

**Stellungnahme des OHT zu TOP 3 – Tourismus –
in der Sitzung des 8. Dialogforums am 17.01.2013**

Aufgrund der begrenzten Redezeit kann der OHT hier nur grundsätzliche Aussagen zu den Auswirkungen, insbesondere den Chancen und Risiken einer festen Fehmarnbeltquerung, hier fokussiert auf das Verbandsgebiet zwischen Lübeck und Fehmarn treffen. Eine dezidiertere Stellungnahme – auch unter Berücksichtigung der heute hier vorgetragenen Gutachten – erfolgt dann zum ROV.

Vielleicht erinnern Sie sich noch an mein Eingangsstatement in der ersten Sitzung des Dialogforums, als ich sinngemäß auf die Befürchtung vieler Menschen in unserer Region hingewiesen habe, die davon ausgehen, dass sich die Vorteile einer festen Fehmarnbeltquerung auf die Metropolregionen konzentrieren werden und die Nachteile von den dazwischen liegenden Kommunen getragen werden müssen, also die Belastung der Wohnbevölkerung durch Lärmemissionen, Verkehrsbelastungen und insbesondere eine erhebliche Schädigung der des hier für uns in Ostholstein so wichtigen Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktors „Tourismus“.

Und für den Bereich des Tourismus kann ich als Vorsitzender des OHT mit Datum vom heutigen Tag als Zwischenfazit vorwegnehmen:

"Nach derzeitigem Planungsstand, insbesondere nach dem derzeitigen Planungsstand der Deutschen Bahn AG zur Schienenhinterlandanbindung, wird die feste Fehmarnbeltquerung dem Tourismus deutlich mehr Schaden als Nutzen bringen. Durch den derzeit geplanten Ausbau der Bestandstrasse in den tourismusrelevanten Bereichen werden dem Tourismus erhebliche Umsatzeinbußen und der Verlust von Arbeitsplätzen in der Tourismuswirtschaft entstehen."

Zur Begründung:

Unbestritten verkürzt der Tunnelbau die Anreisezeit potentieller Gäste aus Skandinavien nach Ostholstein. Insofern führt dies zu einer Ausweitung der tourismusrelevanten Einzugsbereiche und damit zu einem Anstieg des möglichen Nachfragepotentials für Reiseziele nahe der festen Querung.

Diese Feststellung gibt aber schon den Hinweis, welches zusätzliche Gästepotential durch eine feste Querung überhaupt generiert werden könnte; sicherlich nicht der Ferienurlauber, sprich der Übernachtungsgast, der einen längerfristigen Aufenthalt in unserer Region plant. Denn der klassische, länger buchende Ferienurlauber, der ohnehin mehrere Stunden Autofahrt zu seinem Urlaubsort in Kauf nimmt, für den ist eine Zeitersparnis von 60 Minuten bei der Anreise kein relevantes Kriterium für die Wahl seines Urlaubsortes. Hier gilt, dass die Urlaubsreise bzw. der Urlaubsort primär vom dortigen Angebot und weniger von der Fahrzeit abhängig ist. Insofern ist davon auszugehen, dass die feste Beltquerung und die mit ihr verbundene schnellere Erreichbarkeit allein kaum zusätzliche Ferienurlauber aus Skandinavien in unsere Region bringen werden.

Chancen zur Generierung zusätzlichen Gästepotentials aufgrund der erleichterten Anreisebedingungen liegen insbesondere bei den Tagesausflüglern, den Stopp-Over-Gästen, also den Transitgästen, und im Bereich der Kurzurlauber, einschließlich der Städtereisenden und Tagesgäste.

Dies gilt insbesondere natürlich für Standorte nahe der festen Querung. Das zeigen auch verschiedene Mobilitätsuntersuchungen, die davon ausgehen, dass für Tagesausflüge maximal rund 2 Stunden PKW-Fahrzeit akzeptiert werden.

Aber auch hier gilt: Allein durch den Bau eines Tunnels wird hier kein zusätzlicher Gast generiert! Vielmehr bedarf es hierzu einer entsprechenden Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebotes.

Dazu zählen für den Tagestouristen insbesondere Angebote im Bereich der Ferienparks, Erlebnisstrände oder auch Angebote zum Thema Cross-Border-Shopping. Für den Bereich des Durchreisenden sind dies sicherlich Angebote der transitorientierten Einrichtungen, wie Motels, Wohnmobilstellplätze oder Welcome-Center, während für Ziele wie Lübeck eine weiterführende Profilierung bei den Themen „Shopping“, „Städtetrips“ und „Kultur“ zusätzliche Gäste bringen könnte.

Aber auch mit diesen Angeboten werden nur dann zusätzliche Gäste generiert, wenn dies durch ein entsprechendes intensives, überregionales Marketing begleitet wird.

Auch hier gilt: Allein der Bau eines Tunnels wird der Region keinen zusätzlichen Gast bringen.

Und das schon gar nicht, wenn die aufgezeigten Chancen durch die mit dem Bau einer festen Fehmarnbeltquerung verbundenen erheblichen Risiken für den Tourismus nicht vermieden werden. Und dazu zählt natürlich insbesondere die Bahnanbindung im Binnenland.

Wenn – wie von der Deutschen Bahn AG geplant – im Wesentlichen die Bestandstrasse ausgebaut wird und somit der zukünftig avisierte Güterverkehr quer durch unsere Tourismusorte, wie z. B. Großenbrode, Timmendorfer Strand, Haffkrug oder Scharbeutz, geführt wird, dann wird dies eine erhebliche Schädigung des für Ostholstein so wichtigen Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktors Tourismus zur Folge haben. Hierdurch würden nicht nur sämtliche Investitionen, die unsere Orte in den vergangenen Jahren – auch mit Hilfe von Fördermitteln aus der EU, dem Bund und vom Land – in ihre touristische Infrastruktur geleistet haben, konterkariert, sondern es würden auch hohe zweistellige Millionenbeträge an touristischen Umsätzen Jahr für Jahr verlorengehen.

Hierzu nur ein Beispiel: Im Bereich der Lübecker Bucht, nur von Timmendorfer Strand über Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf bis Neustadt, werden Jahr für Jahr über 4 Millionen Übernachtungen gezählt und rund 205 Millionen Euro an touristischen Umsätzen erwirtschaftet. Wenn hier durch entsprechende Güterverkehre auf der Bestandstrasse nur 10 Prozent an Übernachtungen und Umsätzen verlorengehen, dann hieße das Jahr für Jahr ein Minus von 400.000 Übernachtungen bei einem Umsatzrückgang von rund 20 Millionen Euro und in der Folge dann auch den entsprechenden Verlust von Arbeitsplätzen.

Ich halte den Eintritt dieses Szenarios für durchaus realistisch. Denn wer will schon in einem Ort Urlaub machen, wo an Ruhe, Erholung und Regeneration nicht mehr zu denken ist, wenn Güterzüge in unmittelbarer Nähe zum Strand vorbeirattern.

Und wenn die Deutsche Bahn AG in ihren Gutachten zum Raumordnungsverfahren davon spricht, dass diese Auswirkungen nicht so gravierend sein werden, weil ja alle Grenzwerte – z. B. in Sachen Lärmemissionen – eingehalten werden, dann liegt das in erster Linie daran, dass für den Planfall 1 bereits alle Berechnungen unter Berücksichtigung von Schallschutzwänden mit einer konstanten Höhe von 6 m und unter Einbeziehung passiven Lärmschutzes mit Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungen in den bahnnahen Gebäuden gerechnet wurde.

Aus meiner Sicht können dies – insbesondere in den touristisch dicht besiedelten Bereichen – aber keine akzeptablen Lösungen sein. Denn neben der Tatsache, dass entsprechende Lärmschutzwälle für jeden Urlaubsort auch erhebliche optische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes bedeuten, wird es viele Bereiche geben, die auch durch Lärmschutzwände nicht zu schützen sind. Als Beispiel sei hier das Seebad

Haffkrug genannt, wo innerhalb von 1.300 m allein 3 Bahnübergänge gegeben sind, die nicht mit Lärmschutzwänden geschlossen werden können. Bei überwiegend Westwinden in unseren Bereichen wird der Bahnlärm also durch diese Lücken ungehindert an den Strand getragen.

Und auch der angeführte passive Lärmschutz kann gerade für einen Urlaubsort keine gute Lösung sein, denn wer will schon eine touristische Unterkunft buchen, die zwar wunderbar schallgeschützte Fenster und Lüftungen erhalten hat, wo man dann bei sommerlichen Temperaturen genau diese Fenster aber geschlossen halten muss, weil ansonsten der Güterverkehr nervt.

Hinzu kommen Risiken durch die zu erwartende Großbaustelle Fehmarnbelt und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen allein durch den Baustellenverkehr, insbesondere auf Fehmarn, aber selbstverständlich auch in den nachgelagerten Bereichen, mit den für die feste Fehmarnbeltquerung auszubauenden Straßen und den Baustellen zur Schienenhinterlandanbindung.

Ebenfalls zu den Risiken zählt die mit den Bauarbeiten befürchtete Verschmutzungsgefahr für das Badewasser und die Strände, insbesondere natürlich rund um Fehmarn, wogegen die möglicherweise zu erwartende visuelle Störung unserer Urlaubsregion durch Flächeninanspruchnahmen für Baustellen, Produktionsstätten und Lärmschutzwänden fast schon nachrangig zu betrachten ist.

Nicht nachrangig sind sicherlich auch die Verkehrsbelastungen zu sehen, die entlang der gesamten Schienenhinterlandanbindung durch die Schließzeiten an den Bahnübergängen zu erwarten sind.

Alle hier genannten Risiken werden ebenfalls einen Rückgang der Gäste- sowie Übernachtungszahlen und damit der touristischen Wertschöpfung zur Folge haben.

Diese Folgen sind auch weitaus gewichtiger, als in der Sonderuntersuchung zur "Prüfung möglicher positiver und negativer Wirkungen auf die Belange im Kreis Ostholstein" dargestellt. So wurde u. a. in der Bestandsanalyse nicht ausreichend auf die Privatzimmer und Ferienwohnungen eingegangen. Dies verfälscht die Ergebnisse, wenn man bedenkt, dass gerade hier in Ostholstein in vielen Bereichen mehr als 80 Prozent der Bettenkapazitäten im grauen Beherbergungsmarkt angesiedelt sind.

Des Weiteren ist es unverständlich, warum eine sorgfältige Beschäftigung mit der möglichen Entwicklung des Tourismus in der Region in der näheren und weiteren Zukunft praktisch nicht stattfindet – weder für den Übernachtungs- noch für den Tagestourismus! Es gibt keine Szenarien, Prognosen o. Ä. Die Studie geht lediglich im Kapitel 5.1 auf nur einer Seite auf die zukünftige Entwicklung des Tourismus in der Region ein, indem ausschließlich geplante Erweiterungen der Beherbergungskapazität dargestellt werden. Den seit einiger Zeit boomenden Ferienwohnungs- und Hausmarkt sowie die Attraktivität der Orte für Freizeitwohnsitzler etc. thematisiert die Studie mit keinem Wort.

Ein Gutachten – zumal über die ja langfristigen Auswirkungen der geplanten Schienenverbindung und ihrer Frequentierung – muss sich gründlich mit der möglichen bzw. zu erwartenden Zukunft aller touristischen Marktsegmente auseinandersetzen.

Diese Prognosen, Szenarien etc. müssten sich zudem mit möglichen Veränderungen der Saisonalität, dem potentiellen Wachstum von Outdoor-Aktivitäten, wie z. B. Radfahren, Wandern, Kletterwälder etc. im Tages- und Übernachtungstourismus und der damit verbundenen Infrastruktur, beschäftigen.

Ein weiterer, aus Sicht des OHT erheblicher Punkt liegt in der nahezu völligen Ausblendung ökonomischer Wirkungen. Es wird ausschließlich die geringere Belastung thematisiert, die sich aus Planfall 1 gegenüber Planfall 0 ergibt. Das Argument lautet dann, dass die Zahl der Betroffenen so gering sei, dass negative ökonomische Effekte nicht bzw. kaum zu erwarten sind. Hier kommt wiederum als Folgefehler zum

Tragen, dass ausschließlich diese Variante ohne jede Berücksichtigung ernsthafter Überlegungen über die Zukunft zur Diskussion steht. Das ist aus Sicht unseres Verbandes nicht zu akzeptieren.

Zusammengefasst überwiegen nach derzeitigem Planungsstand die mit einer festen Fehmarnbeltquerung verbundenen Nachteile für den Tourismus im Verbandsgebiet des OHT deutlich gegenüber deren Vorteile. Aus Sicht des OHT ist daher dringend geboten, was sowohl das Lärmschutzgutachten als auch das touristische Gutachten im Hinblick auf eine Vorteilstrasse ausführen: Nämlich in den tourismusrelevanten Bereichen eben nicht die Bestandstrasse auszubauen, sondern einen konfliktärmeren Trassenverlauf und damit eine Neutrassierung umzusetzen, um die genannten Risiken deutlich zu begrenzen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass dem Schutzgut Mensch und seiner Existenz die höchste Priorität einzuräumen ist!

Insofern bittet der Ostsee-Holstein-Tourismus das Dialogforum, neben einer Kenntnisnahme dieser Stellungnahme die schon in der kommentierten Tagesordnung vorgeschlagene Forderung zu unterstützen:

- Keine für den Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktor "Tourismus" schädliche Trassenführung.
- Beachtung touristischer Belange während der Bauphase.
- Die Erfordernisse regionaler wie internationaler Kommunikation und Werbung auch durch ein attraktives Informationsangebot, einschließlich fester wie mobiler Ausstellungszentren, und
- den Anschluss der Tourismusorte an die regionalen wie internationalen Verbindungen.

Vielen Dank.

Volker Owerien
Vorstandsvorsitzender
des Ostsee-Holstein-Tourismus e. V.