

Mobilität und Tourismus in Schleswig-Holstein

Zusammenfassung und ausgewählte Charts einer Studie zur aktuellen und zukünftigen Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Destinationen und Mobilität der Urlauber vor Ort

Auftraggeber: Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.

26. Januar 2016



Mobilität ist für den Tourismus unverzichtbar. Für die aktuelle und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Urlaubsziels Schleswig-Holstein spielen die Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Destinationen und die Mobilität der Urlauber vor Ort eine wichtige Rolle. Zu den mobilitätsrelevanten Herausforderungen, denen sich die Touristiker vor dem Hintergrund des zunehmenden weltweiten Wettbewerbes stellen müssen, gehören die Randlage innerhalb Deutschlands, aber beispielsweise auch die zunehmend verkürzte Reisedauer bzw. deren Auswirkungen auf die An- und Abreisemobilität.

Zudem setzt die Tourismusstrategie 2025 des Landes Schleswig-Holstein auf Zuwächse von Übernachtungen, die insbesondere in der Nebensaison und durch Kurzurlaube realisierbar erscheinen. Damit wird die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit weiter steigen. Hinzu kommt, dass Schätzungen von einer enormen Steigerung der Güterverkehre ausgehen. Dies verändert auch die Rahmenbedingungen für die touristisch bedingten Verkehre.

Folgende **Problemfelder werden sichtbar:**

- In den Ferienzeiten staut sich der Verkehr in Schleswig-Holstein. Für ausgewählte Straßen bzw. Orte stellt diese Belastung schon heute ein durchaus ernstzunehmendes Problem dar (z. B. Anreise nach Sylt und St. Peter-Ording, an die Lübecker Bucht und nach Fehmarn). Die Situation wird zuweilen durch Baustellen verschärft (insbesondere A7 nördlich von Hamburg, Rader Hochbrücke, A1 und B6).
- Das laut Tourismusstrategie geplante Wachstum führt zu 50 Prozent mehr Urlauber-Autos. Das wird einerseits Auswirkungen auf die Staustellen haben, die es heute schon gibt und andererseits zu zusätzlichen Staus führen.
- Derzeit ist der Bahnanteil bei Urlaubsreisen nach Schleswig-Holstein geringer als in allen anderen deutschen Bundesländern. Das verträgt sich nicht mit der Naturverbundenheit im echten Norden. Auch die Bahnnachfrage wird wachsen, aber nicht von selbst.
- Zusätzlich zu den Gästen, die hier in Schleswig-Holstein Urlaub machen, gibt es viele Transitreisende, die unsere Straßen bzw. Schienen nutzen. Von den Urlauber-Pkws, die in Schleswig-Holstein unterwegs sind, ist ungefähr jedes vierte nur auf der Durchreise zwischen Deutschland und Skandinavien (und umgekehrt). Dabei sind die Pkw-Urlaube der Skandinavier außerhalb Deutschlands (z. B. in den Alpen) noch nicht einmal berücksichtigt.

Problemfelder und Handlungsnotwendigkeiten - II

- Einige Urlaubsorte bzw. Ausflugsziele in Schleswig-Holstein sind mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gar nicht oder nur sehr schlecht bzw. mit hohem zeitlichen Aufwand erreichbar.
- Die innerörtliche verkehrliche Belastung insbesondere der touristischen Hot Spots ist schon heute hoch und wird mit zunehmendem touristischen Wachstum weiter wachsen. Dies hat einen negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität der Gäste und auch auf die Lebensqualität der Einheimischen (Lärm, Luftqualität, Sicherheit usw.).

Daraus ergeben sich folgende **Handlungsnotwendigkeiten**:

1. Touristische Belange in die Straßenverkehrsplanung einbeziehen, sowohl langfristig (Was wird gebaut bzw. ausgebaut?) als auch kurzfristig (Wann wird wo gebaut?).
2. Erreichbarkeit der Orte sicherstellen, in denen zukünftig (noch) mehr Touristen erwartet werden. Nachfragewachstum ist nicht nur vom Kapazitätsausbau bei Unterkünften, sondern auch bei der Erreichbarkeit abhängig. Voraussetzung hierfür ist die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für Schleswig-Holstein, das auch touristische Interessen berücksichtigt (tourismussensitive Verkehrsplanung).
3. Bahnoffensive starten, um mehr Urlauber zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen bzw. mehr Bahnurlauber nach Schleswig-Holstein zu holen (in Kooperation mit NAH.SH und der DB). Notwendige Voraussetzung hierfür sind Lösungen für die Bewältigung der „letzten Meile“ sowie die Information bzw. Schulung der touristischen Anbieter.
4. Konzept erarbeiten, wie Schleswig-Holstein vom touristischen Transitverkehr profitieren könnte. Die Feste Fehmarnbeltquerung könnte dabei als Prüfstein dienen.
5. Besonderes Augenmerk auf die ganz abgelegenen Teilräume richten. Das sind vor allem die Inseln, aber auch andere Regionen, die abseits der großen Straßen und Schienenwege liegen. Relevante Verkehrsträger und Verkehrsachsen (z. B. die Straße nach St. Peter-Ording, die Bahnverbindung nach Sylt, die Anbindung an die Schiffe des WDR) im Auge behalten, damit hier keine Engpässe entstehen. Aufgrund der langen Planungszyklen muss dies zeitnah geschehen.
6. Multimodale Angebote und Tarife entwickeln, die so attraktiv sind, dass sie die Urlauber begeistern und dazu motivieren, vor Ort auch ohne (eigenes) Auto mobil zu sein (z. B. ÖV-Nutzung mit Gästekarte, E-Bikes, Wander- und Fahrradbusse) und dafür sorgen, dass diese in den Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) 2018-2022 integriert werden.

Problemfelder und Handlungsnotwendigkeiten - III



Die Sicherung der Erreichbarkeit und der innerörtlichen Mobilität bezieht sich dabei ausdrücklich nicht nur auf die (potenziellen) Gäste, sondern auch auf die touristischen Fachkräfte, die auf dem Weg zu Arbeit auf attraktive Verkehrsverbindungen angewiesen sind. Im Wettbewerb mit Arbeitgebern in anderen Regionen können die Mobilitätsmöglichkeiten bzw. die Verkehrssituation nämlich die Entscheidung für oder gegen einen touristischen Betrieb beeinflussen.

Basisvoraussetzung für den Erfolg der oben genannten Punkte ist die Abstimmung der Mobilitätsanforderungen der Zukunft mit den touristischen Strategien auf regionaler Ebene und Landesebene, insbesondere auch in Bezug auf die Zielsetzungen in Bezug auf Nachhaltigkeit.

Ausführliche Hintergrundinformationen

Der Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH) hat das NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH mit der Erarbeitung einer Datengrundlage zur „aktuellen und zukünftigen touristischen Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort“ beauftragt. Im Rahmen der Studie wurden vorhandene Daten zusammengetragen und einer vertieften Analyse unterzogen, um zu identifizieren, in welchen Bereichen der Handlungsbedarf vor dem Hintergrund der Ziele der Tourismusstrategie 2025 besonders groß erscheint.

- **Hintergrund und Rahmenbedingungen:**
 - Mobilität ist für den Tourismus unverzichtbar. Für die aktuelle und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit des Urlaubsziels Schleswig-Holstein spielen die Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Destinationen und die Mobilität der Urlauber vor Ort eine wichtige Rolle.
 - Zu den mobilitätsrelevanten Herausforderungen, denen sich die Touristiker vor dem Hintergrund des zunehmenden weltweiten Wettbewerbes stellen müssen, gehören die Randlage innerhalb Deutschlands, aber beispielsweise auch die zunehmend verkürzte Reisedauer bzw. deren Auswirkungen auf die An- und Abreisemobilität.
 - Zudem setzt die Tourismusstrategie 2025 des Landes Schleswig-Holstein auf Zuwächse von Übernachtungen, die insbesondere in der Nebensaison und durch Kurzurlaube realisierbar erscheinen. Damit wird die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit weiter steigen.
 - Hinzu kommt, dass Schätzungen von einer enormen Steigerung der Güterverkehre ausgehen. Dies verändert auch die Rahmenbedingungen für die touristisch bedingten Verkehre.
- **Ziel** dieser Studie, mit der der Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH) das NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH beauftragt hat, ist deshalb die Erarbeitung einer Datengrundlage zur „aktuellen und zukünftigen touristischen Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort“. Im Rahmen der Studie sollten vorhandene Daten für das Reiseziel Schleswig-Holstein (SH) zusammengetragen und einer vertieften Analyse unterzogen werden, um zu identifizieren, in welchen Bereichen der Handlungsbedarf vor dem Hintergrund der Ziele der Tourismusstrategie 2025 besonders groß erscheint.
- Die Studie besteht aus in **vier Arbeitsteilen**:
 1. SWOT-Darstellung und Visualisierung der touristischen Verkehrsmengen
 2. Touristische Mobilität 2025 (Basisabschätzung, Planungen, Wettbewerbsbetrachtungen)
 3. Sonderauswertung der Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) 2013
 4. Sonderauswertung des Moduls „Urlaubsmobilität“ der RA 2015

Zusammenfassung der Ergebnisse der SWOT-Darstellung



Arbeits teil 1

Status quo

- Die Mobilität im Schleswig-Holstein-Tourismus wird vom privaten Autoverkehr dominiert. Die Bahn hat, auch im Vergleich zu allen anderen deutschen Bundesländern, und vor allem beim Urlaubstourismus nur einen geringen Stellenwert. Das gleiche gilt für den Bus- und Flugverkehr (Ausnahme: Inseln). An die Nordsee und in die schleswig-holsteinischen Städte wird jedoch deutlich häufiger mit der Bahn gereist als an die Ostsee und ins Binnenland.
- Für das Basisjahr 2013/2014 schätzen wir insgesamt 7,9 Mio. touristische An- und Abreisen mit dem PKW (Fahrzeuge) und 3,4 Mio. An- und Abreisen mit der Bahn (Personen).
- Insgesamt gibt es nur auf wenigen Straßen in Schleswig-Holstein ein hohes Verkehrsaufkommen und der sog. Ferienfaktor ist bei den Straßen am höchsten, die insgesamt nur verhältnismäßig gering belastet sind. Aber: Für ausgewählte Straßen bzw. Orte stellt diese Belastung ein durchaus ernstzunehmendes Problem dar.
- Verstärkt wird die Problematik durch die aktuell hohe Anzahl an Baustellen und teilweise lange Anreisezeiten. Auch beim Öffentlichen Verkehr wurden auf einzelnen Strecken Kapazitätsengpässe identifiziert, hinzu kommen Schwierigkeiten bei der Erreichbarkeit einzelner Orte bzw. Regionen.
- Sowohl bei der Anreise als auch bei der Mobilität vor Ort gibt es also schon heute an ausgewählten Stellen Handlungsbedarf, sowohl auf Landesebene als auch auf regionaler Ebene (mit unterschiedlichen Schwerpunkten).

Touristische Mobilität im Jahr 2025

- Vor dem Hintergrund der Ziele der Tourismusstrategie 2025 sind die folgenden Auswirkungen auf den Verkehr in Schleswig-Holstein möglich: Bei 20% mehr Übernachtungen, einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer bei langen Urlaubsreisen von 8,5 Tagen (-1,0 Tage) und einem Anteil von 65% Kurzurlaubsreisen (+10 Prozentpunkte) ergäbe sich eine Steigerung der PKW-Anzahl um 51% und bei den Bahnreisenden um 47%.
- Selbst bei sehr moderatem Übernachtungswachstum (+5%) wird sich allein aufgrund der zu erwartenden Verkürzung der Aufenthaltsdauer das Verkehrsaufkommen deutlich erhöhen.
- Um die Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Tourismusdestinationen und die Mobilität vor Ort zu sichern, sollte eine Strategie für den Umgang mit den zu erwarteten Kapazitätsengpässen entwickelt werden. Dies gilt insbesondere für die Straßen und Schienen, die ohnehin schon (relativ) stark belastet sind.

Interne Faktoren: Schwächen (An- und Abreise)

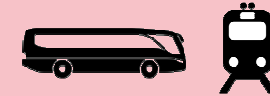
MIV



An- und Abreise

- Aktuell und punktuell relativ viele Staus durch hohe Anzahl an Baustellen, insbesondere A7 nördlich von Hamburg, Rader Hochbrücke (Rendsburg), A1 und B5
- Hohes Verkehrsaufkommen auf der A1 zur Ostseeküste am Freitagnachmittag bzw. Samstagvormittag und Rückreiseverkehr am Sonntagnachmittag
- Zu Ferienzeiten besonders hohe Belastung auf der B77 (Umfahrung der A7 bzw. Weg zur Elbfähre Wischhafen-Glückstadt) und in Richtung Fehmarn (B501/B207)
- Witterungsbedingte Wartezeiten an der Fehmarnsundbrücke (insbesondere für PKW mit Wohnwagen)
- Lange Fahrtzeiten für Gäste aus den südlichen Bundesländern (bedingt durch die Randlage Schleswig-Holsteins)
- Die Nordseeküste Niedersachsens ist mit zwei Stunden weniger Zeitaufwand erreichbar als die meisten Ziele Schleswig-Holsteins
- Baustellen während der Hochsaison/Schulferien
- Hohe Kosten für den Autozug nach Sylt, Zusatzkosten für den Fährverkehr nach Amrum und Föhr
- Inseln: Abhängigkeit von Schiff-/Bahn-Betreibern
- Kaum Stromtankstellen (im Vergleich z. B. zu Dänemark)
- Hoher Anteil an Transitverkehr, von dem Schleswig-Holstein touristisch kaum profitiert

ÖV



An- und Abreise

- Anteil der Urlaubsreisen mit der Bahn ist niedriger als in allen anderen deutschen Bundesländern (7% vs. 13% im Inlandsschnitt)
- Mangelhafte Erreichbarkeit zahlreicher Tourismusorte, v. a. an der Ostseeküste
- Fehlender Komfort durch relativ geringe Zahl an Fernzügen bzw. durchgehenden Zügen in die Destinationen
- Fehlende Kapazitäten bei der Marschbahn, insbesondere am Wochenende (überfüllte Züge, nicht alle kommen mit)
- Unzureichende Abstimmung zwischen Ankunftszeiten von Bus und Bahn und Abfahrtszeiten der Fähren zu den Inseln und Halligen
- Unzureichende Durchgängigkeit der Leistungskette („letzte Meile“, Gepäcktransport, Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern)
- Fehlende bzw. unzureichende Anreise-Information durch die Gastgeber bzw. Marketingorganisationen (Verlinkung zu www.bahn.de bzw. www.nah.sh fehlt)
- Teilweise wenig attraktive Bahnhöfe bzw. Haltepunkte (fehlende Aufenthaltsangebote, mangelnde Servicequalität und Barrierefreiheit)
- Keine Mitnahme von Fahrrädern im ICE

Interne Faktoren: Schwächen (Vor-Ort-Mobilität)

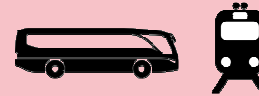
MIV



Vor Ort

- Starke Belastung von touristisch stark frequentierten Orten (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr), insbesondere in den Ferienzeiten und am Wochenende
- Zum Teil schlechter Zustand der Straßen (Schlaglöcher, Risse, Unebenheiten usw.)
- Örtliche Staus durch Parksuchverkehr, insbesondere an den Küsten
- Kaum Stromtankstellen (im Vergleich z. B. zu Dänemark)

ÖV



Vor Ort

- Mangelhafte Erreichbarkeit zahlreicher Tourismusorte, v. a. an der Ostseeküste
- Verbindungen vom Binnenland an die Ostseeküste nur mit hohem zeitlichen Aufwand mit dem ÖV zu bewältigen
- Fehlende bzw. unzureichende Information über Ausflugsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sowie über nahe gelegene Haltestellen, Fahrtzeiten usw. durch die touristischen Anbieter (Verlinkung zu www.bahn.de bzw. www.nah.sh fehlt)
- Auswahl der richtigen Fahrkarte bzw. des richtigen Tarifs für Touristen besonders schwer verständlich
- SH-Ticket wird nur sehr defensiv beworben bzw. wird bei der Auswahl am Automaten bewusst versteckt (obwohl in vielen Fällen günstiger als die Produkte von NAH.SH)
- Fehlendes Mehrtages-/Touristenticket
- Fehlende Kombitickets bei Veranstaltungen und Konzerten (Eintrittskarte als Fahrschein)
- Fehlende touristische Informationen in den Bahnen, an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten (Landkarten usw.)
- Teilweise unzureichende Anzahl von Park+Ride-Plätzen ohne zeitliche Restriktion an den Bahnhöfen/Haltestellen
- Zum Teil Kapazitätsengpässe bei der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn

Zusammenfassung der Ergebnisse der SWOT-Darstellung



Arbeitsteil 1

- Handlungsnotwendigkeit besteht insbesondere an folgenden Stellen:
 1. **Erreichbarkeit der touristischen Orte an den Küsten sichern** (insbesondere Fehmarn und Nordfriesland).
 - Regionale tourismusspezifische Sensitivitätsanalysen durchführen
 - Klären, ob die derzeitigen Verkehrsbehinderungen die Gäste davon abhalten, zukünftig wieder nach Schleswig-Holstein zu reisen
 2. **Zunehmender Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr an den touristischen Hot Spots.**
 - Innerörtliche Belastung der Orte mit hohen Gästezahlen identifizieren (touristisch bedingte Verkehrsmengen sowie Sensibilität der Einwohner und der Gäste)
 - Entwicklung von attraktiven Mobilitätskonzepten bzw. -angeboten für Tourismusorte und/oder -regionen (z. B. ÖV-Nutzung mit Gästekarte, Fahrradverleih, Wanderbusse, Elektroautos)
 3. **Kooperation zwischen Touristikern und Mobilitätsanbietern intensivieren.**
 - Abstimmung bei der zeitlichen Planung von Baustellen verbessern
 - Vorhandene ÖV-Angebote besser an touristische Anbieter und Gäste kommunizieren
 - Kombi-Angebote entwickeln (Eintritt für touristische Veranstaltung inkl. ÖV-Nutzung)
 4. **Hoher Anteil von Transitverkehr, von dem Schleswig-Holstein kaum touristisch profitiert und auch zukünftig nicht profitieren wird.**
 - Geeignetes Konzept entwickeln, damit zukünftig mehr Durchreisende zu SH-Gästen werden
- Basisvoraussetzung für den Erfolg der oben genannten Punkte ist die Abstimmung der Mobilitätsanforderungen der Zukunft mit den touristischen Strategien auf regionaler Ebene und Landesebene, insbesondere auch in Bezug auf die Zielsetzung in Bezug auf Nachhaltigkeit.

Zusammenfassung der Ergebnisse zum aktuellen Verkehrsaufkommen und zur touristischen Mobilität 2025



Arbeitsteil 2

Status quo: Abschätzung des aktuellen Verkehrsaufkommens (PKW und Bahn)

- Für das Basisjahr 2013/2014 schätzen wir insgesamt 7,9 Mio. touristische An- und Abreisen mit dem PKW (Fahrzeuge) und 3,4 Mio. An- und Abreisen mit der Bahn (Personen).
- Bei der Abschätzung wurden alle Übernachtungsarten und Unterkunftsformen (außer Privatunterkünften, Wohnmobilstellplätzen und Bootsliegplätzen), differenziert nach vermarkteten Betten, Kliniken, Dauercamping, Urlaubscamping dargestellt.
- Bei der regionalen Verteilung gibt es deutliche Unterschiede: 49% der PKW-Fahrten führen an die Ostsee (bzw. von dort weg), 30% ins Binnenland und 21% an die Nordsee. Die Verteilung der Bahnreisenden sieht anders aus: 45% Nordsee, 40% Ostsee und 15% Binnenland.

Abschätzung der Veränderung des Verkehrsaufkommens (PKW und Bahn, Urlaubstourismus in vermarkteten Betten)

- Zentrales Ergebnis: Selbst bei sehr moderatem Übernachtungswachstum (+5%) wird sich allein aufgrund der zu erwartenden Verkürzung der Aufenthaltsdauer das Verkehrsaufkommen deutlich erhöhen.
- Für acht verschiedene Szenarien wurde abgeschätzt, wie sich das Verkehrsaufkommen im PKW- und Bahnverkehr im schleswig-holsteinischen Tourismus verändern könnte.
- Im Vorzugsszenario ergibt sich als Ergebnis: Bei 20% mehr Übernachtungen, einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer bei langen Urlaubsreisen von 8,5 Tagen (-1,0 Tage) und einem Anteil von 65% Kurzurlaubsreisen (+10 Prozentpunkte) ergäbe sich eine Steigerung der PKW-Anzahl um 51% und bei den Bahnreisenden um 47%.
- Die Abschätzung bezieht sich aus methodischen Gründen ausschließlich auf den Urlaubstourismus, also auf Urlaubs- und Kurzurlaubsreisen in vermarkteten Betten (ohne Kliniken, Dauer- und Urlaubscamping, Privatunterkünfte, Wohnmobilstellplätze und Bootsliegplätze, Geschäftsreisen, VFR-Reisen).
- Bei der Abschätzung wurden vier variable Parameter (Gesamtvolumen, Anteil kurze und lange Urlaubsreisen, Aufenthaltsdauer und Saisonalität) sowie drei konstante Parameter (Verkehrsmittelanteil je Reisetyp, Besetzung je PKW und Anteil SH-Binnenverkehr) berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden der Ausflugsverkehr in der Urlaubsregion und der Transitverkehr.

Zusammenfassung der mobilitätsrelevanten Ergebnisse der Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) 2013



Arbeitsteil 3

• Quellmärkte:

- Jeder vierte SH-Gast reist aus NRW an. Weitere wichtige Quellmärkte sind Niedersachsen und Hessen. Im Binnenland und in den Großstädten ist der Anteil der Gäste aus dem Ausland höher als an Nord- und Ostsee.
- Die Verteilung auf die deutschen Herkunfts-Bundesländer ist bei Bahnreisenden ausgewogener als bei PKW-Nutzern. Mit der Bahn reisen vergleichsweise wenige Gäste aus NRW und überdurchschnittliche viele Gäste aus Hamburg an.
- Je nach Reiseziel innerhalb Schleswig-Holsteins gibt es große Unterschiede bezüglich des Anreise-Verkehrsmittels: In den Großstädten und an der Nordsee gibt es jeweils einen hohen Anteil an Kurzurlaubsreisen, die mit der Bahn zurückgelegt werden.

• Relevanz der Mobilität bei der Reiseentscheidung:

- Für 42% der SH-Gäste spielt die Anreise/Erreichbarkeit eine besonders wichtige Rolle bei der Entscheidung für das Reiseziel.
- Erreichbarkeit und Ausflugsmöglichkeiten sind für Ostsee- und Binnenland-Reisende wichtiger als für Nordsee-Reisende, die Erreichbarkeit ist für Bahnreisende wichtiger als für PKW-Reisende.

• Ausflugsintensität und -häufigkeit:

- 69% aller SH-Reisenden unternehmen während ihres Aufenthaltes einen (Tages-) Ausflug, im Durchschnitt 3,6 Ausflüge.
- Ostseegäste sind besonders ausflugsfreudig, aber auch die Mehrheit der Großstadtgäste unternimmt Ausflüge.
- Wer mit dem PKW anreist unternimmt häufiger und mehr Ausflüge als andere SH-Gäste.

• Ausflugsziele:

- Wichtigste Ausflugsziele der SH-Gäste: Innenstädte/Shopping-Center, Promenaden/Seebrücken, Strand und landschaftliche Attraktionen.
- Ausflüge der Nordsee-Gäste gehen vor allem in die Natur, im restlichen SH führen Ausflüge zum Shoppen und zu Promenaden das Ranking an.

• Zufriedenheit mit der Anreise bzw. mit dem Mobilitätsangebot in Schleswig-Holstein:

- Großstadturlauber sind mit der Anreise/Erreichbarkeit am zufriedensten, Nordseegäste und Bahnurlauber am unzufriedensten.
- Auch mit dem ÖPNV sind Ostsee- und Binnenlandurlauber weniger zufrieden als Nordsee- und Großstadtgäste.
- Der ÖPNV am Reiseziel in SH wird deutlich schlechter bewertet als die Anreise-, Radfahr- und Wandermöglichkeiten.
- *Hinweis: Auch wenn die gemessenen Zufriedenheitswerte nicht problematisch erscheinen, muss hier differenziert betrachtet werden. Für eine sinnvolle Einordnung, Relativierung und Bewertung wäre eine Betrachtung auf Ortsebene sowie ein Vergleich mit anderen Kurzurlaubs- und Urlaubszielen sinnvoll.*

Zusammenfassung der SH-relevanten Ergebnisse des Moduls Urlaubsmobilität der Reiseanalyse 2015



Arbeitsteil 4

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung bei der An- und Abreise

- Urlaubsreisetrends 2025: Mittelfristig sind auf dem deutschen Urlaubsreisemarkt nur wenige Änderungen bezüglich des Hauptverkehrsmittels zu erwarten. Das bedeutet für das Auto einen Marktanteil von 42%, gefolgt vom Flugzeug mit 40%, dem Bus mit 7%, der Bahn mit 5%, dem Schiff mit 4% sowie Wohnwagen und Wohnmobil mit 2%.
- Trotzdem kann es einzelnen Anbietern bzw. Ferienregionen gelingen, den Modal Split (die Anteile der Verkehrsmittel) zu verändern, also beispielsweise mehr Urlauber zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Das Modul zeigt, welche Alternativen zukünftig für die Anreise und für die Mobilität in Betracht kommen.
- Potenziäle: Auch zukünftig kommt für die Anreise nach Schleswig-Holstein vor allem der eigene PKW in Betracht (70%). Das sind zwar ein großer Anteil, aber dennoch ein geringerer Anteil als 2014. Jeder fünfte Urlauber kann sich vorstellen, zukünftig mit der Bahn (Fernverkehr) anzureisen.
- Regionale Unterschiede: Die Potenziale der Bahn sind an der Nordsee größer als an der Ostsee (34% vs. 13%). Insbesondere im Zusammenspiel mit dem Thema Nachhaltigkeit ergeben sich hieraus regional unterschiedliche Potenziale für die SH-Zielgruppen.
- Potenzielle Umweltverbund-Nutzer (Marktpotenzial: 32%), also die Gäste, die bei zukünftigen Urlaubsreisen nach Schleswig-Holstein über Angebote mit Bus, Bahn oder Fahrrad ansprechbar sind, sind im Schnitt etwas älter und leben häufiger in Großstädten mit 100.000 und mehr Einwohnern. Der Anteil der Personen ohne Internetzugang und ohne Auto im Haushalt ist relativ hoch. Auffällig ist auch, dass für diese Gruppe relativ viele Urlaubsmotive eine überdurchschnittlich hohe Relevanz haben, u. a. werden der Wunsch nach Geselligkeit/Kontakten zu anderen Menschen und eine gewisse Erlebnisorientierung sichtbar. Die Reisearten sind vielfältig, die Nordseeküste ist jedoch deutlich beliebter als die Ostseeküste und das Binnenland. Interessant ist, dass diese Gruppe höhere Reiseausgaben hat als die Vergleichsgruppe.
- Zu den potenziellen Autofahrern, inkl. derjenigen, die mit dem Wohnmobil bzw. mit dem Mietwagen anreisen würden (Marktpotenzial: 74%) gehören vor allem Erwachsene mittleren Alters, die ihre Haupturlaubsreise mit ihren Kindern in Ferienwohnungen oder -häusern, teilweise aber auch auf dem Campingplatz verbringen. Familien- und Strand-/ Badeurlauber dominieren, die Haupturlaubsreise findet meist in den Sommermonaten statt. Für diese Gruppe ist die gemeinsam bzw. mit den Kindern verbrachte Zeit überdurchschnittlich wichtig. Die Erreichbarkeit über das Internet ist hoch. Haupt-Quellmärkte sind NRW, Hessen und Niedersachsen, die Mehrheit lebt in mittelgroßen Städten, aber immerhin 15% wohnen auf dem Land.

Transitverkehr über die Straßen und Schienen Schleswig-Holsteins

- Jährlich verbringen die Deutschen knapp 2,0 Mio. Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen in Dänemark, Schweden und Norwegen. Darin: 1,81 Mio. PKW-Reisen und 110.000 Bahnreisen via Norddeutschland, wobei die Mehrzahl dieser Reisen durch Schleswig-Holstein führt.
- Im Jahr 2014 führten 1,75 Mio. PKW-Urlaubsreisen, ca. 200.000 Bus-Urlaubsreisen und ca. 150.000 Bahn-Urlaubsreisen von Skandinavien nach Deutschland. Etwa jede fünfte dieser Reisen ging zu einem Ziel im echten Norden, aber auch auf dem Weg in andere Bundesländer werden Straßen und Schienen in Schleswig-Holstein genutzt.

Zusammenfassung der SH-relevanten Ergebnisse des Moduls Urlaubsmobilität der Reiseanalyse 2015

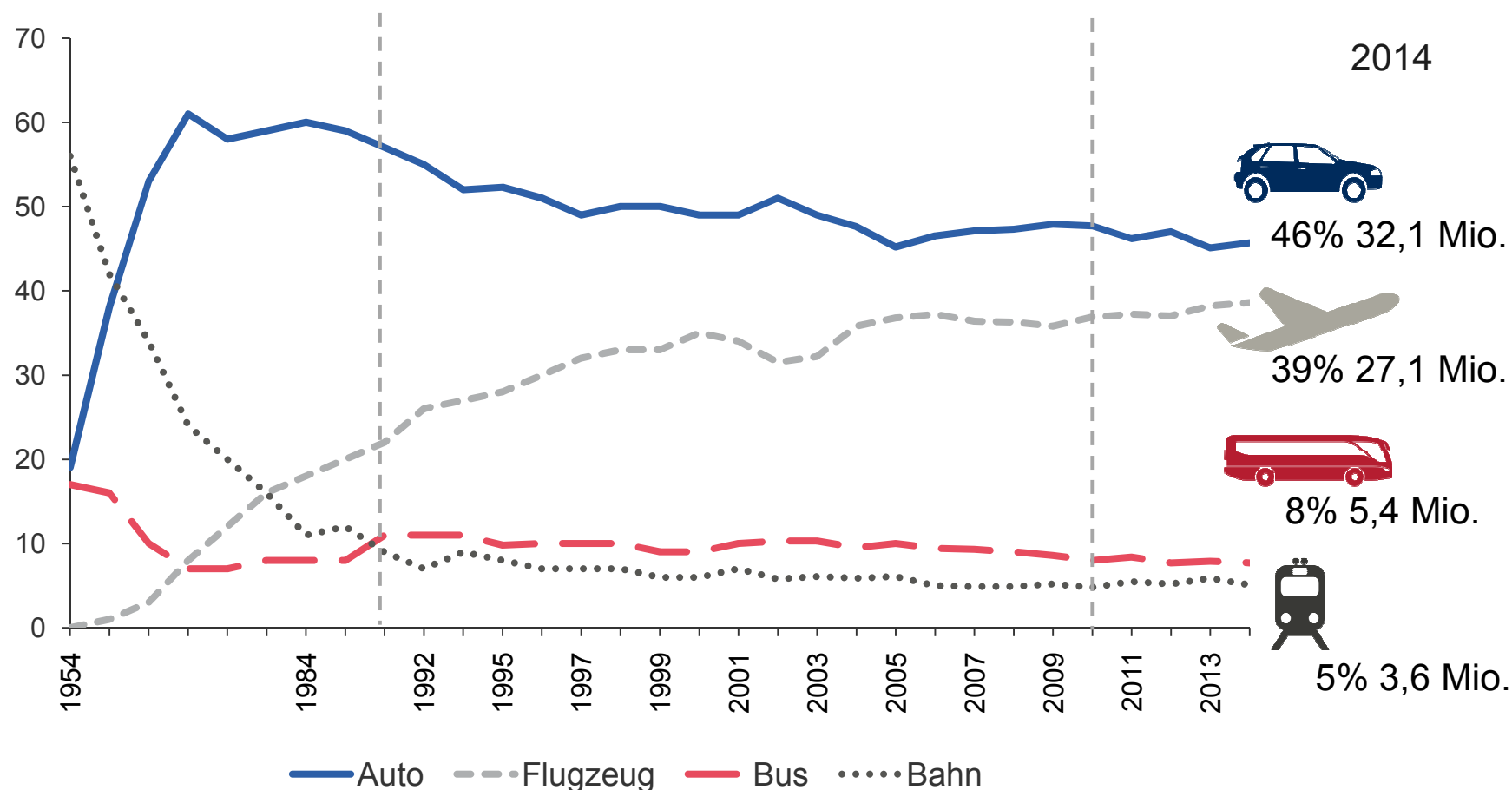


Arbeitsteil 4

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung vor Ort

- Potenziale: Auch bei den Zukunftsplanungen spielt der private PKW bei der Vor-Ort-Mobilität der SH-Urlauber die größte Rolle. Die Entwicklungspotenziale des privaten PKW erscheinen jedoch erschöpft: 71% haben ihn vor Ort genutzt, aber „nur“ 69% können sich die zukünftige Nutzung vorstellen. Für jeden vierten Gast kommt der öffentliche Nahverkehr in Frage; das sind zwar deutlich mehr als ihn 2014 genutzt haben (15%), der Wert liegt aber dennoch unterhalb des Bundesdurchschnitts für alle inländischen Regionen (30%). Anders beim Fahrrad: Hier liegt Schleswig-Holstein mit 31% potenziellen Nutzern gut aufgestellt (2014 genutzt: 24%). Auch für die Nutzung von Taxi und Mietwagen gibt es sichtbare Potenziale.
- Regionale Unterschiede: An der Nordsee wird die zukünftige Nutzung des PKW deutlich seltener als an der Ostsee genannt (64% vs. 77%), dafür ist man dort aufgeschlossener gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Mietwagen. Die Chance, die sich aus dem Potenzial ergibt, kann in der Region und mit Blick auf die SH-Zielgruppen genutzt werden..
- Potenzielle Nutzer des Umweltverbundes: Etwa jeder zweite Gast (49%) kann sich vorstellen, bei zukünftigen Reisen nach Schleswig-Holstein vor Ort den Umweltverbund zu nutzen. Zu dieser Gruppe gehören vor allem Personen, die sich auch für die Anreise mit Bus und/oder Bahn begeistern können, aber auch einige Urlauber, die für die zukünftige Anreise das Auto bevorzugen. Zu den Interessenten gehören sehr aktive Urlauber, die auf Reisen gerne Radfahren, wandern oder anderen leichten sportlichen Aktivitäten nachgehen. Mindestens jeder vierte potenzielle Umweltverbund-Nutzer ist im vergangenen Jahr mit Kindern bis 13 Jahre gereist, dabei wurde die Unterkunft meist einzeln gebucht (61%), ein relativ großer Teil hat aber auch eine Pauschalreise gebucht (23%).
- Potenzielle Autonutzer: Für drei Viertel (74%) der SH-Urlauber kommt (auch) bei zukünftigen Urlauben in Schleswig-Holstein für die Mobilität vor Ort das Auto in Frage (inkl. Wohnmobil und Mietwagen). Zu dieser Gruppe gehören nur wenige Alleinreisende, dafür auffällige viele Camper und Gäste, die ihre Haupturlaubsreise 2014 ohne vorherige Buchung organisiert haben. Überdurchschnittlich wichtige Urlaubsaktivitäten sind Baden im See bzw. Meer, Faulenzen und Einkaufsbummel.

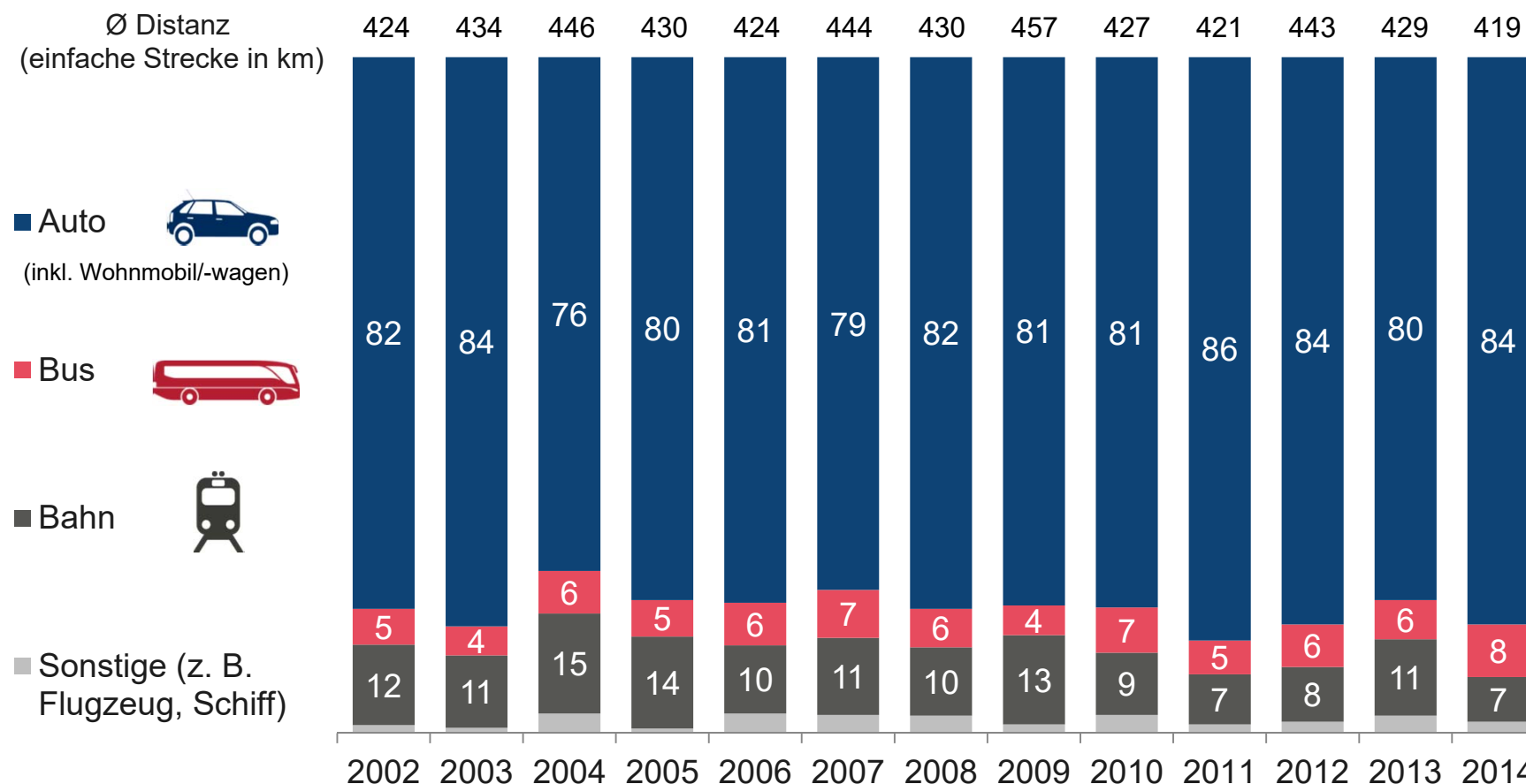
Hauptverkehrsmittel der Urlaubsreisen 1954 bis 2014



Frage: „Welches Verkehrsmittel haben Sie bei der Urlaubsreise genutzt? Nennen Sie das, mit dem Sie die weiteste Strecke zurückgelegt haben.“ (Einfachnennung pro Urlaubsreise)
 Basis: Urlaubsreisen (ab 5 Tage Dauer), „Auto“ inkl. Wohnwagen und Wohnmobil, Angaben in % (Rest zu 100% = Sonstige)
 Deutsche/deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 14 Jahre in Deutschland (bis 1990 nur Westdeutsche, ab 2010 inkl. Ausländer)
 RA 1970-2015 face-to-face, 1954-1969: Diverse Untersuchungen

Auf 84% der Urlaubsreisen nach Schleswig-Holstein wird mit dem PKW angereist – kaum Veränderungen seit 2002

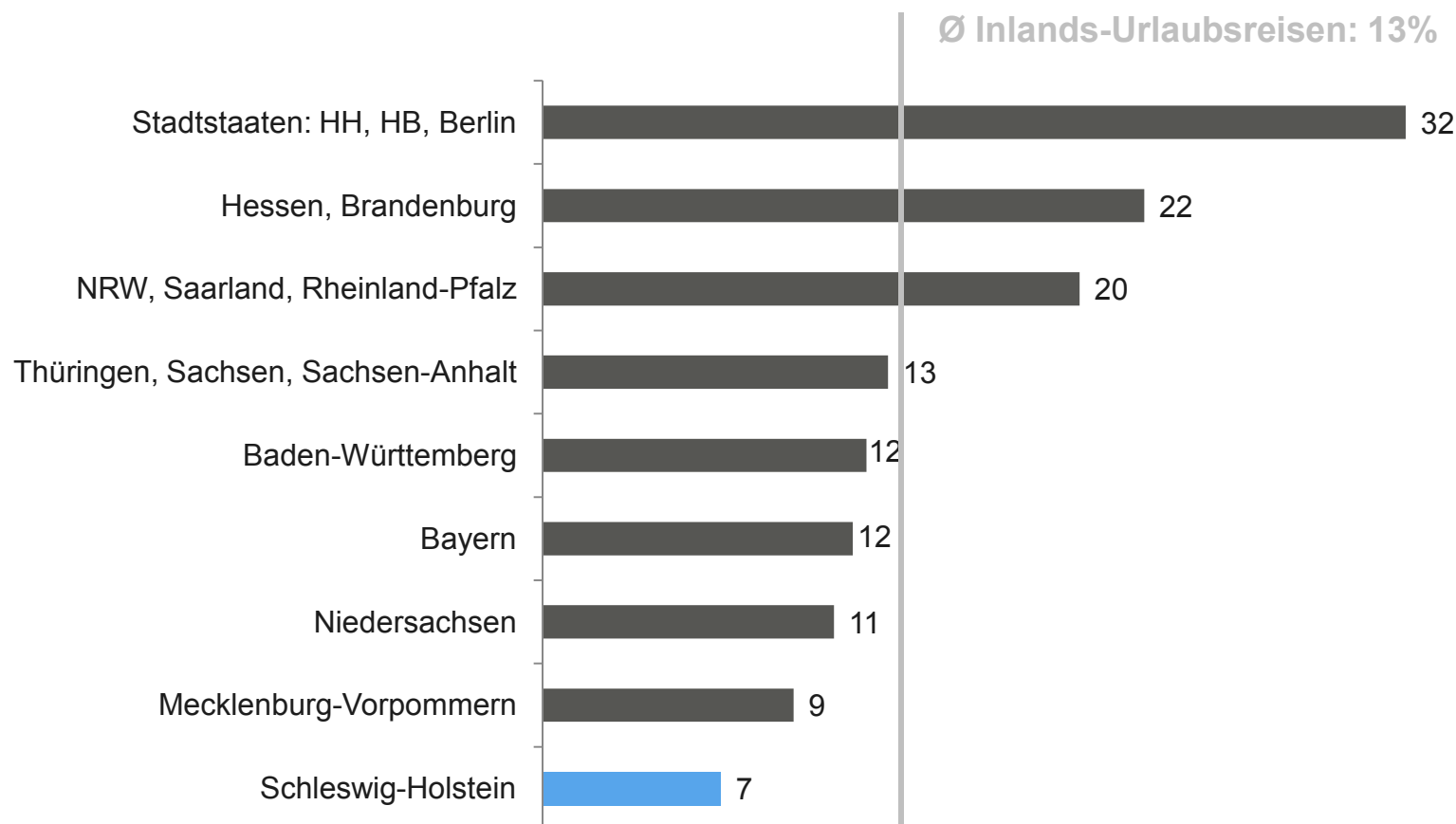
Haupt-Anreiseverkehrsmittel und Reisedistanzen auf Urlaubsreisen nach Schleswig-Holstein (5 Tage+)



Frage: „Welches Verkehrsmittel haben Sie bei der Urlaubsreise genutzt? Nennen Sie das, mit dem Sie die weiteste Strecke zurückgelegt haben.“ (Einfachnennung pro Urlaubsreise)
 Basis: Urlaubsreisen (ab 5 Tage Dauer) der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahre nach Schleswig-Holstein (ab 2010 inkl. Ausländer), 2014: n = 321 bzw. 2,93 Mio.,
 Angaben in % bzw. km
 RA 2003-2015 face-to-face

Kein anderes Bundesland hat einen geringeren Anteil an Bahnurlaube als Schleswig-Holstein!

Haupt-Anreiseverkehrsmittel Bahn auf Urlaubsreisen 2014 (5 Tage+): Inländische Reiseziele im Vergleich



Frage: „Welches Verkehrsmittel haben Sie bei der Urlaubsreise genutzt? Nennen Sie das, mit dem Sie die weiteste Strecke zurückgelegt haben.“ (Einfachnennung pro Urlaubsreise)
Basis: Urlaubsreisen (ab 5 Tage Dauer) der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 14 Jahre, n = 7.692 bzw. 70,3 Mio., Angaben in %
RA 2015 face-to-face

Impressum



NIT Institut für Tourismus- und
Bäderforschung in Nordeuropa GmbH
Fleethörn 23
D- 24103 Kiel

www.nit-kiel.de

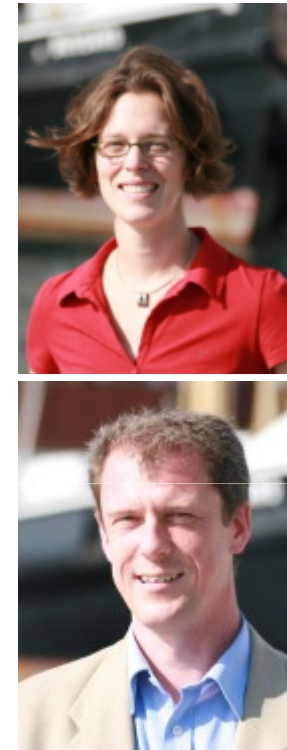
Ihre Ansprechpartner:

Bente Grimm (Projektleiterin)
bente.grimm@nit-kiel.de
Tel +49 431 666 567 18

Dirk Schmücker (Leiter Forschung)
dirk.schmuecker@nit-kiel.de
Tel. +49 431 666 567 20

Auftraggeber:
Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V.

Ihr Ansprechpartner:
Dr. Catrin Homp (Geschäftsführerin)
info@tvsh.de
Tel +49 431 560 105 0



Tourismusverband
Schleswig-Holstein