

## **4. Ergebnisse bezogen auf mögliche Beeinträchtigungen des Tourismus**

### **4.1 Vorbemerkungen und Eingrenzung**

#### 4.1.1 Vorbemerkungen

Der Tourismus ist die tragende Wirtschaftssäule in Ostholstein. In 2009 konnten allein in den 1.075 gewerblichen Beherbergungsbetrieben (mit 9 und mehr Betten) mit insgesamt knapp 50.000 Betten etwa 1,04 Mio. Ankünfte und knapp 5,4 Mio. Übernachtungen verzeichnet werden. Dazu kommen noch 86 Campingplätze und der touristische "Graubereich"<sup>104</sup>, die zusätzlich erhebliche Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung im Kreis sichern. Vom Tourismus in der Region profitieren auch der ortsansässige Handel und das Handwerk in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsstufen.

Hinsichtlich der Anzahl der gewerblichen Übernachtungen, dem Bettenangebot und der Tourismusdichte (Übernachtungen je Einwohner) zählt Ostholstein zu den Top-10 Tourismusregionen in Deutschland (von 420 Stadt- und Landkreisen). Angesichts der Bedeutung des Tourismus in der Region ist eine hohe Verantwortung bezüglich des Wirtschaftszweiges geboten. Oberstes Ziel ist dabei die Sicherung des Tourismus durch ständige Qualitätsverbesserung und der Erhalt der natürlichen Ressourcen zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen im Tourismus in der Region.

Tabelle 19 und Tabelle 20 fassen einige Kennzahlen des gewerblichen Beherbergungssegmentes des Kreises Ostholstein (2008) zusammen.<sup>105</sup> In Ostholstein befinden sich demnach mit 1065 Betrieben 24,7 % der insgesamt in Schleswig-Holstein tätigen Beherbergungsunternehmen. Sie bieten mit rd. 48.000 Betten bzw. 27,5 % leicht überdurchschnittlich viele Gästebetten an. Deutlich wird auch die relativ geringe durchschnittliche Bettenauslastung, die die betriebswirtschaftliche Sensitivität der Beherbergungsbranche betont.

Besonders geprägt bzw. abhängig vom Tourismus, sind die Heilbäder, Ostseebäder, Ostseeheilbäder und Erholungsorte zwischen Bad Schwartau und Fehmarn entlang der ostholsteinischen Ostseeküste.

Im Rahmen des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung in Folge der festen Fehmarnbelt-Querung wird mit einem stark erhöhten Bahnverkehr (insb. Güterbahnverkehr) und negativen Auswirkungen auf den Tourismus der Region insbesondere durch zusätzlichen Bahnlärm gerechnet.

Die derzeitige Bahntrasse, welche als eine der möglichen zukünftigen Trassenvarianten von der Deutschen Bahn betrachtet wird, weist eine Reihe an konflikträchtigen Bereichen in den touristischen Gemeinden Ostholsteins auf. Aus diesem Grund wurden von der Bahn alternative und noch zu verifizierende Trassenvarianten vorgelegt. Eine Kernaufgabe der nachfolgenden Untersuchung ist es u.a., die unterschiedlichen Bedrohungspotenziale alternativer Trassenverläufe für den Tourismus der Region aufzuzeigen.

---

<sup>104</sup> Z.B. Tagestourismus, Privatbetriebe mit unter 9 Betten, Übernachtungen bei Freunden und Verwandten, Freizeitwohnsitze.

<sup>105</sup> Georg & Ottenströer, Hamburg: Tourismus- & Hotelmarkt-Daten Deutschland Atlas 2009/2010 (Datenbasis: Amtliche Beherbergungsstatistik der Statistischen Landesämter).

**Tabelle 19 Gewerbliches Beherbergungssegment Ostholstein 2008 (I)**

Land, Kreis, Bund	Betriebsart	Beherbergungs- betriebe		Angebotene Gästebetten		Ø Betriebs- größe	Ankünfte
		Betriebe 2008	Δ 2008 zu 2000	Betten 2008	Δ 2008 zu 2000		
<b>Schleswig-Holstein</b>	Hotellerie	1.347	-17,8 %	55.984	-4,0 %	42	3.068.956
	Sonst. Beherberg	2.908	-7,0 %	108.781	0,2 %	37	1.796.878
	Reha-Kliniken	62	-1,6 %	11.373	12,8 %	183	162.215
	<b>Insgesamt</b>	<b>4.317</b>	<b>-10,6 %</b>	<b>176.138</b>	<b>-0,5 %</b>	<b>41</b>	<b>5.028.049</b>
<b>Ostholstein</b>	Hotellerie	274	-21,5 %	11.326	-12,1 %	41	421.704
	Sonst. Beherberg	773	-7,5 %	34.235	-6,8 %	44	535.501
	Reha-Kliniken	18	-5,3 %	2.789	12,5 %	155	42.079
	<b>Insgesamt</b>	<b>1.065</b>	<b>-11,5 %</b>	<b>48.350</b>	<b>-7,2 %</b>	<b>45</b>	<b>999.284</b>
<b>Deutschland</b>	Hotellerie	35.858	-7,0 %	1.670.336	5,1 %	47	102.641.434
	Sonst. Beherberg	16.106	9,8 %	852.674	20,6 %	53	23.916.145
	Reha-Kliniken	901	-21,4 %	154.304	-14,4 %	171	2.193.692
	<b>Insgesamt</b>	<b>53.341</b>	<b>-1,9 %</b>	<b>2.714.694</b>	<b>9,6 %</b>	<b>51</b>	<b>129.512.153</b>

Quelle: Georg &amp; Ottenströer.

**Tabelle 20 Gewerbliches Beherbergungssegment Ostholstein 2008 (II)**

Land, Kreis, Bund	Betriebsart	Übernachtungen		Übern. / EW	Ø Aufent- haltungsdauer	Ø Bettenauslastung	
		2008	Δ 2008 zu 2000			Tourismus- dichte	2008
<b>Schleswig-Holstein</b>	Hotellerie	7.524.627	10,3 %		2,45	36,8 %	4,8 %
	Sonst. Beherberg	10.189.459	-7,2 %		5,67	25,7 %	-2,0 %
	Reha-Kliniken	3.355.484	9,7 %		20,69	80,8 %	-2,2 %
	<b>Insgesamt</b>	<b>21.069.570</b>	<b>1,0 %</b>	<b>7,4</b>	<b>4,19</b>	<b>32,8 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>Ostholstein</b>	Hotellerie	1.314.158	-4,3 %		3,12	31,8 %	2,6 %
	Sonst. Beherberg	3.165.057	-15,6 %		5,91	25,3 %	-2,6 %
	Reha-Kliniken	793.012	8,5 %		18,85	77,9 %	-2,9 %
	<b>Insgesamt</b>	<b>5.272.227</b>	<b>-9,9 %</b>	<b>25,7</b>	<b>5,28</b>	<b>29,9 %</b>	<b>-0,9 %</b>
<b>Deutschland</b>	Hotellerie	218.245.816	10,2 %		2,13	35,8 %	1,7 %
	Sonst. Beherberg	90.109.383	13,5 %		3,77	29,0 %	-1,8 %
	Reha-Kliniken	45.703.826	-6,5 %		20,83	81,1 %	6,9 %
	<b>Insgesamt</b>	<b>356.277.785</b>	<b>9,2 %</b>	<b>4,3</b>	<b>2,75</b>	<b>36,0 %</b>	<b>-0,1 %</b>

Quelle: Georg &amp; Ottenströer.

Nachfolgende Tabelle 21 sowie Tabelle 22 zeigen kleinräumige Tourismusdaten des gewerblichen Beherbergungssegments der im Bereich der Bahntrasse liegenden Gemeinden in Ostholstein auf.<sup>106</sup>

<sup>106</sup> Datenzusammenstellung und Berechnungen von Georg & Ottenströer, Hamburg, 2010 (Datenbasis verschiedene Veröffentlichungen des Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig Holstein aus dem Jahr 2009 und 2010: Beherbergungskapazität für den Fremdenverkehr in Schleswig Holstein am 1. Juli 2009; Ankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Betten in ausgewählten Gemeinden in Schleswig-Holstein 2009; Camping-Touristikübernachtungen aus Der Fremdenverkehr in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2008).

**Tabelle 21** Tourismusdaten ausgewählter Gemeinden Ostholsteins (I)

Planungsabschnitt	Gemeinden Partiell im Lärmkorridor	Prädikat	Einwohner	Ankünfte 2009 gewerbl.	Übernacht. 2009 gewerbl.	Tourismus	Verweildauer
						Intensität gewerbl. Übern./Einw.	gewerbl. Übern./Ank.
1	Bad Schwartau	Heilbad	19.666	15.609	111.150	5,7	7,1
2	Ratekau	Erholungsort	15.632	14.756	84.788	5,4	5,7
	Timmendorfer Strand	Ostseeheilbad	8.945	205.585	888.152	99,3	4,3
	Scharbeutz / Haffkrug	Ostseeheilbad	11.706	79.072	351.951	30,1	4,5
3	Sierksdorf	Ostseebad	1.648	16.436	76.409	46,4	4,6
	Neustadt i.H.	Ostseebad	16.697	29.264	149.161	8,9	5,1
	Altenkrempe	Sonstige Gem.	1.116	0	0	0	0
	Schashagen	Sonstige Gem.	2.539	4.346	32.961	13,0	7,6
	Beschendorf	Sonstige Gem.	575	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
4	Lensahn	Erholungsort	4.924	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
	Damlos	Sonstige Gem.	710	0	0	0	0
	Oldenburg i.H.	Erholungsort	9.702	9.046	11.905	1,2	1,3
	Göhl	Sonstige Gem.	1.190	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
	Heringsdorf	Erholungsort	1.060	1.727	9.218	8,7	5,3
	Neukirchen	Erholungsort	1.174	1.546	11.472	9,8	7,4
	Großenbrode	Ostseeheilbad	2.146	14.267	126.258	58,8	8,8
5	Fehmarn	Ostseeheilbad	13.005	171.078	957.700	73,6	5,6
<b>Summe</b>			<b>112.435</b>	<b>562.732</b>	<b>2.811.125</b>	<b>25,0</b>	<b>5,0</b>
Ostholstein 2009			205.250	1.036.731	5.396.303	26,3	5,2

Quelle: Georg &amp; Ottenströer.

**Tabelle 22** Tourismusdaten ausgewählter Gemeinden Ostholsteins (II)

Planungsabschnitt	Gemeinden partiell im Lärmkorridor	Betriebe 09 > 8 Betten gewerblich	Bettenzahl 2009 gewerblich	Bettenauslastung gewerblich	Übernacht. Touristik Camping 2008	außerdem
						Campingplätze Betriebe
1	Bad Schwartau	9	446	68,3 %	0	0
2	Ratekau	19	1.048	22,2 %	0	0
	Timmendorfer Strand	116	6.503	37,4 %	k. A.	1
	Scharbeutz / Haffkrug	97	3.775	25,5 %	32.157	9
3	Sierksdorf	18	607	34,5 %	k. A.	2
	Neustadt i.H.	27	1.176	34,8 %	72.314	9
	Altenkrempe	0	0		0	0
	Schashagen	7	354	25,5 %	32.712	6
	Beschendorf	2	k. A.		0	0
4	Lensahn	1	k. A.		k. A.	1
	Damlos	0	0		0	0
	Oldenburg i.H.	5	133	24,5 %	0	0
	Göhl	1	k. A.		0	0
	Heringsdorf	9	353	7,2 %	3.535	4
	Neukirchen	8	201	15,6 %	41.867	8
	Großenbrode	24	989	35,0 %	25.979	3
5	Fehmarn	218	9.936	26,4 %	751.378	20
<b>Summe</b>		<b>561</b>	<b>25.521</b>	<b>30,2 %</b>	<b>959.942</b>	<b>63</b>
Ostholstein 2009		1.075	49.662	29,8 %	1.251.248	86

Quelle: Georg &amp; Ottenströer.

Insbesondere die hohe Tourismusdichte (Beherbergungsbetriebe mit acht und mehr Betten) in den betrachteten Gemeinden in der Lübecker Bucht wie Timmendorfer Strand, Scharbeutz/Haffkrug, Sierksdorf und in Wagrien in Großenbrode und Fehmarn unterstreicht die erhebliche Bedeutung des Tourismus als Hauptwirtschaftszweig für diese Ge-

meinden. In den Gemeinden Scharbeutz, Neustadt i.H., Schashagen, Heringsdorf, Neukirchen, Großenbrode und Fehmarn nimmt zusätzlich der Campingtourismus eine hohe Bedeutung ein.

Die Darstellung ausgewählter touristischer Daten (ohne den sog. "Graubereich" und Tagestourismus) unterstreicht die hohe Bedeutung des Tourismus für die potenziell betroffenen Fremdenverkehrsgemeinden im Bereich der Bahntrasse.

#### 4.1.2 Eingrenzung der touristischen Untersuchung

Im Kern der Untersuchung steht das Thema Bahnlärm und daraus abgeleitet die möglichen Auswirkungen auf den Übernachtungstourismus. In einem kurzen Exkurs wird auch Bezug auf den Tagestourismus genommen, jedoch ist dieser ggf. im Rahmen einer gesonderten Untersuchung vertiefend hinsichtlich seiner Betroffenheit zu analysieren.

Aufgrund des beauftragten Untersuchungsumfangs können folgende Aspekte im Rahmen der nachfolgenden Untersuchung nicht durchgeführt werden:

- ▶ Betrachtung betroffener touristischer Einzelbetriebe (Beherbergung, Freizeitanlagen) auf Mikrostandort-Ebene (jedoch wird die Bettenzahl der Einzelbetriebe durch gebäudebezogener Daten den Lärmzonen zugeordnet)
- ▶ Umfangreichere Befragungen (empirische Erkenntnisse) bezüglich der Betroffenheit der touristischen Betriebe (Rückgang der touristischen Nachfrage und insb. Übernachtungszahl aufgrund Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes); Ansatzpunkte für weiterführende Untersuchungen wären hierbei Befragungen von a) Urlaubern und b) Touristischen Betrieben.

Dementsprechend kann auch keine empirisch ermittelte "Verlustquote" an Übernachtungen und touristischer Wertschöpfung durch Lärmbelastungen der Hinterlandsschienerverkehre über Befragungen abgeschätzt werden. Der Fokus liegt vielmehr auf der "gefährdeten Grundgesamtheit" an touristischer Wertschöpfung und Arbeitsplätzen in der Region und der Differenzierung möglicher Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten.

Die nachfolgenden Untersuchungen arbeiten modellhaft mit einer Vielzahl von (möglichst realitätsnahen) Annahmen. Einen Anspruch einer Exaktheit und Vollständigkeit (aller Effekte) kann die touristische Betroffenheitsanalyse deshalb nicht erheben.

## 4.2 Ergebnisse anderer Studien "Bahnlärm und Tourismus"

### Urlaubsmotiv Ruhe

Laut "Trendstudie 2020",<sup>107</sup> die auf Umfragen der Deutschen Reiseanalyse basiert, ist "Entspannung" eines der Hauptferienreisemotive. Die Deutschen suchen demnach immer öfter Entschleunigung in der Ferienzeit. Ursprünglichkeit und intakte Umwelt haben bei der Entscheidung für eine Destination einen hohen Stellenwert. Generell zeigt sich die Tendenz für Urlaub eher abseits touristischer Zentren. Die Ferien sollen künftig einen Zuwachs an Entspannung, Ruhe und Unterhaltung bringen.

Laut Tourismus Monitor Austria<sup>108</sup> geben 40 % der Österreich-Sommerurlauber die Ruhe im Ort als entscheidungsrelevanten Grund für den Urlaub an. Diese Nennung steht unter den Top 10 - Entscheidungskriterien für den Urlaub in einer Destination (Platz 1: Landschaft & Natur; Platz 2: Gute Luft / Klima; Platz 3: Berge; Platz 4: Erholungsmöglichkeiten; Platz 5 Image der Destination; Platz 6: Vielfalt des Angebots; Platz 7: Ruhe). Das Ruhemotiv hat sich in den letzten Jahren als Entscheidungsgrund für den Urlaub deutlich erhöht (2006: 33 % haben sich u.a. aufgrund von Ruhe für ein Urlaubsziel entschieden).

Entsprechend einer Auswertung von Gästekomentaren durch die Hotelbuchungsplattform [www.hotel.de](http://www.hotel.de)<sup>109</sup> (April 2009) wird "Ruhe bzw. wenig Lärm" als ein sehr wichtiges Kriterium für die Qualität eines Hotels genannt. Wenig Lärm steht als Bewertungskriterium auf Platz 4. Wichtiger sind aus Gästesicht nur die Kriterien "Frühstücksqualität", "Servicefreundlichkeit" und "Parkgebühren". Entsprechend werben einige Hotelketten mit "Ruhe und ungestörtem Schlafkomfort" als zentrale Marketingbotschaft.

### Gesundheitstourismus

"Ruhe und Erholung" stellen für das durch die demographische Alterung zunehmend wichtige Segment der Kur-, Erholungs- und Gesundheitsreisen die zentralen Marketingaspekte dar. Gerade Kur- und Gesundheitsgäste sind hinsichtlich störender Faktoren wie Lärm noch sensibler als "normale" Gäste. Nach einer Bässler-Studie<sup>110</sup> (2003, n = 404) liegt eine "ruhige, erholsame Atmosphäre" bei Kur- und Wellnessgästen mit rd. 90 % der Nennungen an erster Stelle bei den Erwartungen an einen gesundheitsorientierten Beherbergungsbetrieb; relativ dicht gefolgt von "Nichtraucherzonen / -zimmer", "individuelle Betreuung", "Sauna, Whirlpool, Dampfbad im Haus" und "biologische, regionale Lebensmittel".

Eine Studie von Klockow<sup>111</sup> zu den volkswirtschaftlichen Kosten der Umweltverschmutzung im Bereich Freizeit und Erholung für Deutschland, geht davon aus, dass Touristen für eine intakte Urlaubsregion eine Steigerung der Urlaubskosten um 15 % akzeptieren würden (bzw. 15 % weniger für eine Landschaftsbeeinträchtigung zu zahlen bereit wären).

<sup>107</sup> Urlaubsreisetrends 2020 - Die RA-Trendstudie Entwicklung der touristischen Nachfrage der Deutschen, FUR Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V., Kiel.

<sup>108</sup> Tourismus Monitor Austria, Österreich Werbung, Sommer 2008 (Stichprobe: 22.000, Mehrfachantworten möglich).

<sup>109</sup> Hotel.de AG, Pressemitteilung April 2009, Hotelbewertungen im Internet: Frühstück gut, alles gut? Die 10 wichtigsten Aspekte für gute Noten! URL: <http://www.hotel.de/Press.aspx?mode=article&lng=DE&item=348> (10.08.2010).

<sup>110</sup> R. Bässler Studie, Wien, 2003, nach Kohl & Partner GmbH, Wien, 2009.

<sup>111</sup> Klockow, Stefan, Berlin: Volkswirtschaftliche Kosten der Umweltverschmutzung im Bereich Freizeit und Erholung in der Bundesrepublik Deutschland, Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht, Jg.: 14, Nr. 3, 1991, S.217- 247.

Es existieren nach Kenntnisstand der Gutachter kaum verlässliche und fundierte Studien zu den Auswirkungen von Lärm auf den Tourismus. Nur im Alpenraum existieren einige interessante Ansätze zum Thema Bahnlärm & Tourismus (insb. von Kohl & Partner<sup>112</sup>), die nachfolgend aufgezeigt werden, sie sind jedoch aufgrund der individuellen Rahmenbedingungen nur begrenzt anwendbar auf die Situation in Ostholstein. Dennoch werden grundsätzliche Effekte eines zunehmenden (oder abnehmenden) Bahnlärms auf den Tourismus der betroffenen Orte erkennbar.

#### 4.2.1 St. Anton am Arlberg

##### **Ausgangslage**

In St. Anton am Arlberg (Tirol) wurde die bestehende Bahnstrecke, die durch den Ort verlief, im Zuge der Vorbereitung auf die alpine Ski-WM 2001 verlegt. Seit der Eröffnung der neuen Bahnstrecke im September 2000 verläuft diese südlich des Ortes.

Im Rahmen der Erhebungen wurden von Kohl & Partner 10 Einzelgespräche und 20 Einzelerhebungen in Betrieben, die vor der Bahnverlegung direkt an der Bahnstrecke gelegen haben, durchgeführt.

##### **Ergebnisse<sup>113</sup>**

Aussagen hinsichtlich der Lärmbelastung **vor Verlegung** der Bahn:

- ▶ Bei etwa 50 % der Betriebe wurde der Bahnlärm von den Gästen als sehr störend bezeichnet.
- ▶ In 2/3 aller Betriebe war der Lärm manchmal oder öfters Grund einer Beschwerde.
- ▶ Der Bahnlärm hatte negative Auswirkungen auf das Wiederkommen der Gäste.

Aussagen zur Situation **nach der Verlegung** der Bahnstrecke:

- ▶ Für die meisten Betriebe hatte die Verlegung der Bahnstrecke sowohl einen positiven Einfluss auf das Image der Region als auch eine positive Entwicklung für den Tourismus allgemein.
- ▶ In allen Betrieben, mit denen gesprochen wurde, gab es weniger Gästebeschwerden hinsichtlich Lärmbelästigung.
- ▶ Eine höhere Auslastung durch die Bahnverlegung wurde in mehr als der Hälfte der Betriebe festgestellt. Durchschnittlich wurde der durch die Bahnverlegung induzierte Auslastungsimpuls mit 10 % angegeben.
- ▶ Die Betriebe konnten um 6 % höhere Preise aufgrund der Bahnlärmberuhigung durchsetzen (insbesondere die 4-/5-Sterne-Betriebe konnten noch höhere Preisimpulse realisieren).
- ▶ Mehr als die Hälfte der Tourismusbetriebe hatte nach der Verlegung der Bahn mehr Mut zu zusätzlichen Investitionen.

---

<sup>112</sup> Vgl. Kohl & Partner GmbH, Wien: Aktuelle touristische Entwicklungen und ergänzende Anmerkungen zum universitären Gutachten "Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Neubaus einer Hochleistungs-Bahnverbindung auf das Gasteinertal (Universität St. Gallen)", 2009.

<sup>113</sup> Vgl. Kohl & Partner GmbH, Wien, 2009.

#### 4.2.2 Kärntner Zentralraum (Klagenfurt - Wörthersee - Villach)

##### **Ausgangslage**

Im Zuge einer möglichen Bahnverlegung vorrangig vom Wörthersee Nordufer in Kärnten ins Hinterland des Wörthersees (aufgrund der Realisierung einer neuen Hochleistungsstrecke) wurde von Kohl & Partner im Jahr 2005 der Zusammenhang zwischen Bahnlärm und touristischen Auswirkungen analysiert.

In diesem Zusammenhang wurden u.a. durchgeführt: Gästebefragung (Marktforschungsinstitut bmm, 2004, n = 323), Tourismus-Unternehmensbefragung (Kohl & Partner, 2005, n = 98), Expertengespräche (Kohl & Partner, 2005, n = 30) und Analyse von statistischen Zahlenmaterial.

##### **Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse aus dem Kärntner Zentralraum<sup>114</sup>**

- ▶ Mehr als ein Viertel aller Betten in Beherbergungsbetrieben im Kärntner Zentralraum sind lärmbelastet.
- ▶ Beherbergungsbetriebe, die in einer Lärmzone von über 50 dB(A) nächtlicher Verkehrslärm liegen (= lärmbelastet), verzeichnen laut Preislisten in den Beherbergungsbetrieben um durchschnittlich 8 % niedrigere Preise (Kohl & Partner, 2005, n = 68). Der Durchschnittspreis in der Hauptsaison in den Beherbergungsbetrieben lag in Lärmzonen unter 50 dB(A) bei 73,00 € und in Lärmzonen über 50 dB(A) bei 66,90 €.
- ▶ Die Preissetzung ist bei in Richtung Bahntrasse ausgerichteten Zimmern im Vergleich zu den der Bahntrasse abgewandten Zimmern bei gleicher Qualität um durchschnittlich 12,5 % niedriger, bei gleichem Kostenniveau (dadurch Reduzierungen des Gewinns, der für Reinvestitionen und Wert erhaltende Maßnahmen zur Beibehaltung der Marktattraktivität des Beherbergungsbetriebs notwendig ist).
- ▶ Bahnseitige Zimmer weisen im Vergleich zu den der Bahntrasse abgewandten Zimmern, bei gleicher Qualität, eine um durchschnittlich 15 % geringere Auslastung vor.
- ▶ Bahnlärm stellt für die Gäste im Kärntner Zentralraum ein erhebliches Problem dar
  - 78,4 % der Gäste empfinden Bahnlärm in der Unterkunft als störend.
  - Bei 45,8 % beeinflusst Bahnlärm das Weiterempfehlungsverhalten über das Urlaubsland Kärnten an Familie/Freunde/Bekannte.
  - Bei 33,4 % beeinflusst Bahnlärm das Wiederkommen zur derzeitigen Unterkunft (besonders hoher Anteil bei Gästen, die zum ersten Mal in Kärnten Urlaub machen und bei Gästen in der 4-/5Sterne-Hotellerie).
  - Bei 5,9 % beeinflusst Bahnlärm das Wiederkommen in die Urlaubsregion.

---

<sup>114</sup> Vgl. Kohl & Partner GmbH, Wien, 2009.

#### 4.2.3 Studie Lärm in Tourismusregionen (Berner Oberland)

##### **Ausgangslage**

In Zürich wurde im Mai 2006 eine Studie publiziert, die sich mit den Auswirkungen von Lärm auf Tourismusregionen im Berner Oberland beschäftigte. Untersucht wurden überwiegend die Auswirkungen von Fluglärm, der Großteil der Ergebnisse betrifft allerdings alle Arten von Lärmemissionen. Befragt wurden 45 Gemeinden und Tourismusbüros im Berner Oberland.

##### **Die wichtigsten Erkenntnisse<sup>115</sup>**

- ▶ Für 66 % der Gemeinden ist Ruhe das wichtigste Verkaufsargument.
- ▶ Vor allem die Nachtruhe wird von den Gemeinden als wichtigstes Verkaufsargument angesehen.
- ▶ Ruhe ist eine unabdingbare Voraussetzung für Gesundheit und Lebensqualität.
- ▶ Rund 65 % aller Einwohner in der Schweiz messen den Umweltaspekten bei Reisen im Allgemeinen und bei ihrer Hauptferienzeit im Speziellen eine "eher wichtige" oder "wichtige" Bedeutung zu. Hierzu kommt neben "intakte Landschaft und Natur" auch "Ruhe und Lärmfreiheit".

#### 4.2.4 Studie Bahnlärm & Tourismus Bad Gastein

##### **Ausgangslage**

Im Rahmen eines geplanten Ausbaus einer Bahntrasse im österreichischen Gasteinertal zu einer Hochleistungsstrecke werden erhebliche negative Auswirkungen auf den Tourismus befürchtet. Da die Betriebe und Bevölkerung Gasteins zum wesentlichen Teil von der gesamten Wertschöpfungskette des Tourismus leben, ist bei der vorgesehenen Trassenführung (1,7 km Hochleistungsstrecke im Bereich der Angerschluchtbrücke) besonders sensibel vorzugehen. Bereits im Jahre 2000 wurde von der Universität St. Gallen ein Gutachten zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Neubaus einer Hochleistungs-Bahnverbindung der ÖBB auf das Gasteinertal erstellt.<sup>116</sup>

##### **Die wichtigsten Erkenntnisse und Einschätzungen**

- ▶ Bei unvorteilhafter Trassenführung ist mit einem Rückgang von mindestens 300.000 Übernachtungen p.a. sowie einer Abnahme um mindestens 450 direkten und indirekten Arbeitsplätzen zu rechnen.
- ▶ Lärm und der Verlust des Kurortstatus bedingt auf betrieblicher Ebene niedrigere Verkaufspreise und eine geringere Auslastung. Bei Verlust des Kurortstatus wird mit Umsatzrückgängen (Auslastungs- und / oder Preisrückgang) von mindestens 15 % gerechnet. Der lärmbedingte Nachfragerückgang (ohne Verlust Kurortstatus) wird auf ca. 10 % geschätzt.

<sup>115</sup> Vgl. Kohl & Partner GmbH, Wien, 2009.

<sup>116</sup> Universität St. Gallen, Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Neubaus einer Hochleistungs-Bahnverbindung der ÖBB auf das Gasteinertal, 2000.

- ▶ Durch die sinkenden Unternehmensergebnisse werden die ohnehin bereits geringen Gewinnmargen (Renditen von 4 bis 10 %) in der Hotellerie noch geringer; dadurch sind Re-Investitionen in die Hotelinfrastruktur gefährdet.
- ▶ Die Nicht-Berücksichtigung der Auswirkungen des zusätzlichen Bahnlärms auf touristische Betriebe bzw. die Tourismusdestination Bad Gastein wird zu Rückgängen in der Attraktivität der Destination und damit zu sinkenden Umsätzen in den Betrieben führen, da Ruhe immer öfter (nicht nur in Kurbetrieben) zu den wichtigsten Buchungskriterien der Gäste gehört.

#### **4.3 Risiken für den Tourismus aufgrund der FBQ-Hinterland-Bahnanbindung**

Durch einen zukünftig erhöhten Bahnlärm, insbesondere hervorgerufen durch ein verstärktes Güterverkehrsaufkommen, bestehen die folgenden möglichen Risiken (kein Anspruch auf vollständige Auflistung) für den Tourismus in den betroffenen Gebieten Ostholsteins:

##### **Aus Sicht der touristischen Betriebe (insb. Beherbergungsbetriebe)**

- ▶ Erhöhung der Zahl lärmbelasteter Beherbergungsbetriebe und Gästebetten in den betroffenen Fremdenverkehrsgemeinden.
- ▶ Sinkende Kundenzufriedenheit und Erhöhung des Beschwerdeaufkommens durch Gäste.
- ▶ Geringere Zahl an Wiederholungsgästen und Rückgang der Weiterempfehlung an Freunde, Bekannte und Verwandte.
- ▶ Rückgang der Tagesgästeszahl aufgrund Lärmbelastung oder (antizipierter) langer Wartezeiten an den niveaugleichen Bahnübergängen (betrifft insb. Einzelhandel, Gastronomie und Freizeitanlagen).
- ▶ Beeinträchtigung der Nutzungsqualität und Gästerückgang bei touristischer Infrastruktur und Leitbetrieben (z.B. Strände, Parks, Promenaden, Gastronomie, Rad- und Wanderwege, Reitwegenetz, Golfplätze, Schwimmbäder, Freizeitanlagen und Sporteinrichtungen).
- ▶ Konflikte aufgrund Lärmbelastung mit der Positionierung oder den Kernzielgruppen von touristischen Betrieben (z.B. Wellness- oder Erholungsgäste).
- ▶ Rückgang der Übernachtungszahlen.
- ▶ Betriebswirtschaftliche Risiken:
  - Rückgang der Gästezahlen und Zimmer- bzw. Bettenauslastung.
  - Rückgang der durchsetzbaren Zimmerpreise.
  - Rückgang der Beherbergungsumsätze (umfasst  $\Delta$  Veränderung der Auslastung und  $\Delta$  Veränderung der Zimmerpreis).
  - Rückgang der Finanzkraft und Investitionsneigung zur Optimierung, Modernisierung und Erweiterung des Beherbergungsangebots.

**Aus Sicht der Fremdenverkehrsgemeinden (wirkt auch auf die Betriebe)**

- ▶ Konflikt mit der Positionierung als naturnahe Gesundheits- und Urlaubsregion mit dem Status einer Vielzahl an Fremdenverkehrsgemeinden als Heilbad, Ostseeheilbad, Ostseebad oder Erholungsort
- ▶ Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes bei Sichtbarkeit von Bahntrasse, Oberleitung, Zugverkehr oder Lärmschutzbauten. Verlust von Sichtbeziehungen durch Schallschutz (z. B. Strandblick)
- ▶ Lärmbedingte Beeinträchtigung und Qualitätseinbußen der touristischen Infrastruktureinrichtungen als wichtiger Leistungsbestandteil der Tourismusregion
- ▶ Geringere Auslastung der öffentlichen Tourismus- und Freizeiteinrichtungen durch rückläufige Übernachtungs- und Tagesgäste
- ▶ Reduktion touristischer Impulswirkungen und Investitionen (möglicher Teufelskreis):
  - Eine größere Anzahl lärmbelasteter Betten führt zu Übernachtungsrückgängen und lärmbedingtem Verlust an touristischen Umsätzen und Arbeitsplätzen
  - Auf lärmbelasteten Entwicklungsflächen können nur noch mit Einschränkungen touristische Projekte realisiert werden (an bahnnahe Grundstücken sind weniger neue Tourismusbetriebe und somit Beschäftigungsimpulse zu erwarten)
  - Geringere Finanzkraft und Investitionsneigung privater und öffentlicher Tourismusakteure zur notwendigen Weiterentwicklung touristischer Angebote (dadurch weniger Beschäftigungsimpulse). Ohne eine Modernisierung und Weiterentwicklung des touristischen Angebots und der Infrastruktur sind weitere Rückgänge der Gästezahlen zu erwarten (möglicher Verlust der touristischen Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Tourismusgemeinden)
- ▶ Bedrohung des stärksten Wirtschaftssegmentes einer auf den Tourismus ausgerichteten bzw. vom Tourismus abhängigen Ferienregion. Hierzu zählen neben der direkten Einkommensentstehung und Beschäftigung im Tourismusbereich auch die indirekten und induzierten Wertschöpfungseffekte in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsstufen
- ▶ Möglicherweise negative Auswirkungen auf das Prädikat einzelner betroffener Gemeinden entlang der Bahntrasse mit dem Status als (Ostsee-)Heilbad und damit einhergehender Rückgang der touristischen Nachfrage
- ▶ Negativer Imageeffekt bzw. Irritationen bei den Gästen, die einen erholsamen oder auf Gesundheit und Wellness ausgerichteten Aufenthalt erwarten (Beeinträchtigung des Ruhe- und Erholungswertes)
- ▶ Verschlechtere (oder verbesserte) Erreichbarkeit der Fremdenverkehrsregion in Abhängigkeit von Trassenverlauf, regionalem und überregionalem Schienenpersonenverkehr und angewandeter Haltestellenkonzeption

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein hinzuweisen.<sup>117</sup> Die touristische Strategie ist auf drei Kernzielgruppen (junge Fa-

<sup>117</sup> Vgl. beispielsweise Ausführungen zu den touristischen Leitprojekten und zur Tourismusstrategie Schleswig-Holsteins unter <http://www.sh-business.de/de/touristische-leitprojekte> und <http://www.sh-business.de/de/weitere-projekte>.

milien mit Kindern, anspruchsvolle Genießer und Best Ager) fokussiert. Auch und gerade bei diesen drei Kernzielgruppen der Landesstrategie kann von einem Bedarf an Ruhe im Urlaub und einer entsprechenden Lärmsensibilität ausgegangen werden. Auch bei den Aspekten der touristischen Landesstrategie "Qualität statt Masse" und "Gesundheitstourismus" können Konfliktpotenziale mit negativen externen Effekten aufgrund zunehmenden Bahnverkehrs erwartet werden.

#### **4.4 Einschätzung der ortsspezifischen Bedrohungslage nach schriftlicher Befragung der lokalen Tourismusverantwortlichen**

Im Rahmen einer schriftlichen Befragung der potenziell betroffenen Gemeinden entlang der Bahntrasse in Ostholstein wurde die erwartete Bedrohungslage aus Sicht der Tourismusverantwortlichen abgefragt.<sup>118</sup>

Die Ergebnisse der qualitativen Befragung sind nicht repräsentativ und spiegeln die Meinung der Befragten (und potenziell Betroffenen) wider. Es wird somit primär ein Meinungsbild wiedergegeben und es ist davon auszugehen, dass es sich aufgrund der Betroffenheit der Befragten um eine "maximale" Einschätzung "am oberen Rand" der Betroffenheit handelt.

##### **4.4.1 Erwartete Auswirkungen für den Tourismus in Ihrer Gemeinde aufgrund des Ausbaus der Hinterland-Bahnanbindung**

Anhand folgender Fragestellung (Nr. 1) wurden die erwarteten Auswirkungen des Ausbaus der Schienenhinterland-Anbindung abgefragt:

*Welche Auswirkungen erwarten Sie für den Tourismus in Ihrer Gemeinde aufgrund des Ausbaus der Schienenhinterland-Anbindung in Folge der festen Fehmarnbelt-Querung?*

Folgende Antwortmöglichkeiten wurden vorgegeben:

- ▶ Keine grundlegenden Auswirkungen gegenüber der aktuellen Situation
- ▶ Zunahme Bahnlärm
- ▶ Verbesserung der Situation durch Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem aktuellen Zustand der Belastung
- ▶ Optische Störung durch Lärmschutzmaßnahmen
- ▶ Länger geschlossene Bahnübergänge aufgrund hohen Zugverkehrs
- ▶ Verbesserte Erreichbarkeit aufgrund ggf. neuer Haltestellensituation
- ▶ Verschlechterte Erreichbarkeit aufgrund ggf. neuer Haltestellensituation
- ▶ Sonstiges: .....

Tabelle 23 gibt die jeweiligen Antworten der befragten Städte und Gemeinden wieder.

<sup>118</sup> Die schriftliche Befragung der Tourismusverantwortlichen der potenziell betroffenen Gemeinden entlang der FBQ-Trasse in Ostholstein fand im Mai und Juni 2010 statt.

**Tabelle 23 Erwartete Auswirkungen für den Tourismus aufgrund des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung**

Gemeinde	Keine Auswirkungen	Zunahme des Bahnlärms	Verbesserung Lärmschutz	Optische Störung	Geschlossene Bahnübergänge	Bessere Erreichbarkeit	Schlechtere Erreichbarkeit
Bad Schwartau		X			X		
Ratekau		X		X	X		
Timmendorfer Strand		X		X	X		X
Scharbeutz / Haffkrug		X		X	X		X
Sierksdorf		X		X	X		
Neustadt i.H.							X
Altenkrempe		X		X	X		
Schashagen		X		X	X		
Lensahn		X		X	X	X	
Damlos		X		X	X		
Oldenburg i.H.		X	X	X			X
Göhl		X		X	X		
Heringsdorf		X		X	X		X
Neukirchen		X		X	X		
Großenbrode		X		X	X		X
Fehmarn		X		X			X
<b>Gesamt Nennungen</b>	<b>0 %</b>	<b>94 %</b>	<b>6 %</b>	<b>88 %</b>	<b>81 %</b>	<b>6 %</b>	<b>44 %</b>

Quelle: Georg & Ottenströer.

"Keine grundlegenden Auswirkungen gegenüber der aktuellen Situation", eine "Verbesserung der Situation durch Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem aktuellen Zustand der Belastung" und eine "Verbesserte Erreichbarkeit aufgrund ggf. neuer Haltestellensituation" werden dagegen kaum erwartet.

### Sonstige Auswirkungen (Ergänzung zu Frage 1)

Tabelle 24 gibt die sonstigen tourismusrelevanten Auswirkungen des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung aus Sicht der jeweiligen befragten Gemeinden wieder:

**Tabelle 24 Sonstige Auswirkungen für den Tourismus aufgrund des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung**

Gemeinde	Auswirkung
Ratekau	Insbesondere bei westlicher Trassenvariante ergeben sich Rückwirkungen auf das Reitwegenetz, das in den letzten Jahren mit erheblichem finanziellem Aufwand ausgebaut wurde.
Timmendorfer Strand	Es wird durch Gefahrguttransport eine Gefährdung für den gesamten Ort gesehen. Durch die optische und akustische Belastung des zunehmenden Zugverkehrs werden weitere negative Auswirkungen befürchtet. Hingewiesen wird ebenfalls auf die Erhöhung des Feinstaubaufkommens.
Scharbeutz / Haffkrug	Landschaftsverbrauch durch zusätzliche Trasse. Baulärm während der Bauphase.
Sierksdorf, Altenkrempe, Schashagen	Rückstau im Ort durch den Bahnübergang in Haffkrug (-> Sierksdorf) und Hasselburg (-> Altenkrempe) sowie faktische Trennung der Ortschaft Groß Schlamin (Schashagen).
Neustadt i.H.	Schlechtere Erreichbarkeit steht in Abhängigkeit der Lage zukünftiger Regionalhaltepunkte.
Lensahn	Bessere Erreichbarkeit beruht nicht auf Haltestellensituation, sondern zusätzlichen Zügen.
Oldenburg i.H.	Rückgang der Qualität des Naherholungsgebietes Oldenburger Bruch. Im Bereich bisheriger Trasse Entlastung vom Lärm, dafür in anderen Bereichen Belastungen. Neuer Haltepunkt nicht mehr so zentral positioniert (Außenbereich) wie bisheriger Bahnhof.
Göhl	Negative Auswirkungen auf das Orts- und das Landschaftsbild. Rückstauungen infolge geschlossener Bahnschranken.
Heringsdorf	Störung des Landschaftsbildes u.a. durch elektrische Oberleitungen. Zunahme von Rückstauungen bei Schrankenschließungen (vor allem bei der Querung der 501 / Bäderstraße), gilt vor allem auch für regionalen Verkehr. Abwanderung von Campern.
Neukirchen	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.
Großenbrode	Rückstau, Beeinträchtigung des Orts- und des Landschaftsbildes. Negative Auswirkungen auf den Status Ostseeheilbad.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Zentrale Risiken werden in der "Zunahme des Bahnlärms", "optische Störquellen durch Lärmschutzmaßnahmen" und "länger geschlossene Bahnübergänge aufgrund hohen Zugverkehrs" gesehen.

#### 4.4.2 Erwartete Auswirkungen auf den Tourismus der jeweiligen Gemeinde

Unter Bezugnahme auf die vorangegangene Frage 1 wurden die erwarteten Auswirkungen eines Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung aus Sicht der befragten Gemeinden weiter konkretisiert.

*Frage 2: Welche Auswirkungen wird dies für den Tourismus in Ihrer Gemeinde haben?*

Folgende Antwortmöglichkeiten wurden vorgegeben:

- ▶ Keine Auswirkungen im Vergleich zur heutigen Situation
- ▶ Beeinträchtigung des Übernachtungsaufkommens
  - Rückgang der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben entlang der Bahntrasse (kein Rückgang, geringer Rückgang, starker Rückgang)
  - Rückgang der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben auch in weiterer Entfernung der Bahntrasse (kein Rückgang, geringer Rückgang, starker Rückgang)
- ▶ Rückläufige Übernachtungspreise
  - Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben entlang der Bahntrasse (kein Rückgang, geringer Rückgang, starker Rückgang)
  - Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben auch in weiterer Entfernung von der Bahntrasse (kein Rückgang, geringer Rückgang, starker Rückgang)
- ▶ Rückläufige Tagesgästeszahlen (kein Rückgang, geringer Rückgang, starker Rückgang)
- ▶ Beeinträchtigung der Investitionsneigung der touristischen Anbieter
- ▶ Beeinträchtigung von Investitionen der öffentlichen Hand
- ▶ Sonstiges:.....

#### 4.4.2.1 Erwarteter Rückgang der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben

Alle befragten Gemeinden im Bereich der Bahntrasse gehen davon aus, dass es durch den Ausbau der Schienenhinterlandanbindung in Folge der FBQ zu Auswirkungen im Vergleich zur heutigen Situation kommen wird.

Hinsichtlich des Rückgangs der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben stellt sich die Erwartungshaltung der jeweiligen betroffenen Gemeinden wie folgt dar (Tabelle 25).

**Tabelle 25 Erwarteter Rückgang Übernachtungszahlen (einzelne Gemeinden)**

Gemeinde	Keine Auswirkungen	Rückgang der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben					
	im Vergleich zur heutigen Situation	...entlang der Bahntrasse			...auch in weiterer Entfernung der Bahntrasse		
		kein	gering	stark	kein	gering	stark
Bad Schwartau				X			X
Ratekau				X		X	
Timmendorfer Strand				X		X	
Scharbeutz / Haffkrug				X			X
Sierksdorf				X			X
Neustadt i.H.		X			X		
Altenkrempe				X			X
Schashagen				X			X
Lensahn			X	X		X	X
Damlos			X	X		X	
Oldenburg i.H.		X			X		
Göhl							
Heringsdorf				X		X	
Neukirchen				X		X	
Großenbrode				X			X
Fehmarn				X		X	
<b>Gesamt Nennungen</b>	<b>0 %</b>	<b>13 %</b>	<b>13 %</b>	<b>81 %</b>	<b>13 %</b>	<b>44 %</b>	<b>44 %</b>

Anm.: Mehrfachnennungen, Prozentermittlung über 16 Gemeinden.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Es wird überwiegend von einem starken Rückgang der Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben entlang der Bahntrasse ausgegangen (über 80 % der befragten Gemeinden). In weiterer Entfernung der Bahntrasse wird in einem geringeren Umfang mit einem Rückgang der Übernachtungszahlen gerechnet.

Von der Gemeinde Ratekau wird darauf hingewiesen, dass auch in weiterer Entfernung zur Bahntrasse mit einem (geringen) Rückgang der Übernachtungszahlen gerechnet wer-

den muss, sofern die Urlaubsregion insgesamt durch die Schienenhinterlandanbindung an Attraktivität verliert.

#### 4.4.2.2 Erwarteter Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben

Hinsichtlich des Rückgangs der Übernachtungspreise in Beherbergungsbetrieben stellt sich die Erwartungshaltung der potenziell betroffenen Gemeinden wie folgt dar (Tabelle 26):

**Tabelle 26 Erwarteter Rückgang Übernachtungspreise (einzelne Gemeinden)**

Gemeinde	Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben					
	...entlang der Bahntrasse			...auch in weiterer Entf. der Bahntrasse		
	kein	gering	stark	kein	gering	stark
Bad Schwartau			X			X
Ratekau		X		X		
Timmendorfer Strand			X		X	
Scharbeutz / Haffkrug			X			X
Sierksdorf			X			X
Neustadt i.H.	X			X		
Altenkrempe			X			X
Schashagen			X			X
Lensahn		X	X		X	X
Damlos		X	X		X	X
Oldenburg i.H.	X			X		
Göhl						
Heringsdorf			X		X	
Neukirchen			X		X	
Großenbrode			X		X	
Fehmarn		X		X		
<b>Gesamt Nennungen</b>	<b>13 %</b>	<b>25 %</b>	<b>69 %</b>	<b>25 %</b>	<b>38 %</b>	<b>44 %</b>

Anm.: Mehrfachnennungen, Prozentermittlung über 16 Gemeinden.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Es wird überwiegend von einem starken Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben in den Fremdenverkehrsgemeinden entlang der Bahntrasse ausgegangen (69 % der befragten Gemeinden). In weiterer Entfernung der Bahntrasse wird ein geringerer Rückgang der Preise in Beherbergungsbetrieben erwartet.

Von Ratekau wird der geringe Rückgang der Preise entlang der Bahntrasse, mit einem "prinzipiell niedrigen Preisniveau der Beherbergungsbetriebe" begründet.

#### 4.4.2.3 Erwarteter Rückgang der Tagesgästepzahlen sowie Beeinträchtigung der Investitionsneigung touristischer Akteure

Hinsichtlich des Rückgangs der Tagesgästepzahlen stellt sich die Erwartungshaltung der potenziell betroffenen Gemeinden wie folgt dar (Tabelle 27):

Über 60 % der potenziell betroffenen ostholsteinischen Gemeinden entlang der Bahntrasse rechnen mit einem starken Rückgang der Tagesgästepzahlen, 75 % gehen von einer Beeinträchtigung der Investitionsneigung touristischer Anbieter aus.

**Tabelle 27 Erwarteter Rückgang der Tagesgästepzahlen sowie Beeinträchtigung der Investitionsneigung (einzelne Gemeinden)**

Gemeinde	Rückläufige Tagesgästepzahlen			Beeinträchtigung
				Investitionsneigung
	kein	gering	stark	touristischer Anbieter
Bad Schwartau			X	X
Ratekau		X		X
Timmendorfer Strand			X	X
Scharbeutz / Haffkrug			X	X
Sierksdorf			X	X
Neustadt i.H.	X			
Altenkrempe			X	X
Schashagen			X	X
Lensahn			X	X
Damlos		X	X	X
Oldenburg i.H.	X			
Göhl				
Heringsdorf		X		X
Neukirchen			X	X
Großenbrode			X	X
Fehmarn				
<b>Gesamt Nennungen</b>	<b>13 %</b>	<b>19 %</b>	<b>63 %</b>	<b>75 %</b>

Anm.: Mehrfachnennungen, Prozentermittlung über 16 Gemeinden.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Von den Gemeinden Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Heringsdorf, Neukirchen und Großenbrode wird, neben einer rückläufigen Investitionsneigung privater Tourismusakteure, zudem mit einer Beeinträchtigung der Investitionsneigung der öffentlichen Hand gerechnet.

Von Oldenburg i.H. werden die relativ positiven Einschätzungen der vorstehenden Fragen unter der Voraussetzung getroffen, dass der ICE-/IC-Haltpunkt erhalten bleibt.

Die Gemeinde Göhl weist darauf hin, dass es in Göhl keinen nennenswerten Tourismus gibt. Gleichwohl setzt sich die Gemeinde Göhl für die Belange der touristisch geprägten Nachbargemeinden im Interesse der Region ein. Auch in der Gemeinde Göhl gibt es zahlreiche Arbeitnehmer und Betriebe, die vom Tourismus leben.

#### 4.4.3 Besonders betroffene (bedeutende) touristische Einrichtungen und Tourismus-Projekte sowie vorgeschlagene Gegenmaßnahmen

In weiteren Fragestellungen wurden spezielle (lokale) Betroffenheiten im Tourismus und mögliche Gegenmaßnahmen abgefragt.

*Frage 5: Welche besonderen (großen und sehr bedeutenden) touristischen Einrichtungen und Tourismus-Projekte sind Ihrer Einschätzung nach von dem Hinterland-Bahnverkehr besonders betroffen und in welcher Form?*

*Frage 6: Welche (Gegen-)Maßnahmen schlagen Sie vor?*

Tabelle 28 fasst die Antworten der jeweiligen Fremdenverkehrsgemeinden zu Frage 5 und 6 zusammen.

**Tabelle 28** **Besonders betroffene touristische Einrichtungen und vorgeschlagene Gegenmaßnahmen (einzelne Gemeinden)**

Gemeinde	Frage 5: Besonders betroffene (bedeutende) touristische Einrichtungen und Tourismus-Projekte	Frage 6: Vorgeschlagene Gegenmaßnahmen
Bad Schwartau	Kurbetrieb - Asklepios Kliniken (mit Kurpark)	Verlegung Bahntrasse für den Güterverkehr (der Haltepunkt Bad Schwartau muss erhalten bleiben, siehe auch Ausführungen zu Ziffer 7), Lärmschutz, Erschütterungsschutz.
Ratekau	Umwelt- und Klimaschutz hat für Ratekau sehr hohe Bedeutung, und stellt ebenfalls einen wesentlichen Anteil des touristischen Profils der Gemeinde Ratekau dar. Durch dargestellte Beeinträchtigungen im Bereich Naturschutz wird mit einem Rückgang der Besucher aufgrund rückläufigen Erholungs-/Erlebniswerts in der Natur gerechnet.	Ablehnende Haltung der Gemeinde Ratekau gegenüber FBQ. Verzicht auf FBQ erwünscht.
Timmendorfer Strand	Auf der Westseite der jetzigen Bahntrasse befindet sich die größte zusammenhängende Golfanlage Schleswig-Holsteins mit zwei 18-Lochplätzen. 90 % der Gäste auf diesem Golfplatz fahren die Anlage über die Ortslage Timmendorfer Strand an und müssen daher die Bahnschienen passieren. Durch die Hinterlandanbindung auf der vorhandenen Trasse würden sich daher erhebliche Beeinträchtigungen durch die Zunahme des Zugverkehrs ergeben.	Als Gegenmaßnahme kann nur eine Verlegung der Bahnstrecke auf die westliche Seite der Bundesautobahn A 1 vorgeschlagen werden.
Scharbeutz / Haffkrug	Da Haffkrug und Scharbeutz als Seeheilbäder eingestuft sind, wird die touristische Infrastruktur von Haffkrug und Scharbeutz durch den geplanten Trassenverlauf insgesamt erheblich beeinträchtigt (Hotels, Pensionen, Campingplätze...). Insbesondere betroffen ist die mit erheblichen EU-, Bundes- u. Landesmitteln geförderte Promenadeninfrastruktur. Aber auch das Entwicklungsgebiet "Kattenhöhlen", wo die jetzige Bahntrasse bereits entlang	Verlegung der Trasse für den Güter- und Personenfernverkehr in einen Bereich westlich der BAB A 1. Erstellung eines gemeinsamen Schallschutzes an der Autobahn für den

Gemeinde	Frage 5: Besonders betroffene (bedeutende) touristische Einrichtungen und Tourismus-Projekte	Frage 6: Vorge-schlagene Gegen-maßnahmen
	führt, wäre besonders betroffen. Dieses Entwicklungsgebiet würde durch eine Zu-nahme des Zugverkehrs für Investoren uninteres-sant. Betroffen wären diese Bereiche insbesondere durch die Lärmbelastungen.	Schienen- und Stra-ßenverkehr. Beibehaltung der Be-standstrasse für den Personennahverkehr.
Sierksdorf	Betroffen sind insb. alle Sierksdorfer Vermietbetriebe, da kein Betrieb weiter als 300 - 400 m von der Bahntrasse entfernt liegt! Insbesondere das stark geprägte touristische Gebiet "Ferienpark, Pa-noramic sowie das Hansa-Park Resort "Strandpark Lübecker Bucht" mit insgesamt rund 1.300 Objek-ten wird betroffen sein, da die Bahntrasse schon heute direkt zwischen den genannten Objekten ge-führt wird und damit bereits aktuell Lärmbelästi-gungen gegeben sind. Gleiches gilt für Vermietbetriebe in den Ortschaften Altenkrempe / Hassel-burg (Gemeinde Altenkrempe und Groß Schlamin (Gemeinde Schashagen). Folgende Auswirkungen sind hier und in fernerer Bereichen zu erwarten: - Rückgang der Investitionsbereitschaft und damit Qualitätsverfall in den Objekten und Außenanla-gen, - Flucht der Zweitwohnungsinhaber (Selbstnutzer u. Vermieter), - Extreme Wertminderung der Objekte, - Keine maßgebliche Vermietung an Feriengäste mehr möglich, - Ausfall von Kurabgabe, Gewerbesteuer u.ä. - Eine Verdoppelung der bestehenden Bahntrasse für die Hinterlandanbindung geht für die Gemein-de Sierksdorf ausschließlich mit Nachteilen ein-her; sowohl im touristischen Bereich als auch für die Bürgerinnen und Bürger, die ebenfalls massiv von den o.g. Auswirkungen betroffen sein wer-den.	Für Sierksdorf orts-ferne Hinterlandan-bindung, mindestens westlich der A 1 an-sonsten auch im Sin-ne der Gemeinden Altenkrempe und Schashagen Hinter-landanbindung im Sinne der von Sierksdorf vorge-schlagenen Alterna-tivtrasse!
Neustadt i.H.	k. A.	k. A.
Altenkrempe	siehe unter Sierksdorf.	siehe unter Sierks-dorf.
Schashagen	siehe unter Sierksdorf.	siehe unter Sierks-dorf.
Lensahn	Museumshof Lensahn: Die Tagesgäste aus den Küstenorten sowie diejenigen, die über die Auto-bahnabfahrt Lensahn kommen, können nur noch über Umwege in den Ort Lensahn und somit zum Museumshof gelangen. Gleiches gilt für das Wald-schwimmbad Lensahn.	Unterführung für Kfz und Fußgänger.
Damlos	Museumshof Lensahn: Die Tagesgäste aus den Küstenorten sowie diejenigen, die über die Auto-bahnabfahrt Lensahn kommen, kommen nur noch über Umwege zum Museumshof. Ebenso die Gä-ste, die über die BAB Ausfahrt Lensahn kommen,	

Gemeinde	Frage 5: Besonders betroffene (bedeutende) touristische Einrichtungen und Tourismus-Projekte	Frage 6: Vorge-schlagene Gegen-maßnahmen
	sie müssen mit langen Wartezeiten rechnen.	
Oldenburg i.H.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ferienpark Weißenhäuser Strand</li> <li>- Kurheime</li> <li>- Wallmuseum Oldenburg</li> </ul> <p>sind positiv betroffen, durch bessere Erreichbarkeit einerseits für PKW-Touristen aus Skandinavien, durch die durch die Brücke verkürzten Fahrzeiten, für Bahntouristen aus Skandinavien und durch die bessere Bahnverbindung nach Skandinavien. Voraussetzung ist der Erhalt des ICE-/ IC-Haltepunktes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trassenführung ohne Ortszerschneidungen</li> <li>- Ausreichende Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung optischer Gesichtspunkte</li> <li>- Erhalt des Haltepunktes in Oldenburg auch für IC-/ICE Züge.</li> </ul>
Göhl	<p>Verbindungsfunktion der L 59 von Oldenburg über die Bäderstraße (B 501) in Richtung der Ostsee(heil)bäder von Heiligenhafen bis Neustadt. Lange Wartezeiten an den Bahnübergängen infolge hoher Zugzahlen, Behinderungen für den Rettungsdienst, Lärmauswirkungen infolge des zunehmenden Schienenverkehrs, vor allem auch nachts durch den Güterverkehr.</p>	<p>Verlegung der Bahntrasse: Ansonsten ortsverträgliche Lösungen durch Lärmschutzmaßnahmen, Anlegungen von Über- /Unterführungen (unter Freihaltung der Gemeinde vom Kostenanteil nach EKrG).</p>
Heringsdorf	<p>Alle touristischen Einrichtungen entlang der Küste, die nur durch die Querung der Bahnlinie erreichbar sind, vor allem Campingtourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lange Wartezeiten an den Bahnübergängen infolge hoher Zugzahlen</li> <li>- Behinderungen für den Rettungsdienst</li> <li>- Lärmauswirkungen in Folge des zunehmenden Schienenverkehrs, vor allem auch nachts durch den Güterverkehr</li> <li>- Abwanderungen werden befürchtet</li> <li>- Erhebliche Behinderungen durch die Kreuzung der Bahnlinie und der B 501 (Bäderstraße) für den örtlichen und den regionalen Tourismus werden befürchtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Trasse</li> <li>- Ansonsten ortsverträgliche Lösungen durch Lärmschutzmaßnahmen, Anlegungen von Über- / Unterführungen (unter Freihaltung der Gemeinde vom Kostenanteil nach EKrG).</li> </ul>
Neukirchen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3000 Stellplätze auf den Campingplätzen der Gemeinde Neukirchen und im gesamten Strandbereich</li> <li>- Lange Wartezeiten an den Bahnübergängen in Folge hoher Zugzahlen</li> <li>- Behinderungen für den Rettungsdienst</li> <li>- Lärmauswirkungen in Folge des zunehmenden Schienenverkehrs, vor allem auch nachts durch den Güterverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Bahntrasse westlich der Gemeinde Neukirchen</li> <li>- Schaffung von Über / Unterführungen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Campingplätze</li> <li>- Errichtung von aktivem Lärmschutz</li> </ul>

Gemeinde	Frage 5: Besonders betroffene (bedeutende) touristische Einrichtungen und Tourismus-Projekte	Frage 6: Vorge-schlagene Gegen-maßnahmen
Großenbrode	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Derzeitiger Neubau Ferienanlage Holiday-Vital-Resort, Strandstraße Großenbrode</li> <li>- Begonnener Neubau Appartementanlagen Strandpark</li> <li>- Sämtliche touristischen Einrichtungen im Tourismuszentrum Südstrand und Am Kai (Vermietungen und Gastronomie, Großveranstaltungen während der Saison)</li> <li>- Großveranstaltungen während der Saison auf der Promenade und Am Kai</li> <li>- 450 Stellplätze Campingplatz, rund 150 Wohnmobilstellplätze</li> <li>- 800 Sportbootliegeplätze Häfen Am Kai und Von-Herwarthstraße</li> <li>- Rettungseinrichtung der DGzRS für die westliche Ostsee-Rettungskreuzer J.T. Essberger (wichtig vor allem auch für die Sportschiffahrt), Liegeplatz Am Kai</li> <li>- Kurmittelhaus, Mutter-Vater-Kind Einrichtung</li> <li>- Großteil der Zweitwohnungen.</li> </ul> <p>Tourismus des gesamten Ortes geht über Bahnübergang Strandstraße (großer Teilbereich über BÜ Pomosin) und ist somit betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behinderung der An- und Abfahrten</li> <li>- Behinderungen für den Rettungsdienst</li> <li>- Lärmauswirkungen in Folge des zunehmenden Schienenverkehrs, vor allem auch nachts durch den Güterverkehr</li> <li>- Erreichbarkeit durch Rettungsdienste gefährdet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der Bahntrasse, wie von der Gemeindevertretung gefordert an die B 207</li> <li>- Schaffung von Über- / Unterführungen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit des Tourismuszentrums und der Häfen</li> <li>- Errichtung von aktivem Lärmschutz.</li> </ul>
Fehmarn	<p>Campingplätze Miramar, Strukkamp, Wulfen sowie Inselklinik der Sana Burg werden durch Lärmimmissionen beeinträchtigt.</p>	<p>Umfassende und wirksame Lärmschutzmaßnahmen auch über die bestehenden gesetzlichen Anforderungen hinaus, kein Zugverkehr zu Nachtzeiten.</p>

Quelle: Georg & Ottenströer.

**4.5 Lärm und Übernachtungstourismus (-> regionalökonomische Effekte)**

4.5.1 Methodik

Die nachfolgende Analyse konzentriert sich auf das Thema Bahnlärm und die möglichen Auswirkungen auf den Übernachtungstourismus in Beherbergungsbetrieben. Der Fokus liegt auf der potenziell "gefährdeten Grundgesamtheit" an touristischer Wertschöpfung und touristischen Arbeitsplätzen in der Region unter Berücksichtigung der verschiedenen Trassenvarianten. Die nachfolgende Untersuchung arbeitet modellhaft mit einer Vielzahl von Annahmen. Aus diesem Grund kann die touristische Betroffenheitsanalyse nicht als exakt oder vollständig interpretiert werden.

Folgende Kausalitätskette (Bedrohungspotenzial Übernachtungstourismus) liegt der Betroffenheitsanalyse zugrunde: Zunahme Bahnlärm -> Nutzeneinbußen / Attraktivitätsverlust -> mögliche Verhaltensänderung Übernachtungsgäste -> Bedrohung Rückgang Übernachtungen und/oder Reduktion durchsetzbarer Übernachtungspreise -> Rückgang touristische Umsätze -> Rückgang Wertschöpfung / Einkommen -> Rückgang Beschäftigung

**Tabelle 29 Vorgehensweise: Bedrohungspotenzial ausgehend von Bahnlärm auf Übernachtungstourismus (Beherbergungsbetriebe)**

<b>Bettenzahl in den Gemeinden und Fremdenverkehrsorten</b>
- entlang der geplanten Hinterland-Bahntrassen (nach Trassenalternativen) - für gewerbliche und private Beherbergungsbetriebe
<b>Lokalisierung und Ermittlung der von Lärm betroffenen Bettenzahl (innerhalb des "Lärmkorridors")</b>
- nach Trassenvarianten (per Georeferenzierung und partieller Hochrechnung)
<b>Ermittlung der von Lärm bedrohten Übernachtungszahl p.a. in Beherbergungsbetrieben</b>
- über die Multiplikation mit der Ø Bettenauslastung - nach Trassenvarianten für gewerbliche und private Beherbergungsbetriebe
<b>Abschätzung des durch Lärm bedrohten Brutto- &amp; Nettoumsatzes im Übernachtungstourismus</b>
- durch Ansatz segmentspezifischer Ausgaben pro Tag bzw. Übernachtung im Tourismus - nach Trassenvarianten
<b>Abschätzung der durch Lärm bedrohten touristischen Wertschöpfung und Einkommen</b>
- durch Ansatz von touristischen Wertschöpfungsquoten (direkte + indirekte Effekte) - nach Trassenvarianten
<b>Abschätzung der durch Lärm bedrohten touristischen Beschäftigung in Beherbergungsbetrieben</b>
- durch Ansatz von Ø-Einkommen (-> Beschäftigungsäquivalenz im Übernachtungstourismus) - nach Trassenvarianten
<b>Grobeinschätzung weiterer Beherbergungssegmente (Camping u. "Graubereich")</b>
- Campingbereich, Verwandten- & Bekanntenbesuche, Freizeitwohnsitze

Quelle: Georg & Ottenströer.

Zur Lokalisierung des lärmbelasteten Übernachtungstourismus werden als Ausgangspunkt die betroffenen Beherbergungsbetten im Lärmkorridor (angebotsseitig) ermittelt. Darauf aufbauend wird über die Bettenauslastung das dazugehörige Übernachtungsvolumen (nachfrageseitig) hochgerechnet. Anhand von Durchschnittsausgaben je Übernachtung wird der bedrohte touristische Umsatz des Übernachtungstourismus berechnet. Hieraus lassen sich über touristische Wertschöpfungsquoten die bedrohten touristischen Einkommen und Arbeitsplätze ermitteln.

Tabelle 29 fasst die Methodik und Vorgehensweise zusammen. Um die Datenbasis für die nachfolgenden Berechnungen zu spezifizieren, wurden gemeindespezifische Tourismusdaten abgefragt. Diese werden in Tabelle 30 wiedergegeben:

**Tabelle 30 Gemeindespezifische und regionale Tourismusdaten (Inputdaten für Berechnungen)**

Gemeinde	Ø Bettenauslastung	Ø Bettenauslast. 2009	Ø Ausgabe pro Übernacht. (€)	Ø Ausgabe pro Übernacht. (€)	Anzahl Tagesgäste	Ø Ausgabe pro Tagesgast (€)
Quelle 2009	Befragung	StaLa (gew.)	Befragung	TASH-SH-Befr.	Befragung	Befragung
Bad Schwartau	32,1 %	68,3 %	35,0 - 40,0			
Ratekau (1)	gew.: 22 %	22,2 %	45,0			20,0
Ratekau (2)	priv.: 25-30 %		45,0			20,0
Timmendorfer Strand	40,0 %	37,4 %	70,0		3,0 Mio.	32,0
Scharbeutz / Haffkrug	k. A.	25,5 %		55,0	2,2 Mio.	
Sierksdorf	38,5 %	34,5 %		55,0	1,6 Mio.	
Neustadt i.H.	k. A.	34,8 %		55,0		
Altenkrempe	k. A.	k. A.		55,0		
Schashagen	k. A.	25,5 %		55,0		
Lensahn	20,0 %		20,0		0,065 Mio.	15,0
Damlos	k. A.		k. A.	55,0		
Oldenburg i.H.	24,5 %	24,5 %	50,0		0,12 Mio.	30,0
Göhl	k. A.		k. A.	55,0		
Heringsdorf	25-30 %	7,2 %	45,0		0,15 Mio.	25,0
Neukirchen	k. A.	15,6 %	k. A.	55,0		
Großenbrode	35,0 %	35,0 %	55,0		0,02 Mio.	30,0
Fehmarn	26,4 % (gew.)	26,4 %	40,0			
<b>Ostholstein</b>		<b>29,8 %</b>		<b>55,0</b>	<b>36,5 Mio.</b>	<b>28,5*</b>

Anm.: Grün = anzuwendender Datenansatz; Datenansatz Ostholstein bei der Bettenauslastung bzw. Ausgabewerte der Tourismusagentur Schleswig-Holstein (TASH), falls keine Daten auf Gemeindeebene existieren.  
\* Ø Ausgabe pro Tagesgast lt. OHT 2005.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Insbesondere wird zur nachfolgenden Ermittlung der Übernachtungszahlen (die den vom Lärm betroffenen Betten zugeordnet werden können) die durchschnittliche Bettenauslastung über alle betrachteten Gemeinden entlang der Bahntrasse benötigt. Anhand der gewichteten Bettenauslastung (Gewichtung anhand der Gesamtbettenzahl der betrachteten Gemeinden) wurde eine durchschnittliche **Bettenauslastung von rd. 32 %** ermittelt. Hier-

bei wurden Daten der amtlichen Beherbergungsstatistik und lokale Befragungsergebnisse berücksichtigt.<sup>119</sup>

Neben der durchschnittlichen Bettenauslastung wird ebenfalls ein durchschnittlicher Ausgabebetrag pro Übernachtung benötigt. Anhand dieses Ausgabebetrags lässt sich von der Übernachtungszahl auf den Bruttoumsatz im Beherbergungswesen im Lärmkorridor schließen. Anhand der gemeindespezifischen Ausgabewerte (Gewichtung anhand der Gesamtbettenzahl der betrachteten Gemeinden) wurde ein durchschnittlicher Ausgabebetrag von rd. **53 € pro Übernachtung** (vgl. Tabelle 32) für die betrachteten Gemeinden entlang der Bahntrasse errechnet. Bei der Ermittlung wurden Daten der TASH und lokale Befragungsergebnisse berücksichtigt.<sup>120</sup>

Die Angaben zur Anzahl der **Tagesgäste** (Tagesausflüge ohne Tagesgeschäftsreisen) werden in den nachfolgenden Berechnungen nur partiell verwendet (siehe Spalte 6, Abbildung oben). Die Zahl der Tagesgäste in Ostholstein wird nach einer Untersuchung des Instituts für Management und Tourismus der Fachhochschule Westküste auf etwa 36,5 Mio. € geschätzt.<sup>121</sup> Die Angaben zur Anzahl der Tagesgäste in den einzelnen Fremdenverkehrsarten stammen aus der Befragung der Tourismusverantwortlichen im Rahmen dieser Studie. Es zeigt sich erwartungsgemäß ein Schwerpunkt von Tagesgästen (ohne Tagesgeschäftsgästen) in der Inneren Lübecker Bucht. Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tagesgast (siehe Tabelle 30, Spalte 7) beruhen auf gemeindespezifischen Angaben im Rahmen dieser Untersuchung oder auf regionalen Angaben des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT) für das Reisegebiet Ostsee Schleswig-Holstein.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> Falls (plausible) gemeindespezifische Bettenauslastungen für den gewerblichen und privaten Beherbergungsbereich im Rahmen der durchgeführten Tourismusbefragung angegeben wurden, sind diese in die nachfolgende Berechnung einbezogen worden (Spalte 2, Abbildung oben). Falls keine lokalen Werte von den befragten Tourismusgemeinden angegeben werden bzw. keine lokalen Erhebungen existieren, wird die gewerbliche Bettenauslastung 2009 der amtlichen Beherbergungsstatistik (ganzjährige Bettenauslastung (gewerblich) nach Angaben des Statistikamtes Nord zu den gemeinde- bzw. kreisspezifischen Betten- und Übernachtungszahlen 2009) angesetzt. Falls auch keine gewerblichen Bettenauslastungen vom Statistikamt Nord veröffentlicht werden (aus Datenschutzgründen), wird die gewerbliche Bettenauslastung 2009 von Ostholstein angesetzt (Spalte 3, Abbildung oben). Im Falle von Bad Schwartau und Ratekau wird bei der anzuwendenden Bettenauslastung ein Durchschnittswert aus gewerblicher Bettenauslastung (lt. Statistikamt Nord) und privater Bettenauslastung (lt. Befragung) angewendet. Die starke Abweichung der Bettenauslastungen in Bad Schwartau ist vermutlich auf die sehr hohe Auslastung der dominierenden Kurbetriebe (als gewerblicher Beherbergungsbetrieb) zurückzuführen.

<sup>120</sup> Falls (plausible) gemeindespezifische Ausgabewerte pro Übernachtungsgast für den gewerblichen und privaten Beherbergungsbereich im Rahmen der Tourismusbefragung angegeben wurden, werden diese in die Berechnung einbezogen. Falls diese Ausgabewerte nicht angegeben werden konnten, wurde auf die in großvolumigen Gästebefragungen der Tourismus Agentur Schleswig-Holstein ermittelten Ausgaben pro Übernachtungsgast und Aufenthaltstag 2009 für das Segment der Ostsee-Gäste (ohne Großstädte) mit 55,00 € pro Person und Tag zurückgegriffen (vgl. TASH, Tourismus Agentur Schleswig-Holstein, GBSH Land 2009 - Abschlussbericht 14.12.2009, Seite 38 (Tagesausgaben pro Gast und Aufenthaltstag 2009). Vgl. Fachhochschule Westküste (FHW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Februar 2010, S.35.).

<sup>122</sup> Vgl. Ostsee-Holstein-Tourismus e.V., Timmendorfer Strand: Presseinfo August 2005 zum Umsatz und regionalökonomischen Bedeutung des Tourismus u.a. für die Destinationen Ostsee (Untersuchung des dwif, München). URL: [http://www.luebecknews.de/images/stories/2005/TouristikFachnews/2005\\_899.pdf](http://www.luebecknews.de/images/stories/2005/TouristikFachnews/2005_899.pdf) (10.08.2010). Aktuellere Untersuchungen (z.B. FHW, 2010: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Anlage 2, S.144) gehen für das Gebiet Ostsee Schleswig-Holstein von ähnlichen bzw. inflationsbedingt leicht höheren Ausgabewerten für den Tagestourismus aus.

#### 4.5.2 Lärmbelastete Bettenzahl

Es folgen in Ergänzung zu den Ausführungen zur Untersuchungsmethodik (Abschnitt 2.1) und Abschnitt 3 einige Prämissen zur Berechnung der lärmbelasteten Bettenzahl in der Untersuchungsregion:

- ▶ Ausgangsbasis der Ermittlung lärmbelasteter Betten sind die durch die Gemeinden zugelieferten (lokalisierbaren und auswertbaren) Datensätze zu den Beherbergungsbetten in gewerblichen Betrieben und Privatquartieren.
- ▶ Hochrechnung von nicht-georeferenzierbaren Betten: Die Differenz zwischen der zugelieferten Bettenzahl und der georeferenzierbaren Bettenzahl, welche aufgrund der Datenbeschaffenheit nicht eindeutig georeferenziert werden konnten (knapp 30 % der zugelieferten Bettenzahl), wurden durch eine Hochrechnung bei der Abschätzung der lärmbelasteten Betten berücksichtigt. Hierbei wurde von der modellhaften Annahme ausgegangen, dass die nicht-georeferenzierbaren Betten im gleichen Verhältnis den Lärmzonen zugeordnet werden können, wie der deutlich größere Anteil der georeferenzierbaren Betten. Selbstverständlich ist diese Hochrechnung (von knapp 30 % der Betten) im Vergleich zu einer eindeutigen Georeferenzierung (von etwa 70 % der Betten) nur eine Second-Best-Lösung. Dennoch halten die Gutachter diese Vorgehensweise aufgrund des relativ geringeren Anteils der hochgerechneten Betten und der anzustrebenden weitgehenden Vollständigkeit der Erfassung der Betten und somit touristischen und regionalökonomischen Effekte für gerechtfertigt, da ansonsten diese nicht-lokalisierbaren Betten zwischen Bad Schwartau und Großenbrode völlig aus der Betrachtung herausfallen würden. Die Berücksichtigung nicht-georeferenzierbarer Betten über eine proportionale Hochrechnung verändert zudem die Relationen der lärmbezogenen Betroffenheit zwischen den Trassenvarianten nicht.
- ▶ Bettendaten Fehmarn: Für Fehmarn konnte aufgrund nicht verwertbarer Daten nur eine sehr grobe Einschätzung der lärmbelasteten Bettenzahl nach Ortsteilen (nachts > 45 dB(A)) durchgeführt werden. Trotz dieser Unschärfe findet aus Gründen der Vollständigkeit die nachfolgende Berechnung inklusive der durchgeführten Grobquantifizierung zur lärmbelasteten Bettenzahl der Ostseeinsel Fehmarn statt.
- ▶ Um den Eindruck "lokaler Scheingenaugigkeiten" zu vermeiden, werden nachfolgend über die jeweilige Gesamttrassenlänge summierte touristische Kennzahlen (Summe über alle Gemeinden entlang der Trassenvarianten zwischen Bad Schwartau und Puttgarden) betrachtet.
- ▶ Die Fülle an notwendigen Interpretationen und Annahmen der durchgeführten Modellrechnungen unterstreichen den Vorprüfungs- bzw. Screening-Charakter der touristischen Untersuchung. Die Eingangsparameter, Annahmen und Berechnungen sind aus diesem Grund unbedingt an die laufende Planungskonkretisierung und neuen Erkenntnisse im Projektverlauf anzupassen.

Tabelle 31 gibt die Anzahl der von Lärm betroffenen Betten in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben nach alten und neuen Zugzahlen der Betriebsprognosen für 2025, nach Trassenvarianten sowie nach unterschiedlichen Lärmbelastungen (Tag, Nacht) wieder. Deutlich erkennbar ist die relative Vorteilhaftigkeit der auf der Basis der Vorschläge der Gemeinden im Projekt entwickelte Variante X sowohl für die alte als auch für die

neue Betriebsprognose 2025. Gesundheitliche Gefährdungen selbst im nächtlichen Zugverkehr könnten hier faktisch komplett ausgeschlossen werden. Die Anzahl potenziell Schlafgestörter kann ggü. der schlechtesten Variante auf etwa die Hälfte (alte Betriebsprognose) bzw. auf etwas mehr als 40 % (neue Betriebsprognose) reduziert werden.

**Tabelle 31 Potenziell lärmbelastete Betten entlang der FBQ für das Jahr 2025**

		Tag			Nacht		
		> 55 dB(A)	> 59 dB(A)	> 65 dB(A)	> 45 dB(A)*	> 49 dB(A)	> 55 dB(A)
Zug-zahlen	Variante	Potenziell Kommunikations-gestörte	Grenzwert 16. BImSchV Wohngebiete	Potenziell Gesundheits-gefährdete	Potenziell Schlaf-gestörte	Grenzwert 16. BImSchV Wohngebiete	Potenziell Gesund-heits-gefährdete
alt	A	130	30	0	4.080	1.290	200
alt	1A	240	60	0	5.560	1.680	440
alt	E	150	30	0	3.890	900	220
alt	X	0	0	0	2.750	560	10
neu	A	80	30	0	2.400	490	80
neu	1A	140	30	0	2.640	720	110
neu	E	100	30	0	2.010	340	100
neu	X	0	0	0	1.090	80	0

Anm.: Angaben einschließlich Hochrechnung von nicht-georeferenzierbaren Bettenzahlen. Berechnung nach lautester Fassade. Daten bzgl. Fehmarn über Hochrechnung eingeflossen. \* Die Anzahl lärmbelasteter Betten der relevanten (rot markierten) Spalte, mit zur Nachtzeit lärmbelasteten Betten > 45 dB(A), beinhaltet die Hochrechnung der nicht-georeferenzierbaren Betten (zwischen Bad Schwartau und Großenbrode) sowie die Grobquantifizierung lärmbelasteter Betten auf Fehmarn. Die Daten dieser rot markierten Spalte werden für die weitergehenden regionalökonomischen Berechnungen angewendet. Die lärmbelasteten Bettendaten in den anderen Spalten verstehen sich zwar inklusive der nicht-georeferenzierbaren Betten (zwischen Bad Schwartau und Großenbrode) aber exklusive der Ostseeinsel Fehmarn, werden aber auch in der touristischen Betrachtung nicht weiter verarbeitet.

Quelle: Georg & Ottenströer.

#### 4.6 Neue Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

##### 4.6.1 Berechnung touristischer Kennzahlen im Lärmkorridor (Beherbergungsbetriebe) - Szenario: Neue Zugzahlen

Die nachfolgende Abbildung gibt die Anzahl der von Lärm betroffenen Betten in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben nach Trassenvarianten sowie die dazugehörige Übernachtungszahl (Hochrechnung über eine Bettenauslastung von 32 %) wieder.

Aufbauend auf dem durch Lärm bedrohten Übernachtungsvolumen (im Lärmkorridor) wird anhand von Durchschnittsausgaben je Übernachtung von 53 € der bedrohte touristische Bruttoumsatz in den Beherbergungsbetrieben berechnet.

Bei der Ermittlung des Nettoumsatzes wird von einem durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz von 13 % (Mittelwert aus ermäßigtem MwSt.-Satz von 7 % und Regelsatz von 19 %), aufgrund der aktuellen Mehrwertsteuersenkung im Hotelbereich, ausgegangen.

Auf Basis des Nettoumsatzes werden die Wertschöpfungseffekte bzw. die lärmbedrohten Einkommen errechnet. Anhand von Durchschnittseinkommen wird dann die lärmbelastete Beschäftigung modellhaft ermittelt. Eine Erläuterung und Berechnung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte erfolgt in den Abschnitten 4.6.2 und 4.6.3.

**Tabelle 32 Touristische Kennzahlen im Lärmkorridor in Beherbergungsbetrieben (neue Zugzahlen) für das Jahr 2025**

Summe im Lärmkorridor	Trassenvarianten				
Lärmgrenze und Zugzahlen  Beherbergungsbetriebe	Nachts > 45 dB(A), neue Zugzahlen				gew./priv. Ø Kennzahl  Kommentar
	gew./priv. Variante	gew./priv. Variante	gew./priv. Variante	gew./priv. Variante	
	A	1A	E	X	
Bettenzahl im Lärmkorridor (Anzahl)	2.400	2.640	2.010	1.090	vgl. Abschnitt 4.5.2
Übernachtungen im Lärmkorridor (Anzahl)	280.000	308.000	235.000	127.000	32 %
Bruttoumsatz im Lärmkorridor (1000 €)	14.857	16.343	12.443	6.748	53,00 €
Nettoumsatz im Lärmkorridor (1000 €)	13.148	14.463	11.011	5.971	-13 %
Wertschöpfung (direkt + indirekt) (1000 €)	7.813	8.594	6.543	3.548	
Bedrohte Arbeitsplätze	410	450	340	190	

Anm.: Angaben gerundet. Dargestellt sind die Bedrohungspotenziale.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Es zeigen sich im Szenario "Neue Zugzahlen" deutliche Unterschiede in der Zahl der von Lärm belasteten Betten und resultierenden (hochgerechneten) Übernachtungen p.a. je nach Trassenvariante. Am vorteilhaftesten fällt die Trassenvariante X mit 1.090 Betten und knapp 130.000 Übernachtungen p.a. im Lärmkorridor aus. Die stärkste lärmbedingte Betroffenheit des Beherbergungswesens ist bei der Trassenvariante 1A mit 2.640 Betten und knapp 310.000 Übernachtungen im Lärmkorridor zu erwarten.

Hinsichtlich des Umsatzes weist ebenfalls die Trassenvariante 1A die stärkste potenzielle Betroffenheit des Beherbergungswesens mit einem bedrohten Nettoumsatz von rd. 14,5 Mio. € p.a. auf. Deutlich geringere durch Lärm bedrohte Nettoumsätze in Beherber-

gungsbetrieben (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) weist Trassenvariante X mit einem Gesamtumsatz im Lärmkorridor von knapp 6,0 Mio. € p.a. auf.

Bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms (Szenario: Neue Zugzahlen) wird in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens (Löhne, Gehälter, Gewinne) je nach Trassenvariante zwischen 3,5 und 8,6 Mio. € durch Bahnlärm bedroht. Diese Einkommen hängen direkt oder indirekt mit dem Umsatz der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor zusammen. Die günstigste der betrachteten Trassenvarianten ist wiederum die Variante X mit einem (bedrohten) Einkommen der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor von rd. 3,5 Mio. €. Die höchsten lärmbedingten Gefahrenpotenziale hinsichtlich der bedrohten Wertschöpfung / Einkommen des Beherbergungswesens (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) geht von Trassenvariante 1A aus (zur Berechnung der touristischen Wertschöpfung siehe Abschnitt 4.6.2).

Je nach Trassenführung sind lärmbedingt im Übernachtungstourismus zwischen 190 und 450 Vollzeitarbeitsplätze / Personen (inkl. Nicht-Erwerbstätiger, aber mit zu versorgender Haushaltsmitglieder) bedroht, die durch den Tourismus durch Beherbergungsbetriebe (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) ihren Lebensunterhalt mit einem durchschnittlichen Primäreinkommen bestreiten können (zur Ermittlung der touristischen Beschäftigung siehe Kap. 4.6.3).

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei den oben aufgezeigten regionalwirtschaftlichen Kennzahlen um Tourismusparameter handelt, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) ausgesetzt bzw. durch Bahnlärm bedroht sind. Es handelt sich nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern allein um eine Einschätzung der Bedrohungspotenziale.

Die Kennzahlen zeigen, dass die Bedrohungspotenziale zwischen den Trassenvarianten deutlich variieren. Die Bedrohungspotenziale der Trassenvariante X (Trassenvariante, die auf Basis der Vorschläge der Gemeinden im Projekt entwickelt wurde) betragen nur rd. 41 % im Vergleich zur ungünstigsten Trassenvariante 1A.

#### 4.6.2 Hochrechnung der bedrohten touristischen Wertschöpfung und Einkommen im Übernachtungstourismus (Beherbergungsbetriebe) - Neue Zugzahlen

Unter der touristischen Wertschöpfung wird derjenige Anteil des vom Tourismus generierten Nettoumsatzes verstanden, der zu Einkommen, d.h. zu Löhnen, Gehältern und Gewinnen wird. Die Wertschöpfung wird in zwei Stufen berechnet, um neben den direkten auch die indirekten Einkommenseffekte zu erfassen.

In der 1. Berechnungsstufe werden die Einkommenswirkungen erfasst, die direkt von den Ausgaben der Übernachtungsgäste ausgehen. In der 2. Berechnungsstufe werden die indirekten Einkommenseffekte erfasst. Diese ergeben sich dadurch, dass nicht alle Ausgaben der Touristen direkt zu Löhnen, Gehältern oder Gewinnen werden, sondern zum Teil für Vorleistungen (die zur touristischen Leistungserstellung notwendig sind) verwendet werden. Hierunter fallen beispielsweise Waren- oder Dienstleistungskäufe (z.B. Lebensmittel, Werbeagentur) oder Re-Investitionen (z.B. Renovierung, Erweiterung, Reparaturen). Diese Vorleistungen generieren wiederum Einkommen bei Dritten und werden als indirekte Einkommenswirkung erfasst.

Die Ermittlung der Wertschöpfung bzw. Einkommen im Tourismus erfolgt über folgende Berechnung:<sup>123</sup>

- ▶ Direkter Einkommenseffekt (WS1) = Nettoumsatz x Wertschöpfungsquote 1 (WS-Quote 1)
- ▶ Indirekter Einkommenseffekt (WS2) = (Nettoumsatz - WS1) x WS-Quote 2
- ▶ Gesamter Einkommenseffekt = WS1 + WS2.<sup>124</sup>

**Tabelle 33 Wertschöpfung bzw. Einkommen im Lärmkorridor (Beherbergungsbetriebe) - Neue Zugzahlen**

Trassenvariante	Bedrohter Nettoumsatz	Lärm-Bedrohte Wertschöpfung 1. Stufe		Lärm-Bedrohte Wertschöpfung 2. Stufe			Bedrohte Wertschöpfung gesamt
		WS-Quote 1*	WS 1	Umsatz-WS 1	WS-Quote 2*	WS 2	
	1.000 €						
A	13.148	42,03 %	5.526	7.622	30,00 %	2.287	7.813
1A	14.463	42,03 %	6.079	8.384	30,00 %	2.515	8.594
E	10.011	42,03 %	4.628	6.383	30,00 %	1.915	6.543
X	5.971	42,03 %	2.510	3.462	30,00 %	1.038	3.548

Anm.: Angaben in 1.000 €. \* Wertschöpfungsquoten (1. und 2. Stufe) im Übernachtungstourismus (nach Harter, Scherr, 2002 und Fachhochschule Westküste, 2010)

Quelle: Georg & Ottenströer.

<sup>123</sup> Vgl. zur Methodik der Berechnung direkter und indirekter Wertschöpfungseffekte im Tourismus beispielsweise; Fachhochschule Westküste (FHW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Februar 2010, S.62 und S.65.

<sup>124</sup> Bei den nachfolgend angesetzten Wertschöpfungsquoten für den Übernachtungstourismus handelt es sich in der 1. Stufe um einen für Schleswig-Holstein ermittelten Wert, in der 2. Stufe um eine bundesweit gültige Quote. Die WS-Quoten für den Übernachtungstourismus differieren von den WS-Quoten für den Tagestourismus. Definition Wertschöpfungsquoten Übernachtungstourismus nach Institut für Management und Tourismus, Fachhochschule Westküste, 2010, Heide/Holstein: 1. Stufe = 42,03%, 2. Stufe = 30,0% (vgl. Harter, B.; Scherr, S. (2002): Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe Heft Nr. 49. München); Wertschöpfungsquoten Tagestourismus: 1. Stufe = 31,7%, 2. Stufe = 30,0% (vgl. Maschke (2005): Tagesreisen der Deutschen. Schriftenreihe Heft Nr. 50. München).

Es sei darauf hingewiesen, dass in Deutschland üblicherweise bei der Ermittlung touristischer Wertschöpfungs- und Einkommenseffekte die sog. induzierten Effekte (Konsumkreislaufeffekte = zusätzliche Einkommensentstehung durch Wiederverausgabung entstehender direkter und indirekter Einkommen) vernachlässigt werden. Somit können die in nachfolgender Tabelle dargestellten Berechnungsannahmen und ermittelten (durch Lärm bedrohten) touristischen Einkommen im Beherbergungswesen als durchaus konservativ eingeschätzt werden.

#### 4.6.3 Hochrechnung der bedrohten Beschäftigung im Übernachtungstourismus (Beherbergungsbetriebe) - Neue Zugzahlen

Die potenziellen Auswirkungen auf die touristische Beschäftigung (ausgehend vom Übernachtungstourismus in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben) werden über die Ausgaben der Touristen, den entsprechenden Nettoumsatz und die resultierende Wertschöpfung abgeschätzt. Es wird nachfolgend die so genannte Beschäftigungsäquivalenz ermittelt. Das Ergebnis ist eine rechnerische Größe, die die Anzahl der durch den Übernachtungstourismus geschaffenen Vollzeit Arbeitsplätze angibt.

Die Berechnung der Beschäftigungseffekte erfolgt üblicherweise über die Umrechnung der Wertschöpfung auf eine Beschäftigung mit Durchschnittseinkommen.<sup>125</sup> Hierzu wird das durchschnittliche Primäreinkommen der privaten Haushalte je Einwohner in Ostholstein von 19.135 € angesetzt (2007).<sup>126</sup> Zu den Primäreinkommen der privaten Haushalte zählen das Arbeitnehmerentgelt, die Selbständigeneinkommen inkl. Vergütung mithelfender Familienangehöriger, Überschüsse aus Vermietung und Verpachtung sowie netto empfangenen Vermögenseinkommen.

Die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten (bedrohten) Beschäftigungsäquivalente beziehen sich auf die von Beherbergungsbetrieben ausgehende lärmbedrohte Wertschöpfung.

**Tabelle 34 Bedrohte Beschäftigung im Lärmkorridor (Beherbergungsbetriebe) - neue Zugzahlen**

Trassenvariante	Bedrohte WS gesamt (in 1.000 €)	Ø Primäreinkommen p.a. der privaten Haushalte je Einwohner in €* je Einwohner in €*	Bedrohte Vollzeit Arbeitsplätze Beschäftigungsäquivalenz Beherbergung im Lärmkorridor
A	7.813	19.135	410
1A	8.594	19.135	450
E	6.543	19.135	340
X	3.548	19.135	190

Anm.: \* Statistische Ämter der Länder (Hrsg.), Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, 2009 (Wert für Ostholstein 2007)

Quelle: Georg & Ottenströer.

<sup>125</sup> Eine vergleichbare Methodik zur Ermittlung der Beschäftigungseffekte im Tourismus wendet beispielsweise dwif consulting oder das Institut für Management und Tourismus der Fachhochschule Westküste, Heide / Holstein an.

<sup>126</sup> Wert für 2007 lt. Statistische Ämter der Länder 2009. Vgl. Arbeitskreis "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder" im Auftrag der Statistischen Ämter der 16 Bundesländer, des Statistischen Bundesamtes und des Bürgeramtes, Statistik und Wahlen, Frankfurt a. M.: "Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen Deutschlands 1995 bis 2007, Reihe 2, Band 3" (Anmerkung: Aktuelle Primäreinkommen auf Kreisebene sind nach Kenntnisstand der Gutachter zum Juni 2010 noch nicht veröffentlicht).

#### 4.6.4 Grobeinschätzung weiterer Beherbergungssegmente (Camping und "Graubereich") sowie Gesamteffekt im Übernachtungstourismus - neue Zugzahlen

Da die Betroffenheitsanalyse auftragsgemäß schwerpunktmäßig den Bereich der gewerblichen Beherbergungsbetriebe (mit 9 und mehr Betten) und Privatquartiere untersucht, erfolgt nachfolgend nur eine Grobeinschätzung (Hochrechnung) der weiteren Übernachtungssegmente.

##### **Gesamtsplit der Übernachtungssegmente im Reisegebiet Ostsee:**

Laut Tourismusbarometer 2005 verteilen sich die **Übernachtungen** (prozentualer Anteil) der unterschiedlichen Tourismussegmente im Reisegebiet Ostsee von Schleswig-Holstein wie folgt:<sup>127</sup>

▶ Gewerbliche und Privatquartiere:	38,9 %
▶ Verwandten-/Bekanntebesuche:	22,4 %
▶ Freizeitwohnsitze:	10,0 %
▶ Camping (Touristik- & Dauercamping):	28,7 %

Nachfolgend wird im Rahmen einer stark vereinfachenden Hochrechnung über den proportionalen Aufschlag auf das Hauptsegment der gewerblichen und privaten Beherbergungsbetriebe die Betroffenheit der "Graubereiche" des Übernachtungstourismus abgeschätzt. Es wird darauf hingewiesen, dass die modellhafte Berechnung von der vereinfachenden Annahme ausgeht, dass sich die Verteilung der Übernachtungen im Lärmkorridor auf die verschiedenen Tourismussegmente proportional zum gesamten Reisegebiet Ostsee verhält.<sup>128</sup>

Es ergibt sich im Szenario mit neuen Zugzahlen bezüglich der bedrohten Umsätze, Wertschöpfung / Einkommen und Arbeitsplätze ein Faktor von rd. 1,8 auf die oben aufgezeigten Bedrohungspotenziale im Hauptsegment der Beherbergungsbetriebe (gewerblich und privat), um zum Bedrohungspotenzial sämtlicher Beherbergungssegmente zu gelangen.

Tabelle 35 fasst die durch Bahnlärm perspektivisch bedrohten touristischen Parameter des Übernachtungstourismus über alle Übernachtungssegmente Ostholsteins für das Jahr 2025 zusammen.

<sup>127</sup> Vgl. Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein, Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. (Hrsg.): Tourismusbarometer Schleswig-Holstein - Jahresbericht 2005, Kiel (insb. Seite 42)

<sup>128</sup> Bezüglich der durchschnittlichen Ausgaben pro Übernachtung für die verschiedenen Tourismussegmente wurde insbesondere auf folgende aktuelle Studie zurückgegriffen: Fachhochschule Westküste (FHW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Februar 2010, Anlage 2 mit Bezug und Inflationsbereinigung der Werte aus folgenden Studien; Harrer, B. (2005): Wirtschaftsfaktor Tourismus im Reisegebiet Ostsee, München; Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein, Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. (Hrsg.): Tourismusbarometer Schleswig-Holstein - Jahresbericht 2005, Kiel.

Es ergibt sich bei Berücksichtigung der neuen Zugzahlen und isolierter Betrachtung des Bahn lärms, unter den getroffenen Modellannahmen,<sup>129</sup> für alle Übernachtungssegmente eine lärmbedrohte Wertschöpfung p.a. zwischen schätzungsweise rd. 6,9 Mio. € (Trassenvariante X) und 16,6 Mio. € (Trassenvariante 1A).

**Tabelle 35 Schätzung touristischer Kennzahlen im Lärmkorridor in allen Übernachtungssegmenten (neue Zugzahlen) für das Jahr 2025**

Bedrohte Übernachtungen Vereinfachte Hochrechnung	Übernachtungen in %	Trassenvariante (neue Zugzahlen) alle Übernachtungs-Tourismussegmente			
		A	1A	E	X
Gewerbliche & Privatquartiere	38,9 %	280.320	308.352	234.768	127.312
Verwandten-/Bekanntebesuche	22,4 %	161.464	177.611	135.226	73.332
Freizeitwohnsitze	10,0 %	71.762	78.938	60.101	32.592
Touristik- und Dauercamping	28,7 %	206.316	226.947	172.789	93.702
<b>Gesamt (gerundet)</b>	<b>100,0 %</b>	<b>720.000</b>	<b>792.000</b>	<b>603.000</b>	<b>327.000</b>

Bedrohte Brutto-Umsätze (€) (€-Summen gerundet)	Ø Ausgaben pro Übernacht.	Trassenvariante (neue Zugzahlen)			
		A	1A	E	X
Gewerbliche & Privatquartiere	53,0	16.398.720	18.038.592	13.733.928	7.447.752
Verwandten-/Bekanntebesuche	30,8	4.969.872	5.466.859	4.162.268	2.257.150
Freizeitwohnsitze	34,2	2.457.128	2.702.841	2.057.845	1.115.946
Touristik- und Dauercamping	23,7	4.898.568	5.388.425	4.102.551	2.224.766

Bedrohte Brutto-Umsätze (1.000 €)	alle Segmente	28.724	31.597	24.057	13.046
Bedrohte Nettoumsätze (1.000 €)	alle Segmente	25.420	27.962	21.289	11.545
Bedrohte Wertschöpfung (1.000 €)	alle Segmente	15.105	16.615	12.650	6.860
Bedrohte Arbeitsplätze	alle Segmente	790	870	660	360

Anm.: Übernachtungen: Verteilung lt. Tourismusbarometer 2005 für das Reisegebiet Ostsee, Schleswig-Holstein. Ausgaben pro Übernachtung: Fachhochschule Westküste (FWW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination Fehmarnbelt, Februar 2010. Camping: Ausgabe wert als gewichteter Durchschnitt von Dauercamping (rd. 19 €/Tag) und Touristikcamping (rd. 35 €/Tag). Übernachtungsanteil Dauercamping liegt lt. Tourismusbarometer 2005 im Bereich Ostsee bei 70,9 %, Touristikcamping bei 29,1 %. Bedrohte Wertschöpfung: Zur Berechnung der bedrohten Wertschöpfung und Beschäftigung des Campingsegments und des "Graubereichs" wird ein vergleichbares Berechnungsmodell wie im Abschnitt 4.6.2 und 4.6.3 angewendet.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Damit einher geht eine lärmbedrohte Zahl an Vollzeit Arbeitsplätzen (Beschäftigungsäquivalenz) zwischen 360 (Trassenvariante X) und 870 (Trassenvariante 1A) in sämtlichen Segmenten des Übernachtungstourismus.<sup>130</sup>

<sup>129</sup> Da die modellhafte Berechnung von der vereinfachenden Annahme ausgeht, dass sich die Verteilung der Übernachtungen im Lärmkorridor auf die verschiedenen Tourismussegmente proportional zum gesamten Reisegebiet Ostsee verhält, ist die ermittelte regionalökonomische (potenzielle) Betroffenheit in den "grauen Beherbergungssegmenten" und im Campingbereich unsicherer, als die überwiegend georeferenzierten und den Lärmzonen zugeordneten Gewerbe- und Privatquartiere. Eine weiterführende Untersuchung, welche auch die Übernachtungssegmente "Verwandten-/Bekanntebesuche", "Freizeitwohnsitze" und "Camping" über Adressdaten georeferenziert und den trassenspezifischen Lärmzonen zuordnet ist zu empfehlen. Dies kann die vorliegende Betroffenheitsanalyse aufgrund des Screening-Charakters und des begrenzten Untersuchungsumfangs nicht leisten.

<sup>130</sup> Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den oben aufgezeigten regionalwirtschaftlichen Kennzahlen um teils vereinfacht hochgerechnete Tourismusparameter handelt, die Lärm (bei isolierter Betrachtung des Bahn lärms) ausgesetzt sind. Es handelt sich nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionalem Tourismus, sondern allein um eine Schätzung des Bedrohungspotenzials.

#### 4.7 Alte Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

Die nachfolgende Analyse wird analog zu Abschnitt 4.6 durchgeführt. Einzige Änderung ist der Ansatz der (deutlich höheren) **alten Zugzahlen** mit den entsprechenden Wirkungen auf die lärmbelastete Bettenzahl. Um nachfolgend Wiederholungen zu vermeiden werden nur die Ergebnistabellen - ohne umfangreiche Erläuterungstexte - geliefert. Entsprechende methodische Erläuterungen wie auch die zugrunde liegenden Modellannahmen sind dem Abschnitt 4.6 zu entnehmen. Es erfolgt jedoch im Anschluss an Abschnitt 4.7 noch ein zusätzlicher kurzer Exkurs zum Thema "Camping-Tourismus".

##### 4.7.1 Berechnung touristischer Kennzahlen im Lärmkorridor (Beherbergungsbetriebe) - Szenario: Alte Zugzahlen

Die nachfolgende Abbildung gibt die touristischen Kennzahlen bei Betrachtung der gewerblichen und privaten Beherbergungsbetriebe wieder, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) bei Ansatz der **alten Zugzahlen** für das Jahr 2025 ausgesetzt bzw. durch Bahnlärm bedroht sind. Es handelt sich hierbei nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern (wie erläutert) nur um eine Einschätzung der Bedrohungspotenziale.

**Tabelle 36 Schätzung touristischer Kennzahlen im Lärmkorridor in allen Übernachtungssegmenten (alte Zugzahlen) für das Jahr 2025**

Summe im Lärmkorridor (gerundet)	Trassenvariante				gew./priv. Ø Kennzahl Kommentar
	Nachts > 45 dB(A), alte Zugzahlen				
Lärmgrenze und Zugzahlen	gew./priv. Variante A	gew./priv. Variante 1A	gew./priv. Variante E	gew./priv. Variante X	
Beherbergungsbetriebe					
Bettenzahl im Lärmkorridor	4.080	5.560	3.890	2.750	Vgl. Abs. 4.5.2
Übernachtungen im Lärmkorridor*	477.000	649.000	454.000	321.000	32 %
Bruttoumsatz im Lärmkorridor (1.000 €)**	25.257	34.419	24.081	17.024	53,00 €
Nettoumsatz im Lärmkorridor (1.000 €)	22.351	30.459	21.310	15.065	-13 %
Wertschöpfung (direkt + indirekt) (1.000 €)	13.281	18.099	12.663	8.952	1. + 2. Stufe
Bedrohte Arbeitsplätze	690	990	660	470	

Anm.: Dargestellt sind die für das Jahr 2025 quantifizierten Bedrohungspotenziale. \* Ø Bettenauslastung: 32 %. Überschlägige Ermittlung anhand der gewichteten Bettenauslastung (bzgl. Gesamtbettenzahl) der betrachteten Gemeinden, Berücksichtigung der amtlichen Beherbergungsstatistik und lokalen Befragungsergebnisse. \*\* Ø-Ausgaben pro Übernachtung (gew./priv.): 53,00 € pro Übernachtung. Überschlägige Ermittlung anhand der gewichteten Ausgaben (bzgl. Gesamtbettenzahl) in den betrachteten Gemeinden, Berücksichtigung der TASH- und lokalen Befragungsergebnisse.

Quelle: Georg & Ottenströer.

Im Vergleich zum Szenario "Neue Zugzahlen" ergibt sich für das Szenario "Alte Zugzahlen" ein deutlich höheres Bedrohungspotenzial.

Auch bestehen zwischen den Trassenvarianten erhebliche Unterschiede hinsichtlich des Bedrohungspotenzials ggü. der touristischen Wertschöpfung in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben.

Wiederum **am vorteilhaftesten** fällt **die Trassenvariante X** mit 2.750 Betten und knapp 320.000 Übernachtungen p.a. im Lärmkorridor aus. Die stärkste lärmbedingte Betroffen-

heit des Beherbergungswesens ist bei der Trassenvariante 1A mit rd. 5.500 Betten und 650.000 Übernachtungen im Lärmkorridor zu erwarten. Beim Nettoumsatz reicht die potenzielle Betroffenheit von jährlich etwa 15,0 bis 30,5 Mio. €.

Bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms (Szenario: Alte Zugzahlen) wird in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens (Löhne, Gehälter, Gewinne) je nach Trassenvariante zwischen etwa 9,0 und 18,0 Mio. € durch Bahnlärm bedroht. Diese Einkommen hängen direkt oder indirekt mit dem Umsatz der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor zusammen.

Je nach Trassenführung sind bei Berücksichtigung der **alten Zugzahlen** lärmbedingt im Übernachtungstourismus zwischen 470 und 950 Vollzeitarbeitsplätze / Personen (inkl. Nicht-Erwerbstätiger, aber mit zu versorgender Haushaltsmitglieder) bedroht, die durch den Tourismus durch Beherbergungsbetriebe (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) ihren Lebensunterhalt mit einem durchschnittlichen Primäreinkommen bestreiten können.

Die oben aufgezeigten Kennzahlen zeigen, dass die **Bedrohungspotenziale zwischen den Trassenvarianten deutlich variieren**. Das Bedrohungspotenzial der Trassenvariante X beträgt nur etwa die Hälfte der ungünstigsten Trassenvariante 1A.

Die nachfolgenden beiden Tabellen zeigen die Berechnungen der Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte im Szenario "Alte Zugzahlen" (vgl. sinngemäße Erläuterung in den Abschnitten 4.6.2 und 4.6.3).

**Tabelle 37 Nebenrechnung: Bedrohte Wertschöpfung in Beherbergungsbetrieben (alte Zugzahlen)**

Trassen- variante	Bedrohter Nettoumsatz im Lärmkorridor	Lärm-Bedrohte Wertschöpfung 1. Stufe		Lärm-Bedrohte Wertschöpfung 2. Stufe			Bedrohte WS gesamt (in €)
		WS-Quote 1* (in 1.000 €)	WS 1 (1.000 €)	Umsatz-WS 1 (in 1.000 €)	WS-Quote 2*	WS 2 (in 1.000 €)	
A	22.351	42,03 %	9.394	12.957	30,00 %	3.887	13.281
1A	30.459	42,03 %	12.802	17.657	30,00 %	5.297	18.099
E	21.310	42,03 %	8.957	12.354	30,00 %	3.706	12.663
X	15.065	42,03 %	6.332	8.733	30,00 %	2.620	8.952

Anm.: Angaben in 1.000 €. \* Wertschöpfungsquoten (1. und 2. Stufe) im Übernachtungstourismus (nach Harter, Scherr, 2002 und Fachhochschule Westküste, 2010).

Quelle: Georg & Ottenströer.

**Tabelle 38 Nebenrechnung: Bedrohte Arbeitsplätze in Beherbergungsbetrieben (alte Zugzahlen)**

Trassen- variante	Bedrohte WS gesamt (in 1.000 €)	Ø Primäreinkommen p.a. der privaten Haushalte je Einwohner in € *	Bedrohte Vollzeitarbeitsplätze
			Beschäftigungsäquivalenz Beherbergung im Lärmkorridor
A	13.281	19.135	690
1A	18.099	19.135	990
E	12.663	19.135	660
X	8.952	19.135	430

Anm.: \* Statistische Ämter der Länder (Hrsg.), Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, 2009 (Wert für Ostholstein 2007).

Quelle: Georg & Ottenströer.

#### 4.7.2 Gesamteffekt im Übernachtungstourismus bei Grobeinschätzung weiterer Beherbergungssegmente - Alte Zugzahlen

Die nachfolgende Tabelle 39 gibt die Hochrechnung der touristischen Kennzahlen für alle Übernachtungssegmente wieder, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) bei Ansatz der **alten Zugzahlen** ausgesetzt sind.<sup>131</sup> Es handelt sich hierbei nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern um eine Einschätzung der Bedrohungspotenziale. Es ergibt sich bezüglich der bedrohten Umsätze, Wertschöpfung / Einkommen und Arbeitsplätze ein Faktor von rd. 1,8 auf die oben aufgezeigten Bedrohungspotenziale der Beherbergungsbetriebe (gewerblich und privat), um zum Bedrohungspotenzial sämtlicher Beherbergungssegmente zu gelangen.

**Tabelle 39 Schätzung touristische Kennzahlen im Lärmkorridor in allen Übernachtungssegmenten (alte Zugzahlen)**

Bedrohte Übernachtungen vereinfachende proportionale Hochrechnung	Übernachtungen in %	Trassenvariante (alte Zugzahlen) alle Übernachtungs-Tourismussegmente			
		A	1A	E	X
Gewerbliche & Privatquartiere	38,9 %	476.544	649.408	454.352	321.200
Verwandten-/Bekanntebesuche	22,4 %	274.489	374.059	261.707	185.011
Freizeitwohnsitze	10,0 %	121.995	166.248	116.314	82.227
Touristik- und Dauercamping	28,7 %	350.736	477.964	334.403	236.403
Gesamt (gerundet)	100,0 %	1.224.000	1.668.000	1.167.000	825.000
Bedrohte Brutto-Umsätze (Summen gerundet)	Ø Ausgaben pro Übernacht.	Trassenvariante (alte Zugzahlen)			
		A	1A	E	X
Gewerbliche & Privatquartiere	53,0	27.877.824	37.990.368	26.579.592	18.790.200
Verwandten-/Bekanntebesuche	30,8	8.448.782	11.513.536	8.055.334	5.694.645
Freizeitwohnsitze	34,2	4.177.118	5.692.347	3.982.595	2.815.459
Touristik- und Dauercamping	23,7	8.327.566	11.348.349	7.939.762	5.612.942
Bedrohte Brutto-Umsätze (1.000 €)	alle Segmente	48.831	66.545	46.557	32.913
Bedrohte Nettoumsätze (1.000 €)	alle Segmente	43.214	58.889	41.201	29.127
Bedrohte Wertschöpfung (1.000 €)	alle Segmente	25.678	34.992	24.482	17.307
Bedrohte Arbeitsplätze	alle Segmente	1.340	1.830	1.280	900

Anm.: Übernachtungen in %. Da die modellhafte Berechnung von der vereinfachenden Annahme ausgeht, dass sich die Verteilung der Übernachtungen im Lärmkorridor auf die verschiedenen Tourismussegmente proportional zum gesamten Reisegebiet Ostsee verhält, ist die ermittelte regionalökonomische (potenzielle) Betroffenheit in den "grauen Beherbergungssegmenten" und im Campingbereich unsicherer, als die überwiegend georeferenzierten und den Lärmzonen zugeordneten Gewerbe- und Privatquartiere. Verteilung lt. Tourismusbarometer 2005 für das Reisegebiet Ostsee, Schleswig-Holstein. Ø Ausgaben: Fachhochschule Westküste (FHW), Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination Fehmarnbelt, Februar 2010. Camping: Ausgabewert als gewichteter Durchschnitt von Dauercamping (rd. 19 €/Tag) und Touristikcamping (rd. 35 €/Tag). Übernachtungsanteil Dauercamping liegt lt. Tourismusbarometer 2005 im Bereich Ostsee bei 70,9 %, Touristikcamping bei 29,1 %. Bedrohte Wertschöpfung: Zur Berechnung der bedrohten Wertschöpfung und Beschäftigung des Campingsegments und des "Graubereichs" wird ein vergleichbares Berechnungsmodell wie im Kapitel 4.6.2 und 4.6.3 angewendet.

Quelle: Georg & Ottenströer.

<sup>131</sup> Es gelten die gleichen Modell- und Berechnungsannahmen der Kapitel 4.5 und 4.6 dieser Untersuchung.

Es ergibt sich bei Berücksichtigung der alten Zugzahlen und isolierter Betrachtung des Bahnlärms, unter den getroffenen Modellannahmen, für alle Übernachtungssegmente eine lärmbedrohte Wertschöpfung p.a. zwischen rd. 17,0 Mio. € (Trassenvariante X) und 35,0 Mio. € (Trassenvariante 1A).

Damit einher geht eine lärmbedrohte Zahl an Vollzeit Arbeitsplätzen (Beschäftigungsäquivalenz) zwischen 900 (Trassenvariante X) und 1.830 (Trassenvariante 1A) in sämtlichen Segmenten des Übernachtungstourismus.<sup>132</sup>

### **Exkurs Camping-Tourismus**

*Nach überschlägiger Betrachtung befinden sich knapp 30 Campingplätze (von insgesamt 86 Campingplätzen in Ostholstein) in einer Distanz von unter 3 km Luftlinie zur derzeitigen Bahntrasse.<sup>133</sup> Damit finden im Touristkamping (ohne Dauercamping) überschlägig 300.000 bis 350.000 Camping-Übernachtungen p.a.<sup>134</sup> mit einem jährlichen Bruttoumsatz zwischen 10,5 bis 12,3 Mio. € in Nähe der derzeitigen Bahntrasse statt (Ansatz für Reise-camping mit etwa 35 € pro Tag).<sup>135</sup>*

*Im Campingbereich besonders betroffene Gemeinden sind Scharbeutz/Haffkrug, Sierksdorf, Neustadt i.H. (nur begrenzt), Neukirchen, Großenbrode und der südliche Bereich Fehmarns.*

*Eine spezifische Lokalisierung und Lärmprüfung hat im Campingbereich nicht stattgefunden.*

*Da sich der Großteil der Campingplätze des Betrachtungsraumes im Küstenbereich der Ostsee befindet, sind zur Minimierung von Betroffenheiten im Campingsegment, Trassenvarianten, die in weiterer Entfernung der Küste verlaufen (insb. in den Bereichen Scharbeutz / Haffkrug / Sierksdorf / Neustadt sowie Neukirchen / Großenbrode), zu bevorzugen. Aus diesem Grund wird die Trassenvariante 1A mit Durchfahrung der Seebäder zu einer verhältnismäßig großen Betroffenheit des Campingsegmentes führen.*

---

<sup>132</sup> Bei diesen teilweise hochgerechneten Tourismusparametern, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) ausgesetzt sind, handelt es sich nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern allein um eine Einschätzung möglicher Bedrohungspotenziale.

<sup>133</sup> Einschätzungen zur Entfernung wurden überschlägig anhand von Adressdaten der Campingplätze und Luftbilddaufnahmen durchgeführt.

<sup>134</sup> Grob-Schätzung der Anteile der betroffenen Touristik-Campingübernachtungen anhand der Übernachtungen im Touristkamping in den jeweiligen Fremdenverkehrsgemeinden (Übernachtungszahlen im Touristik-Camping vom Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig Holstein (2009): "Der Fremdenverkehr in den Gemeinden Schleswig-Holsteins 2008").

<sup>135</sup> Vgl. Fachhochschule Westküste (FHW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Februar 2010, Anlage 2.

#### 4.8 Einschätzungen zu Tagestourismus und Schienenhinterlandanbindung

Neben dem Übernachtungstourismus kommt dem Tagestourismus in Ostholstein ebenfalls hohe ökonomische Bedeutung zu.

Eine Untersuchung des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (2005) ergab für das schleswig-holsteinische Reisegebiet Ostsee einen Bruttoumsatz 2004 für den Übernachtungstourismus von rd. 1,5 Mrd. € während der Tagestourismus etwa 1,6 Mrd. € (Tagesausgaben = 28,50 € pro Person) generiert.<sup>136</sup> Während der Umsatz aus dem übernachtenden Tourismus an erster Stelle dem Gastgewerbe, gefolgt von Dienstleistung und Einzelhandel, zu Gute kommt, profitiert vom Tagestourismus an erster Stelle der Einzelhandel.

Eine "Quantitative Analyse der Destination Fehmarnbelt" durch die Fachhochschule Westküste (2010) errechnet für den deutschen Teil (Ostholstein, Plön, Lübeck) einen touristischen Bruttoumsatz von 2,97 Mrd. €, wovon 1,12 Mrd. € auf den Übernachtungstourismus und ca. 1,85 Mrd. € auf den Tagestourismus (Tagesausflüge und Tagesgeschäftsreisen) entfallen. Für 2008 wird in dieser Analyse von rd. 36 Mio. Tagesausflügen (ohne Tagesgeschäftsreisen) in Ostholstein ausgegangen.<sup>137</sup>

Hinsichtlich der Betroffenheit des Tagestourismus durch die verstärkten Bahnverkehre werden folgende erste Einschätzungen (Thesen) getroffen, die in weiteren spezifischen Analysen zum Thema "Tagestourismus und Schienenhinterlandanbindung" verifiziert werden müssen:

- ▶ Es kann davon ausgegangen werden, dass Tagesgeschäftsreisen aufgrund der spezifischen Besuchsanlässe (oft ohne eine variable Wahl des Zielortes) in geringerem Ausmaß vom zunehmenden Bahnverkehr betroffen sind.
- ▶ Bei den Tagesausflüglern (mit freizeitorientierter Besuchsmotivation) ist von einer größeren Flexibilität hinsichtlich des Ausflugszieles auszugehen. Somit droht (bei erheblicher Störung der Tagesausflügler durch zunehmenden Bahnverkehr) ein partielles Ausweichen auf Ziele in anderen Ausflugsregionen.
- ▶ Es wird davon ausgegangen, dass zukünftig aufgrund des Auftretens stärkerer Lärmbelastungen (z.B. durch Güterbahnverkehr) während der Nacht eine tendenziell geringere lärmbezogene Beeinträchtigung des Tagestourismus im Vergleich zum Übernachtungstourismus besteht (vgl. die Abschnitt 3 zu den lärmtechnischen Ergebnissen).
- ▶ Bei der lärmbezogenen Bedrohung sind die Tagesausflugsziele (Aufenthaltsorte) und deren Lärmbeeinträchtigung durch Bahnverkehr auf lokaler Ebene zu beachten (dies kann im Rahmen dieser Analyse nicht erfolgen). Hierbei wären in weiterführenden Analysen beispielsweise die Strandbereiche, die Fußgängerzonen der Ausflugsgemeinden, die Reit- und Wanderwege oder die freiluftorientierten Freizeitanlagen (z.B. Hansa Park, Freibäder) spezifisch zu bewerten.

<sup>136</sup> Vgl. Ostsee-Holstein-Tourismus e.V., Timmendorfer Strand: Presseinfo August 2005 zum Umsatz und regionalökonomischen Bedeutung des Tourismus u.a. für die Destinationen Ostsee (Untersuchung des dwif, München). URL: [http://www.luebecknews.de/images/stories/2005/TouristikFachnews/2005\\_899.pdf](http://www.luebecknews.de/images/stories/2005/TouristikFachnews/2005_899.pdf) (11.08.2010).

<sup>137</sup> Fachhochschule Westküste (FHW), Institut für Management und Tourismus, Heide/Holstein: Quantitative Analyse der Destination "Fehmarnbelt", Februar 2010.

- ▶ Der potenziellen Bedrohung des Tages- und Übernachtungstourismus (gilt natürlich auch für die lokale Bevölkerung), durch unverträglich lange Wartezeiten an den Bahnübergängen aufgrund stark zunehmenden Bahnverkehr, ist durch Tunnel- und/oder Brückenquerungen der Bahntrasse an geeigneten Orten zu begegnen.
- ▶ Die Bedrohung des Tourismus durch Zerschneidung und (zu) lange Wartezeiten an Bahnquerungen kann sich selbstverständlich auch negativ auf die Urlaubsorte, Ausflugsziele und Strandbereiche auswirken, die außerhalb des Lärmkorridors der Bahntrasse liegen.
- ▶ Aufgrund der Nähe zu wichtigen (südlichen) Tagesausflugs-Quellmärkten wie z.B. Hamburg oder Lübeck, den hoch frequentierten Strandbereichen und Attraktionen (z.B. Hansa Park, SeaLife Center) stellen die Küstenorte an der Inneren Lübecker Bucht (insbesondere Timmendorfer Strand, Scharbeutz / Haffkrug und Sierksdorf) klassische und attraktive Tagesausflugsziele dar. Der Tagestourismus bildet somit gerade für diese Orte eine sehr wichtige ökonomische Basis.
- ▶ Im nördlichen Ostholstein werden die Bedeutung des Tagestourismus und somit auch die potenzielle Betroffenheit in diesem Tourismussegment als deutlich geringer eingeschätzt als im Süden des Kreises.

Es folgt eine (beispielhafte) vereinfachende Modellrechnung für die durch Bahnlärm und schlechtere Erreichbarkeit (unverträglich lange geschlossene niveaugleiche Bahnübergänge) potenziell bedrohte Grundgesamtheit an Tagesausflugstourismus in den drei Küstenorten Timmendorfer Strand, Scharbeutz / Haffkrug und Sierksdorf. Diese drei Gemeinden konnten ihre Tagesausflugszahlen p.a. im Rahmen der Befragung quantifizieren.

Die nachfolgende Berechnung erfolgt - nach einer ähnlichen Methode wie oben ausführlicher dargestellt - für den Übernachtungstourismus.<sup>138</sup>

In den drei betrachteten Fremdenverkehrsgemeinden hängen 4.700 (umgerechnete) Vollzeit Arbeitsplätze vom Tagesausflugsverkehr ab. Bei Rückgang des Tagestourismus sind diese Arbeitsplätze (partiell) bedroht. Diese Bedrohungspotenziale im Tagestourismus sind additiv zur oben dargestellten potenziellen Betroffenheit im Übernachtungstourismus zu verstehen.

Die erhebliche regionalökonomische Bedeutung des Tagestourismus der dargestellten drei Fremdenverkehrsgemeinden in der Lübecker Bucht legt die Empfehlung nahe, aus touristisch-regionalökonomischer Sicht, Trassenvarianten umzusetzen, welche den Tagestourismus, z.B. durch Bahnlärm oder stark verlängerte Wartezeiten an niveaugleichen Bahnübergängen, in möglichst geringem Umfang beeinträchtigt. Ähnliche Argumente, jedoch möglicherweise mit geringerer regionalökonomischer Relevanz, gelten selbstverständlich auch für andere Bereiche der Untersuchungsregion.

---

<sup>138</sup> Änderungen zu oben: 19% Mwst. sowie Wertschöpfungsquote 1. Stufe: 31,7%.

**Tabelle 40** Bedeutung des Tagesausflugstourismus in den drei Küstenorten  
Timmendorfer Strand, Scharbeutz / Haffkrug, Sierksdorf (3 Tabellen)

Betrachtete Gemeinde (gerundete Werte)	Tagesausflüge p.a.	Ø Ausgabe pro Tagesgast (in €)	Brutto-Umsatz (in 1.000 €)	Netto-Umsatz* (in 1.000 €)
Timmendorfer Strand	3.000	32,00	96.000	80.672
Scharbeutz / Haffkrug	2.200	28,50	62.700	52.689
Sierksdorf	1.600	28,50	45.600	38.319
Summe	6.800	30,00	204.300	171.680

Tagesausflugstourismus Wertschöpfung 1. Stufe		Tagesausflugstourismus Wertschöpfung 2. Stufe		
WS-Quote 1**	WS 1 (in 1.000 €)	Umsatz-WS 1 (in 1.000 €)	WS-Quote 2**	WS 2 (in 1.000 €)
31,70 %	54.423	117.258	30,00 %	35.177

Tagesausflügler WS gesamt (in 1.000 €)	Ø Primäreinkommen p.a. der privaten Haushalte je Einwohner in €***	Vollzeitarbeitsplätze Beschäftigungsäquivalenz Tagesausflugstourismus
89.600	19.135	4.680

Anm.: \* Ansatz von 19 % MwSt. \*\* Wertschöpfungsquoten (1., 2. Stufe) im Tagestourismus (Maschke, 2005 und FHW, 2010). \*\*\* Statistische Ämter der Länder (Hrsg.), VGR der Länder, 2009 (Wert für Ostholstein 2007).

Quelle: Georg & Ottenströer.

Es bleibt abschließend darauf hinzuweisen, dass sich eine spezifische (zusätzliche) Analyse der Betroffenheit des Tagestourismus durch Erfassung lokaler Konfliktpunkte (ggf. unterstützt durch empirische Untersuchungen) aufgrund der Bedeutung dieses Tourismussegmentes empfiehlt.

## 4.9 Zusammenfassung und weitere Untersuchungsschritte

### 4.9.1 Einführung

Der Tourismus ist die tragende Wirtschaftssäule in Ostholstein. In 2009 konnten allein in den 1.075 gewerblichen Beherbergungsbetrieben (mit 9 und mehr Betten) mit insgesamt knapp 50.000 Betten etwa 1,04 Mio. Ankünfte und knapp 5,4 Mio. Übernachtungen verzeichnet werden. Dazu kommen noch 86 Campingplätze und der touristische "Graubereich", die zusätzlich erhebliche Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung im Kreis sichern. Angesichts der Bedeutung des Tourismus in der Region ist eine hohe Verantwortung bezüglich des Wirtschaftszweiges geboten. Ostholstein verfügt über eine relativ geringe durchschnittliche Bettenauslastung und somit eine hohe betriebswirtschaftliche Sensitivität der örtlichen Beherbergungsbranche.

Besonders geprägt bzw. abhängig vom Tourismus, sind die Heilbäder, Ostseebäder, Ostseeheilbäder und Erholungsorte zwischen Bad Schwartau und Fehmarn entlang der ostholsteinischen Ostseeküste. Insbesondere die sehr hohe Tourismusdichte in den betrachteten Gemeinden in der Lübecker Bucht wie Timmendorfer Strand, Scharbeutz/Haffkrug, Sierksdorf und in Wagrien in Großenbrode und Fehmarn unterstreicht die erhebliche Bedeutung des Tourismus als Hauptwirtschaftszweig für diese Gemeinden. In den Gemeinden Scharbeutz, Neustadt i.H., Schashagen, Heringsdorf, Neukirchen, Großenbrode und Fehmarn nimmt zusätzlich der Campingtourismus eine hohe Bedeutung ein.

Im Rahmen des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung in Folge der festen Fehmarnbelt-Querung wird mit einem stark erhöhten Bahnverkehr (insb. Güterbahnverkehr) und negativen Auswirkungen auf den Tourismus der Region insbesondere durch zusätzlichen Bahnlärm gerechnet. Die derzeitige Bahntrasse, welche als eine der möglichen zukünftigen Trassenvarianten von der Deutschen Bahn betrachtet wird, weist eine Reihe an konfliktträchtigen Bereichen in den touristischen Gemeinden Ostholsteins auf. Eine Kernaufgabe der touristischen Untersuchung ist es u.a., die unterschiedlichen Bedrohungspotenziale alternativer Trassenverläufe für den Tourismus der Region aufzuzeigen.

### 4.9.2 Eingrenzung und Methodik der touristischen Untersuchung

Die touristische Analyse konzentriert sich auf das Thema Bahnlärm und die möglichen Auswirkungen auf den Übernachtungstourismus in Beherbergungsbetrieben. Die Untersuchung konzentrierte sich auf das Übernachtungssegment der privaten und gewerblichen Beherbergungsbetriebe. Campingtourismus, Verwandten-/Bekanntebesuche und Freizeitwohnsitze wurden nicht per Lokalisierung sondern nur im Rahmen einer vereinfachten Hochrechnung berücksichtigt.

Es wurde allein die "lärmbelastete Grundgesamtheit" (Bedrohungspotenzial) an touristischer Wertschöpfung und touristischen Arbeitsplätzen in der Region unter Berücksichtigung der verschiedenen Trassenvarianten betrachtet. Die Ermittlung des Verlustes oder des Rückgangs dieser potenziell lärmbelasteten touristischen Kennzahlen bedarf weiterführender empirischer Erhebungen.

In einem kurzen Exkurs wurde Bezug auf die Bedeutung des Tagestourismus genommen (vgl. Kapitel 4.8), jedoch ist der Tagestourismus ggf. im Rahmen einer gesonderten Untersuchung vertiefend hinsichtlich seiner Betroffenheit zu analysieren.

Zur Lokalisierung des lärmbelasteten Übernachtungstourismus wurden als Ausgangspunkt die betroffenen privaten und gewerblichen Beherbergungsbetten im Lärmkorridor (angebotsseitig) ermittelt. Darauf aufbauend wurde über die Bettenauslastung das dazugehörige Übernachtungsvolumen (nachfrageseitig) hochgerechnet. Anhand von Durchschnittsausgaben je Übernachtung wurde der bedrohte touristische Umsatz des Übernachtungstourismus berechnet. Hieraus lassen sich über touristische Wertschöpfungsquoten die bedrohten touristischen Einkommen und Arbeitsplätze ermitteln.

Des Weiteren wurden hinsichtlich der ermittelten lärmbelasteten Bettenzahl im Betrachtungsraum u.a. folgende Annahmen getroffen (vgl. Kapitel 4.5.2):

- ▶ Ausgangsbasis der Ermittlung lärmbelasteter Betten sind die durch die Gemeinden zugelieferten (lokalisierbaren und auswertbaren) Datensätze zu den Beherbergungsbetten in gewerblichen Betrieben und Privatquartieren. Zugeliefert und bearbeitet wurden Adressdaten zu 19.000 Betten im Untersuchungsgebiet.<sup>139</sup> Aufgrund der Beschaffenheit der Datensätze konnten etwa 70 % der Bettenzahl georeferenziert (also den Gebäuden in den Lärmzonen zugeordnet werden). Die nicht-lokalisierbaren Betten wurden im Rahmen von Hochrechnungen berücksichtigt.
- ▶ Der Betrachtungsraum verläuft entlang der Trassenvarianten von Bad Schwartau bis Puttgarden. Für die Ostseeinsel Fehmarn wurde mit Grobeinschätzungen bezüglich der lärmbelasteten Betten gearbeitet, da die zugelieferten Bettendaten keine Georeferenzierung zuließen.
- ▶ Die Fülle an notwendigen Interpretationen und Annahmen der durchgeführten Modellrechnungen unterstreichen den Vorprüfungs- bzw. Screening-Charakter der touristischen Untersuchung. Die Eingangsparameter, Annahmen und Berechnungen sind aus diesem Grund unbedingt an die laufende Planungskonkretisierung und neuen Erkenntnisse im Projektverlauf anzupassen.

#### 4.9.3 Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

Die nachfolgende Zusammenfassung ausgewählter Kernergebnisse verdeutlicht die erheblichen Unterschiede im Bedrohungspotenzial des Übernachtungstourismus in Abhängigkeit von den zukünftigen Zugzahlen und den Trassenvarianten.

##### 4.9.3.1 Neue Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit

Die touristischen Kennzahlen im Lärmkorridor für Beherbergungsbetriebe ohne Camping und Graubereich im Szenario mit den niedrigeren "Neuen Zugzahlen" zeigt Tabelle 32 (vgl. Abschnitt 4.6.1). Die Kennzahlen zeigen, dass die Bedrohungspotenziale zwischen den Trassenvarianten deutlich variieren. Die Bedrohungspotenziale der Trassenvariante X betragen nur rd. 41 % der ungünstigsten Variante 1A.

Da die Betroffenheitsanalyse auftragsgemäß schwerpunktmäßig den Bereich der gewerblichen Beherbergungsbetriebe und Privatquartiere untersucht, erfolgte in Kapitel 4.6.4 nur eine grobe Schätzung der weiteren Übernachtungssegmente (Camping, Verwandten-/Bekanntensbesuche, Freizeitwohnsitze). Auf Basis der Annahmen und Berechnungen dieses Untersuchungsschrittes ergibt sich bezüglich der bedrohten Umsätze, Wertschöpfung /

---

<sup>139</sup> Die von Fehmarn zugelieferten Daten konnten aufgrund fehlender Kompatibilität zum Rechenmodell nicht mehr berücksichtigt werden.

Einkommen und Arbeitsplätze ein Faktor von rd. 1,8 auf die oben aufgezeigten Bedrohungspotenziale im Hauptsegment der Beherbergungsbetriebe (gewerblich und privat), um zum Bedrohungspotenzial sämtlicher Beherbergungssegmente zu gelangen.

#### 4.9.3.2 Alte Zugzahlen: Übernachtungstourismus und Lärmbetroffenheit in Beherbergungsbetrieben

Tabelle 36 gibt die touristischen Kennzahlen bei Betrachtung der gewerblichen und privaten Beherbergungsbetriebe wieder, die dem Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms bei Ansatz der deutlich höheren alten Zugzahlen) ausgesetzt bzw. durch Bahnlärm bedroht sind (vgl. Kapitel 4.7.1).

Es zeigt sich bei Berücksichtigung der höheren "Alten Zugzahlen" ein deutlich höheres Bedrohungspotenzial als beim Szenario "Neue Zugzahlen". Wiederum am vorteilhaftesten fällt die Trassenvariante X mit 2.750 Betten und 320.000 Übernachtungen p.a. im Lärmkorridor aus. Die stärkste lärmbedingte Betroffenheit des Beherbergungswesens ist bei der Trassenvariante 1A mit rd. 5.500 Betten und 650.000 Übernachtungen im Lärmkorridor zu erwarten. Beim Nettoumsatz reicht die potenzielle Betroffenheit von jährlich etwa 15,1 bis 30,5 Mio. €. Bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms wird in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens (Löhne, Gehälter, Gewinne) je nach Trassenvariante zwischen etwa 9,0 und 18,1 Mio. € durch Bahnlärm bedroht. Diese Einkommen hängen direkt oder indirekt mit dem Umsatz der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor zusammen. Je nach Trassenführung sind bei Berücksichtigung der alten Zugzahlen lärmbedingt im Übernachtungstourismus zwischen 470 und 950 Arbeitsplätze / Personen bedroht, die durch den Tourismus durch Beherbergungsbetriebe (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) ihren Lebensunterhalt mit einem durchschnittlichen Primäreinkommen bestreiten können.

Die Kennzahlen in Tabelle 36 zeigen, dass die Bedrohungspotenziale zwischen den Trassenvarianten deutlich variieren. **Das Bedrohungspotenzial der günstigsten Trassenvariante X beträgt nur etwa die Hälfte der ungünstigsten Trassenvariante 1A.**

Es ergibt sich auch bei Ansatz der höheren, alten Zugzahlen bezüglich der bedrohten Umsätze, Wertschöpfung / Einkommen und Arbeitsplätze überschlägig ein Faktor rd. 1,8 auf die oben aufgezeigten Bedrohungspotenziale der Beherbergungsbetriebe (gewerblich und privat), um zum Bedrohungspotenzial sämtlicher Beherbergungssegmente zu gelangen (vgl. Abschnitt 4.7.2).<sup>140</sup>

<sup>140</sup> Auch bei diesen teilweise vereinfachend hochgerechneten Tourismusparametern, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) ausgesetzt sind, handelt es sich nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern allein um eine Einschätzung möglicher Bedrohungspotenziale.

#### 4.9.4 Eventuell weitere mögliche Untersuchungsschritte

Mögliche Vertiefungen der touristischen Betroffenheitsanalyse, die über den Vorprüfungs- bzw. Screening-Charakter der vorliegenden Ausarbeitung hinausgehen, betreffen u.a. die folgenden Themen:

- ▶ Empirische Abschätzung der Verlustquote lärmbelasteter Tourismuswertschöpfung und Anwendung auf die oben aufgezeigten Bedrohungspotenziale (Hinweis: Es wurde allein die Grundgesamtheit lärmbedrohter Tourismuswertschöpfung betrachtet und nicht der Verlust)
- ▶ Laufende Anpassung der Berechnungen an eine Konkretisierung der Bahntrassen und Aktualisierungen des prognostizierten Verkehrsaufkommens
- ▶ Zusätzliche Berechnungen bei Variation der Annahmen bzgl. kritischer Lärmpegel, mit/ohne andere Lärmquellen etc.
- ▶ Vertiefende Untersuchung und Lokalisierung des Campingtourismus und "grauer Tourismussegmente" und Spezifizierung möglicher Betroffenheit in diesen Bereichen
- ▶ Vertiefung der Analyse der Betroffenheit des Tagestourismus (vgl. Abschnitt 4.8) durch Erfassung lokaler Konfliktpunkte / Tagesausflugsziele (ggf. unterstützt durch empirische Untersuchungen). Hierbei wären in weiterführenden Analysen beispielsweise die Strandbereiche, die Fußgängerzonen der Ausflugsgemeinden, die Reit- und Wanderwege oder die freiluftorientierten Freizeitanlagen (z.B. Hansa Park, Freibäder) spezifisch zu bewerten
- ▶ Betrachtungen der touristischen Betroffenheit in einzelnen Fremdenverkehrsgemeinden mit Identifikation, Analyse und Bewertung einzelbetrieblicher und lokaler Konfliktpunkte (inklusive städtebaulicher Analysen und Bewertungen)
- ▶ Weiterführende Untersuchung an dieser Stelle nicht vertieft analysierter möglicher Risiken bei lokaler Betrachtung (siehe Kapitel 4.3), wie z.B.
  - Beeinträchtigung der Nutzungsqualität und Gästerückgang bei touristischer Infrastruktur und Leitbetrieben (z.B. Strände, Parks, Promenaden, Gastronomie, Rad- und Wanderwege, Reitwegenetz, Golfplätze, Schwimmbäder, Freizeitanlagen und Sporteinrichtungen)
  - Konflikt mit der Positionierung als naturnahe Gesundheits- und Urlaubsregion mit dem Status einer Vielzahl an Fremdenverkehrsgemeinden als Heilbad, Ostseeheilbad, Ostseebad oder Erholungsort
  - Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes bei Sichtbarkeit von Bahntrasse, Oberleitung, Zugverkehr oder Lärmschutzbauten. Verlust von Sichtbeziehungen durch Schallschutz (z. B. Strandblick)
  - Möglicherweise negative Auswirkungen auf das Prädikat einzelner betroffener Gemeinden entlang der Bahntrasse mit dem Status als (Ostsee-)Heilbad und damit einhergehender Rückgang der touristischen Nachfrage
  - Negativer Imageeffekt bzw. Irritationen bei den Gästen die einen erholsamen oder auf Gesundheit und Wellness ausgerichteten Aufenthalt erwarten (Beeinträchtigung des Ruhe- und Erholungswertes).