

Tourismus und Verkehr, 2008

Die Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs in Qualität und Quantität seiner Verbindungen ist ein zentraler Faktor für die positive Entwicklung des Tourismusstandortes Schleswig-Holstein. Gerade wegen Schleswig-Holsteins Randlage wird das nördlichste Bundesland nur mit einer konsequenten Verbesserung seiner Anbindung, mit einer überzeugenden Verkehrsinfrastruktur und einer attraktiven Angebotsgestaltung an der derzeitigen Inlandsorientierung der Nachfrage teilhaben können. Insbesondere die Umsetzung des Tourismuskonzeptes des Landes mit der Fokussierung auf die Zielgruppen „Familien mit Kindern“, „Best Ager“ und „Anspruchsvolle Genießer“ macht eine Verbesserung der Anreise- und Ausflugsmöglichkeiten notwendig.

Die Anbindung Schleswig-Holsteins per Straße, Schiene, auf dem Wasser- und Luftweg sowie die Mobilität der Urlauber in den Orten und Regionen ist wesentlicher Bestandteil des im Rahmen des Leitprojektes „Optimierung der touristischen Infrastruktur“ entstandenen Gutachtens.

Dabei kann zusammenfassend folgende Einschätzung getroffen werden:

Sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖV) ist die Ostseeküste grundsätzlich besser erreichbar als die Nordseeküste. Insbesondere weiter entfernte Inseln, wie Amrum, sind durch die notwendige und zeitlich aufwändige Fährfahrt benachteiligt. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV, über den durch die Landesregierung bereits geplanten Ausbau hinaus, muss immer auch unter ökonomischen Gesichtspunkten bewertet werden.

Innerhalb Schleswig-Holsteins bleibt die Leistungsfähigkeit des ÖV deutlich hinter der des MIV zurück. Eine Beeinflussung des Modal Split zugunsten des ÖV in einer ambitionierten Größenordnung verursacht Kosten in einem erheblichen Umfang und erfordert sehr viel Überzeugungsarbeit. Die gegenwärtigen Treibstoffpreise und die Debatte um den Klimawandel können dies erleichtern.

Erhebliche Probleme finden sich im gegenwärtigen Fährangebot auf die Inseln in Bezug auf Qualität und Vernetzung, jedoch im Fall von Helgoland auch in Bezug auf die grundsätzliche Erreichbarkeit.

Die Potenziale durch Vernetzung des Luftverkehrs mit dem Incoming-Tourismus nach Schleswig-Holstein scheinen noch nicht genutzt.

Hinsichtlich der Qualität der Erreichbarkeit besteht Optimierungsbedarf v.a. an den Verknüpfungspunkten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bzw. Umsteigepunkten. Auch die Qualität der Verkehrsträger selbst ist verbesserungswürdig: Die Erlebnis- und Wohlfühlatmosphäre könnte z.B. von moderneren Verkehrsmitteln und zielgruppenorientierten Services profitieren.

Bezug nehmend auf die Mobilität vor Ort und Services besteht auch hier vor allem Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Kommunikation bestehender Angebote sowie der bedarfsgerechten Verknüpfung dieser untereinander. Zahlreiche Verbesserungsvorschläge sind in dem Bericht aufgeführt, die sich im Wesentlichen auf folgende Bereiche beziehen:

A. Bauliche und verkehrliche Verbesserungen Bahn

1. Ausbau der Marschbahn
2. Ausbau des SPNV nach Hamburg („Drei-Achsen-Konzept“)

B. Qualitätsverbesserungen Bahn

1. Attraktivierung der Bahnhöfe als Welcome-Areale/Eingangstore in die Regionen
2. Modernes, sauberes Wagenmaterial
3. Verstärkte Kooperation von Verkehrsträgern und Tourismus
4. Verbesserung des Service
5. Optimierung von Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

C. Fährverkehr

1. Verbesserung der Erreichbarkeit Helgoland
2. Verbesserung Qualität und Angebotsstruktur der meisten Fähren in SH (Ausnahmen: Katamaran-Verbindung HH-Helgoland, Fähre Rømø-Sylt)
3. Vernetzung der Transport- und Serviceketten
4. Verbesserung der Anbindung außerhalb der Saison
5. Auf-/Ausbau von Schnellfähren
6. Attraktivitätssteigerung Service-Gebäude und Häfen
7. Verbesserung Servicebereiche

D. Luftverkehr

1. Incoming-Angebote für Lübeck
2. Modernisierung und Nutzbarmachung der Inselfughäfen
3. Nutzung Flughafen HH für Incoming-Angebote

E. Mobilität am Urlaubsort

1. Vernetzung Tourismus und Verkehrsträger
2. Ausbau besonderer, spannender Mobilitätsformen (z.B. Seebäderverkehr, historische Züge)
3. Bedarfsgerechte ÖPNV-Systeme (z.B. Bäderbus, Kulturbus, Ausflugsfahrten)