt	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	118.480	346.847	228.367	192,7%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	1.790.501	3.290.331	1.499.830	83,8%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.873.410	1.946.429	73.019	3,9%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.325.602	517.185	-808.417	-61,0%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**5.107.993**	**6.100.792**	**992.799**	**19,4%**	**96,9%**

Kurzurlauber Glückstadt	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	1.908.981	3.637.178	1.728.197	90,5%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	3.199.012	2.463.614	-735.398	-23,0%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.864.630	1.411.587	-453.043	-24,3%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	4.873.622	6.344.730	1.471.108	30,2%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**11.846.245**	**13.857.109**	**2.010.864**	**17,0%**	**27,5%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Elmshorn: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Elmshorn	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	837.863	852.720	14.857	1,8%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	2.180.393	2.678.894	498.501	22,9%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.298.358	1.807.007	508.649	39,2%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.002.271	710.006	-292.265	-29,2%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**5.318.885**	**6.048.627**	**729.742**	**13,7%**	**12,5%**

Kurzurlauber Elmshorn	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	3.018.256	3.531.614	513.358	17,0%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	2.300.629	2.517.013	216.384	9,4%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	2.090.275	1.463.752	-626.523	-30,0%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	6.473.434	6.406.699	-66.735	-1,0%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**13.882.594**	**13.919.078**	**36.484**	**0,3%**	**3,5%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Pinneberg: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Pinneberg	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	1.529.214	1.593.768	64.554	4,2%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	1.878.228	1.985.076	106.848	5,7%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.510.963	1.690.168	179.205	11,9%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	917.862	1.024.894	107.032	11,7%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**5.836.267**	**6.293.906**	**457.639**	**7,8%**	**6,9%**

Kurzurlauber Pinneberg	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	3.407.442	3.578.844	171.402	5,0%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	2.428.825	2.715.062	286.237	11,8%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.906.791	1.552.371	-354.420	-18,6%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	6.715.970	6.649.235	-66.735	-1,0%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**14.459.028**	**14.495.512**	**36.484**	**0,3%**	**1,7%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Wedel: Veränderung des Nachfragepotenzials im Einzugsgebiet

Tagesgäste Wedel	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-30 Min.)	568.709	568.709	0	0,0%	*4*
Zone 2 (30-60 Min.)	2.111.641	2.250.833	139.192	6,6%	*3*
Zone 3 (60-90 Min.)	1.375.499	1.534.893	159.394	11,6%	*2*
Zone 4 (90-120 Min.)	1.192.172	1.220.856	28.684	2,4%	*1*
Summe (0-120 Min.)	**5.248.021**	**5.575.291**	**327.270**	**6,2%**	**4,5%**

Kurzurlauber Wedel	EW heute	EW Ausbau-situation	? EW absolut	? EW in %	*Faktor / ? EW in % gewichtet*
Zone 1 (0-60 Min.)	2.680.350	2.819.542	139.192	5,2%	*4*
Zone 2 (60-120 Min.)	2.567.671	2.755.749	188.078	7,3%	*3*
Zone 3 (120-180 Min.)	1.888.188	1.597.402	-290.786	-15,4%	*2*
Zone 4 (180-240 Min.)	6.684.416	6.684.416	0	0,0%	*1*
Summe (0-240 Min.)	**13.820.625**	**13.857.109**	**36.484**	**0,3%**	**1,2%**

Quelle: GGR und G&O, 2011

Anhang 9

Gesamttabelle: Einschätzung Nachfrageeffekt nach Orten

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet eine ortsspezifische Diskussion und Einschätzung bezüglich der touristischen Nachfrageeffekte (Nachfragepotenziale) aufgrund verkürzter Reisezeit / Steigerung Nachfragepotenzial durch Infrastrukturausbau:

Ort	Einschätzung (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	Quellgebiet (Anteil in %)*	Δ Fahrzeit (%) Δ Nachfrage-potenzial (%)	Nachfrage-Effekt
Nordfriesland				
Sylt (Zielort Niebüll, *Fähr- bzw. Zugfahrt psychologisch Urlaubszeit zugerechnet*)				
Feriengäste	Die rechnerische Fahrzeitverkürzung ist relativ gering (A7 bleibt schnelle Alternativroute), jedoch können aufgrund von Verbesserungen durch B5-Ausbau im Bereich a) Stauanfälligkeit, b) Verkehrssicherheit, c) Planbarkeit und d) Alternativroute mittelstarke Ferienurlauber-Nachfrageeffekte für Niebüll bzw. Sylt erwartet werden.	NRW: 30% NDS: 15,7% Hamburg: 12,0% SH: 10,5% Hessen: 7,3%	Begrenzte rechnerische Fahrzeitreduktion in % z.B. aus WestNDS/HB; positive Zusatz-effekte a) bis d)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Niebüll mittelstark. Das Nachfragepotenzial bis 240 min. steigt gewichtet (je näher desto wichtigere Quellgebiete) um 8,0%. Der Effekt des Infrastrukturausbaus auf das Nachfragepotenzial der Kurzurlauber wird als mittelstark eingeschätzt. Einzugsgebietsausweitung Kurzurlauber: Nördl. NDS, Emsland, westliches Holland, nördliches Münsterland (Osnabrück), Rostock, Ückerrandow	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+5,4% +14,9% +23,0% -32,6% **+4,5%** **+8,0%** (vgl. Anhang 8)	**mittelstark**
Tagesgäste	Das gewichtete Nachfragepotenzial der Tagesaus-flügler (Einwohnerzahl in den verschiedenen Entfernungszonen) erhöht sich nur gering. Es entstehen positive Zusatzeffekte durch rückläufige Stauanfälligkeit, jedoch auch Zusatzaufwand (insb. wirksam bei Tagesgästen) durch Überfahrt. Einzugsgebietsausweitung Tagesgäste: Westküste SH in Richtung HH, nördliches Hamburg, Bad Segeberg, Glückstadt + andere Elbseite (NDS)	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+0,0% +20,6% +11,3% +22,4% **+13,5%** **+5,4%** (vgl. Anhang 8)	**Gering**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau, gewisse Potenziale bei Westtangente (Ausbau B5)			**kein Effekt**
Amrum, Föhr (vereinfachend Zielort Dagebüll, *Fährfahrt psychologisch Urlaubszeit zugerechnet*)				
Feriengäste	Die rechnerische Fahrzeitverkürzung ist relativ gering (A7 bleibt schnelle Alternativroute), jedoch können aufgrund von Verbesserungen durch B5-Ausbau (Stauanfälligkeit, Verkehrssicherheit, Planbarkeit, Alternativroute) mittelstarke Ferienurlauber-Nachfrageeffekte für Dagebüll bzw. Amrum/Föhr erwartet werden.	NRW: 27,5% NDS: 13,5% Hamburg: 11,9% SH: 12,9% Hessen: 7,7%	Begrenzte rechnerische Fahrzeitreduktion in % z.B. aus WestNDS/HB, jedoch positive Zusatzeffekte	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius erhöht sich für Dagebüll mittelstark. Nachfragepotenziale rutschen von Zone 180-240 in Zone 120-180 Fahrminuten. Das gesamte Nachfragepotenzial bis 240 min. steigt ungewichtet um 5% und gewichtet um 8%. Der Effekt auf das Nachfragepotenzial der Kurzurlauber wird als mittelstark eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+2,5% +9,4% +41,3% -41,5% **+5,1%** **+7,9%**	**mittelstark**
Tagesgäste	Gewichtetes Tagesausflugs-Nachfragepotenzial erhöht sich nur gering. Es entstehen positive Zusatzeffekte (B5-Ausbau) durch rückläufige Stauanfälligkeit, jedoch auch Zusatzaufwand (insb. wirksam bei Tagesgästen) durch Überfahrt. Einzugsgebietsausweitung Tagesgäste: Westküste SH in Richtung HH, nördliches Hamburg, Bad Segeberg, Glückstadt + andere Elbeseite (NDS)	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	3,6% 2,2% 6,1% 11,2% **8,5%** **4,4%**	**gering**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**∆ Fahrzeit (%)** **∆ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Husum				
Feriengäste	Die rechnerische Fahrzeit aus den Hauptquell-gebieten verkürzt sich bei Hamburg und NRW nur gering. Nur aus dem westl. NDS und Bremen sind signifikante Fahrzeitreduktionen (Routingprogramm) feststellbar. Berücksichtigt man jedoch zusätzlich Verbesserungen (B5) im Bereich a) Stauanfälligkeit, b) Verkehrssicherheit, c) Planbarkeit und d) Alternativroute können mittelstarke Ferienurlauber-Nachfrageeffekte für Husum erwartet werden.	Hamburg: 12,5% NRW: 11,0% NDS: 10,4% MV: 8,4% SH: 33,3%	Begrenzte rechnerische Fahrzeitreduktion in %, jedoch positive Zusatzeffekte a) bis d)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial für Kurzurlauber erhöht sich für Husum gewichtet um 5%. Die Nahradien gewinnen etwas stärker. Berücksichtigt man zusätzlich z.B. reduzierte Stauanfälligkeit durch B5-Ausbau kann der Nachfrageeffekt für eine verbesserte Aktivierbarkeit potenzieller Kurzurlauber als mittelstark eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+1,6% +10,8% +13,9% -16,2% **+4,3%** **+5,1%**	**mittelstark**
Tagesgäste	Das rechnerische Nachfragepotenzial der Tagesausflügler vom Wohn- und Urlaubsort erhöht sich für Husum mittelstark. Berücksichtigt man zusätzlich z.B. die reduzierte Stauanfälligkeit auf der B5 kann der potenzielle Nachfrageeffekt für Tagesgäste als relativ stark eingeschätzt werden.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+8,9% +0,2% +10,4% +11,1% **+9,5%** **+6,8%**	**stark**
Transit-reisende	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau, gewisse Potenziale bei Westtangente			**kein A20-Effekt**
St. Peter-Ording				
Feriengäste	Da für St. Peter-Ording die A23 und nicht die A7 die schnellste Verbindung aus Süden darstellt (anders als beispielsweise für Niebüll) werden durch den Ausbau der A20 und B5 positive Erreichbarkeitseffekte erreicht.	NRW: 21,8% Hamburg: 14,4% NDS: 13,2% Hessen: 8,7% SH: 16,3%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin (vgl. Anhang 6)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für St. Peter-Ording gewichtet um knapp 8%. Der Effekt des Infrastrukturausbaus wird als mittelstark eingeschätzt. Einzugsgebietsausweitung Kurzurlauber: NDS: Ostfriesland, nördl. Münsterland, Emsland MV: Schwerin, Rostock, Müritz; Randbereich Berlin	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+7,9% +23,6% -3,3% -20,4% **+5,2%** **+7,6%**	**mittelstark**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler vom Wohn- und Urlaubsort erhöht sich für St. Peter-Ording sehr deutlich. Einzugsgebietsausweitung Tagesgäste: nördl. Nordfriesland und südl. DK NDS: bis nach Bremerhaven SH: bis nach Lübeck	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+4,3% +8,3% +9,1% +28,3% **+22,8%** **8,9%**	**stark**
Transit-reisende	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**Δ Fahrzeit (%)** **Δ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Dithmarschen				
Heide und Umgebung				
Feriengäste	Es existieren für Heide aufgrund der Fahrzeiteinsparungen aus West-NDS/Bremen sowie MV und Berlin mittelstarke Potenziale bzgl. einer verbesserten Aktivierbarkeit von Feriengästen aufgrund verkürzter Fahrzeit. Quellgebietsdaten Ansatz Daten Sparkasse Westholstein	Hamburg: 18,1% NRW: 9,8% NDS: 7,2% MV: 2,9% SH: 47,5%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin und Südost-SH (vgl. Anhang 6)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Heide gewichtet um 4%. Der Effekt des Infrastrukturausbaus auf die verbesserte Aktivierbarkeit der Kurzurlauber wird als gering eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+7,2% +24,0% -34,2% +6,7% **+5,1%** **+3,9%**	**gering**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler vom Wohnort erhöht sich für Heide deutlich.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+0,0% +8,4% +18,0% +42,2% **+21,2%** **+10,3%**	**stark**
Transit-reisende	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau, evtl. Potenziale bei Westtangente			**Kein A20-Effekt**
Büsum				
Feriengäste	Es existieren für Büsum aufgrund der Fahrzeiteinsparungen aus West-NDS/Bremen mittelstarke Potenziale bzgl. einer verbesserten Aktivierbarkeit von Feriengästen aufgrund verkürzter Fahrzeit. Quellgebietsdaten Ansatz Daten Dithmarschen Anteil ÜN	NDS: 22,3% NRW: 19,7% Hessen: 8,0% B-W: 7,4% SH: 11,2%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin und Südost-SH (vgl. Anhang 7)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Büsum nur leicht. Die Nahradien gewinnen hierbei stärker. Die Nachfrageeffekte im Kurzurlaubssegment werden als vernachlässigbar eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+8,2% +22,3% -40,2% -5,9% **+0,4%** **+1,3%**	**kein Effekt**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Büsum deutlich. Erreichbarkeitsvorteil für folgende Tagesgäste: Osten: Lübeck, Schwerin südl. und mittleres Dänemark Niedersachsen: Bremerhaven, südl. Hamburg-Raum (Stade)	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	0,0% +9,9% +10,1% +46,9% **+20,8%** **+9,7%**	**stark**
Transit-reisende	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**Δ Fahrzeit (%)** **Δ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Friedrichskoog				
Feriengäste	Es existieren für Büsum aufgrund der Fahrzeiteinsparungen aus West-NDS/Bremen mittelstarke Potenziale bzgl. einer verbesserten Aktivierbarkeit von Feriengästen aufgrund verkürzter Fahrzeit. Quellgebietsdaten: Ansatz Daten Dithmarschen Anteil ÜN (Tourismuskonzept Kreis Dithmarschen 2009)	NDS: 22,3% NRW: 19,7% Hessen: 8,0% B-W: 7,4% SH: 11,2%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin und Südost-SH (vgl. Anhang 7)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Friedrichskoog nur leicht. Die Nachfrageeffekte im Kurzurlaubssegment werden als vernachlässigbar eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+2,6% +29,8% -46,9% -3,3% **+1,2%** **+0,3%**	**kein Effekt**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Friedrichskoog deutlich. Erreichbarkeitsvorteil für folgende Tagesgäste: Niedersachsen, Bremen, MV (Schwerin), südl. Hamburg-Raum	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	0,0% +3,0% +28,9% +31,1% **+27,4%** **+9,8%**	**stark**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**
Brunsbüttel				
Feriengäste	Es existieren für Brunsbüttel aufgrund der Fahrzeiteinsparungen aus West-NDS/Bremen und MV und Südost-SH mittelstarke Potenziale bzgl. einer verbesserten Aktivierbarkeit von Feriengästen aufgrund verkürzter Fahrzeit. **Quellgebietsdaten: Ansatz Daten Dithmarschen Anteil ÜN (Tourismuskonzept Kreis Dithmarschen 2009)**	NDS: 22,3% NRW: 19,7% Hessen: 8,0% B-W: 7,4% SH: 11,2%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen, MV und Südost-SH	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Brunsbüttel sehr stark. Die Nachfrageeffekte im Kurzurlaubssegment werden als potenziell sehr stark eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	41,9% +19,9% -39,3% +24,6% **+12,4%** **+17,3%**	**sehr stark**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Brunsbüttel sehr deutlich.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+1,1% +46,5% +33,8% -21,7% **+25,4%** **+19,0%**	**sehr stark**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**Δ Fahrzeit (%)** **Δ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Kreis Steinburg				
Itzehoe				
Feriengäste	Die Fahrzeit aus MV und Bremen verkürzt sich um rd. 20%. Auch aus Südost-SH (Raum Lübeck) verkürzt sich die Reisezeit deutlich. Aus dem überwiegenden Teil NRWs bleibt die A23 die schnellste Strecke. Der Feriengäste-Nachfrageeffekt aufgrund verkürzter Fahrzeit in % wird als mittelstark eingeschätzt. Quellgebietsdaten: Fremdabhebungen Sparkasse Westholstein (umfasst Steinburger Gebiet)	HH: 18,1% NRW: 9,8% NDS: 7,2% MV: 2,9% SH: 47,5%	Mittelstarke Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin und Südost-SH (vgl. Anhang 7)	**mittelstark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Itzehoe und Umland nur leicht. Die Nachfrageeffekte im Kurzurlaubssegment werden als gering eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+11,4% +22,3% -37,7% -1,2% **+0,3%** **+3,6%**	**gering**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Itzehoe deutlich.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+6,4% +11,9% +39,3% -10,8% **+16,2%** **+12,9%**	**stark**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**Δ Fahrzeit (%)** **Δ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Glückstadt				
Feriengäste	Die Fahrzeiten nach Glückstadt verkürzt sich (teils deutlich) aus nahezu allen Quellregionen. Beispielsweise wird aus Lübeck oder Bremen rd. 1/3 der Gesamtreisezeit eingespart. Aus MV sind dies immer noch ¼. Der Feriengäste-Nachfrageeffekt (Potenzial) aufgrund besserer Erreichbarkeit wird als stark eingeschätzt. Quellgebietsdaten: Fremdabhebungen Sparkasse Westholstein (umfasst Steinburger Gebiet)	HH: 18,1% NRW: 9,8% NDS: 7,2% MV: 2,9% SH: 47,5%	Teils deutliche Fahrzeitreduktion in % aus West-NDS/Bremen, MV/Berlin aber auch HH und NRW (vgl. Anhang 7)	**stark**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Glückstadt sehr deutlich. Die potenziellen Nachfrageeffekte im Kurzurlaubssegment werden als sehr stark eingeschätzt.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+90,5% -23,0% +24,3% +30,2% **+17,0%** **+27,5%**	**sehr stark**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Glückstadt enorm.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+192,7% +83,8% +3,9% -61,0% **+19,4%** **+96,9%**	**sehr stark**
Transitgäste	Touristische Wertschöpfungseffekte in Abhängigkeit von Verkehr brechenden Projekten, z.B. Rasthof, Motel, o.ä. möglich			**Effekt möglich**
Kreis Pinneberg				
Elmshorn				
Feriengäste	Die Fahrzeit aus Hamburg verkürzt sich nicht. In der Ost-West-Richtung (innerhalb SH, MV, Bremen und begrenz NDS) sind begrenzte Fahrzeitverkürzungen zu verzeichnen. Der Feriengäste-Nachfrageeffekt aufgrund besserer Erreichbarkeit wird als gering eingeschätzt. Quellgebietsdaten: Fremdabhebungen Sparkasse Elmshorn	SH: 65,2% HH: 23,7% NRW: 2,9% NDS: 2,5% MV: 1,6%	Gewisse Fahrzeitreduktion nur aus West-NDS/Bremen und MV/Berlin und Südost-SH (vgl. Anhang 7)	**gering**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Elmshorn nur gering.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+17,0% +9,4% -30,0% -1,0% **+0,3%** **+3,5%**	**gering**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Elmshorn deutlich.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+1,8% +22,9% +39,2% -29,2% **+13,7%** **+12,5%**	**stark**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

Ort	**Einschätzung** (analoge Schlüsse für benachbarte und ähnlich strukturierte Tourismusorte möglich)	**Quellgebiet** (Anteil in %)*	**Δ Fahrzeit (%)** **Δ Nachfrage-potenzial (%)**	**Nachfrage-Effekt**
Pinneberg				
Feriengäste	Die Fahrzeit aus Hamburg, NRW, NDS und Süden verkürzt sich nicht. Begrenzte Fahrzeitverkürzungen sind nur aus SH und MV festzustellen. Quellgebietsdaten: Fremdabhebungen Sparkasse Südholstein	HH: 48,2% SH: 32,7% NRW: 4,1% NDS: 4,0% MV: 3,8%	Geringe Fahrzeitreduktion nur aus SH und MV. (vgl. Anhang 7)	**gering**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Pinneberg durch den Infrastrukturausbau kaum.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+5,0% +11,8% -18,6% -1,0% **+0,3%** **+1,7%**	**kein Effekt**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Pinneberg mittelstark.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	+4,2% +5,7% +11,9% +11,7% **+7,8%** **+6,9%**	**mittelstark**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**
Wedel				
Feriengäste	Für Wedel ergeben sich aufgrund des Ausbaus der A20 nur aus östlicher Richtung sehr begrenzte relative Fahrzeitverkürzungen aufgrund des Infrastrukturausbaus. Es ist kein wesentlicher Feriengäste-Nachfrageeffekt (Potenzial) zu erwarten. Quellgebietsdaten: Fremdabhebungen Sparkasse Wedel	HH: 60,0% SH: 19,7% MV: 4,9% NDS: 4,7% NRW: 3,7%	Kaum verkürzte Reisezeiten aus wichtigen Quellregionen (vgl. Anhang 7)	**kein Effekt**
Kurzurlauber	Das Nachfragepotenzial im für Kurzurlauber relevanten Aktionsradius von bis zu 4 Std. erhöht sich für Wedel durch den Infrastrukturausbau kaum.	Zone (0-60) Zone (60-120) Zone (120-180) Zone (180-240) **∑ Zone (0-240)** **Gewichtete ∑ Zone (0-240)**	+5,2% +7,3% -15,4% 0,0% **+0,3%** **+1,2%**	**kein Effekt**
Tagesgäste	Das Nachfragepotenzial der Tagesausflügler erhöht sich für Wedel nur gering.	Zone (0-30) Zone (30-60) Zone (60-90) Zone (90-120) **∑ (0-120)** **Gewichtete ∑ Zone (0-120)**	0,0% +6,6% +11,6% +2,4% **+6,2%** **+4,5%**	**gering**
Transitgäste	Ohne Relevanz durch A20 Ausbau			**Kein Effekt**

* gemessen an der Analyse des Sparkassen-Tourismusbarometer der Fremd-Geldabhebungen, umfasst Tages- und Übernachtungsgäste und wird modellhaft-vereinfachend bei den Feriengästen aufgezeigt

** Einstufung Nachfrageeffekt:
Feriengäste: Einschätzung anhand der Reisezeitersparnis in % zur Gesamtreisezeit (Wahrnehmung lt. Routingprogrammen) im groben Abgleich mit den Quellmärkten (ohne explizite Berücksichtigung von Verbesserungen im Bereich a) Stauanfälligkeit, b) Verkehrssicherheit, c) Planbarkeit und d) Alternativroute)
Kurzurlauber und Tagesgäste: Einschätzung anhand der gewichteten Nachfragepotenzialsteigerung im Einzugsgebiet bis 2 Std. (Tagesgäste) bzw. 4 Std. (Kurzurlauber) vom Wohnort, Urlaubsortausflügler werden vernachlässigt): kein Effekt < 3%; geringer Effekt 3 bis 6%; mittelstarker Effekt 6 bis 9%; starker Effekt > 9%)