

EINLEITUNG

Projekthintergrund und -ziele

Schleswig-Holstein besitzt naturgemäß als »Land zwischen den Meeren« eine starke maritime Prägung. Natur, Landschaft, Wasser und Klima zählen zu den Hauptattraktivitätsfaktoren des Landes. Aufgrund der naturräumlichen Voraussetzungen hat der Wassertourismus in Schleswig-Holstein gute Ausgangsbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten: eine 1.190 km lange Küstenlinie, rund 250 Seen und eine Vielzahl von Flüssen und Bächen.¹

Um diese positiven naturräumlichen Voraussetzungen optimal für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Landes zu nutzen, wurde vom Land im Jahr 2005 die Studie »Wassersporttourismus in Schleswig-Holstein« beauftragt und vorgestellt. Damit wurde erstmals ein landesweites Entwicklungskonzept vorgelegt, das in erster Linie Perspektiven für dieses bedeutende und deutschlandweit wachsende Marktsegment aufzeigt. So wurde damals festgestellt, dass der größte Handlungsbedarf – neben der gezielten Verbesserung der Infrastruktur – bei allen Segmenten in der Kooperation, in der Informationsdarstellung sowie im Marketing besteht.²

Seit der Neuausrichtung der Tourismusstrategie des Landes im Jahr 2006 und der damit verbundenen Neuausrichtung auf die drei Hauptzielgruppen (Best Ager, Anspruchsvolle Genießer und Neue Familien) stand in Schleswig-Holstein nun nur noch das Segment Segeltourismus im Fokus.

In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für die maritime Wirtschaft und hierbei insbesondere für den Wassertourismus deutlich verändert. Zahlreiche Studien zum Wassertourismus – sowohl in Schleswig-Holstein als auch in anderen Bundesländern und deutschlandweit – haben neue Erkenntnisse über die Strukturen und Entwicklungen in den jeweiligen Teilbereichen aufgezeigt. Diese neuen Ansätze machen es notwendig, die aktuelle Situation des gesamten Wassertourismus in Schleswig-Holstein entsprechend den Vorgaben der Tourismusstrategie des Landes zu untersuchen und aktuell zu bewerten. Hieraus müssen wiederum effektive Maßnahmen zur nachhaltigen Stärkung der Wirtschaft abgeleitet werden.

Ziel der Potenzialanalyse soll es sein, zu einer nachhaltigen Sicherung des Tourismusstandortes Schleswig-Holstein beizutragen. Dazu ist es im Bereich des Wassertourismus notwendig, die eigenen Stärken und Schwächen zu kennen, um – im Hinblick auf die heutigen und zukünftigen Wettbewerber – auf die Ansprüche der Nachfrager aktiv reagieren zu können. Mögliche Planungsansätze und auch konkrete Projektvorschläge sollen vor dem Hintergrund der von der Landesregierung initiierten Neuausrichtung des Tourismus in Schleswig-Holstein hinsichtlich der Zielgruppenausrichtung und der zu erwartenden Effekte überprüft werden.

Folgende Fragestellungen sollen durch die Potenzialanalyse beleuchtet werden:

- Wie stellen sich die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Wassertourismus in Schleswig-Holstein dar?
- Wo stehen die einzelnen wassertouristischen Destinationen des Landes im Vergleich untereinander und zu anderen ausgewählten wassertouristischen Destinationen?
- Wo besteht in Zukunft Handlungsbedarf?
- Welche Potenziale können erschlossen werden?

Das Gutachten besteht aus drei Teilen – dem Hauptbericht, dem Anlagenband und der Kurzfassung. Der Hauptbericht fasst die Untersuchungsergebnisse prägnant zusammen. Der Anlagenband beinhaltet die Ergebnisse der Analyse und Bewertung des Marketings im Wassertourismus. Die hier vorliegende Kurzfassung ist auf die wichtigsten Ergebnisse und Schlussfolgerungen konzentriert.

Den ausführlichen Hauptbericht können Sie unter www.egoh.de einsehen und bestellen.

¹ dwif-Consulting GmbH 2005

² ebd.



Untersuchungsrahmen

Räumliche Abgrenzung

Der räumliche Fokus der Potenzialanalyse liegt auf Küstenregionen. Das Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten Küstenraum entlang der Ostseeküste Schleswig-Holsteins und unterteilt sich in vier Einzelreviere (vgl. Abbildung 1). Damit werden insbesondere die Regionen berücksichtigt, in denen der Wassertourismus die höchste Bedeutung hat. Im Rahmen einzelner Segmente werden zusätzlich auch weitere Regionen in Schleswig-Holstein einbezogen (z. B. Nordsee für den Surftourismus).

Um die Wettbewerbsposition Schleswig-Holsteins einschätzen zu können, wurden ähnlich strukturierte wassertouristische Destinationen als Wettbewerbsregionen ausgewählt:

- in Mecklenburg-Vorpommern: Regionen an der Ostseeküste (Mecklenburgische Ostseeküste, Rügen/Hiddensee, Vorpommern)
- in Dänemark: Ostsee und Nordsee (Jütland, Fünen/Langeland, Seeland/Lolland/Falster/Møn)
- sowie die Küstengebiete von Polen, Schweden und den Niederlanden

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet in Schleswig-Holstein (Revierereinteilung)

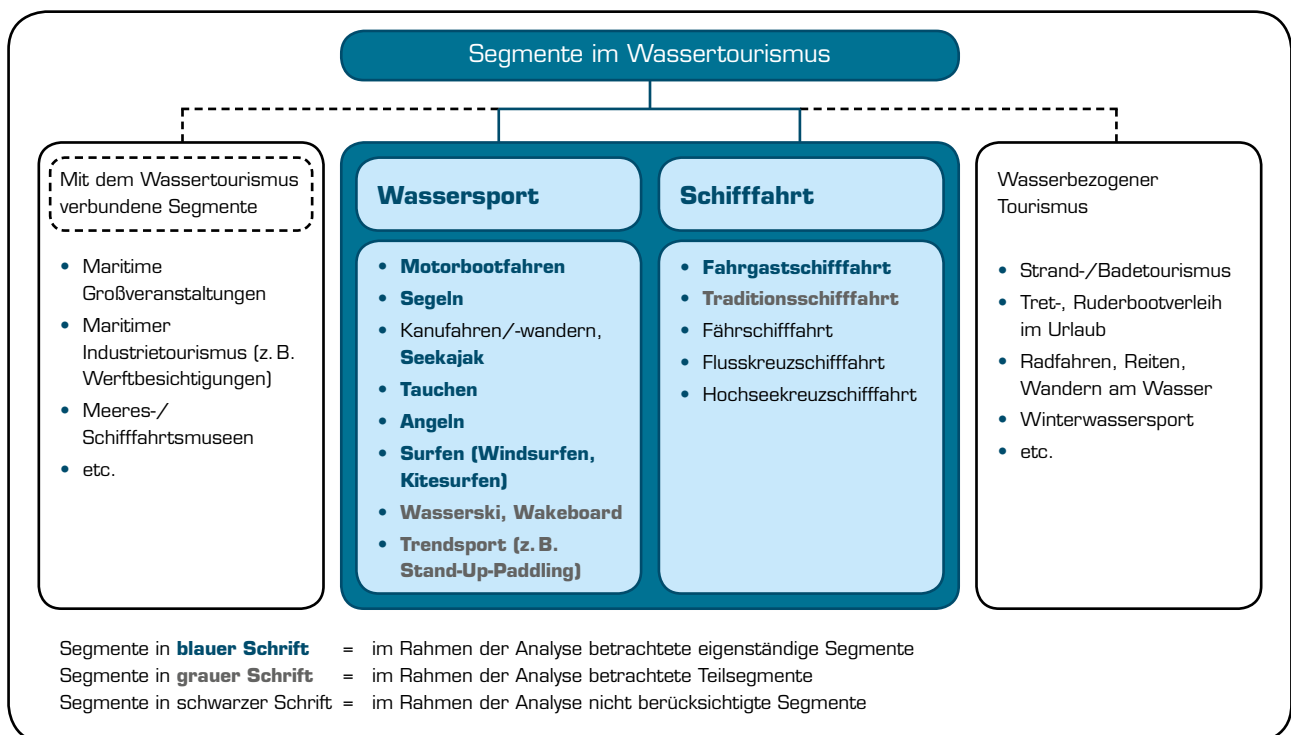


Quelle: dwif 2012

Segmente

Hinsichtlich der Abgrenzung der untersuchten Segmente orientiert sich die Potenzialanalyse an der Definition des Wassertourismus aus der bundesweiten Grundlagenstudie von 2003. In Abbildung 2 sind die einzelnen wassertouristischen Segmente und ihre Relevanz für die vorliegende Potenzialanalyse dargestellt.

Abbildung 2: Segmente im Wassertourismus und Relevanz im Rahmen der Potenzialanalyse



Quelle: dwif/BTE 2003, verändert dwif 2012



Angelkutter an der Kieler Museumsbrücke

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

für den Wassertourismus in Schleswig-Holstein



Bootstourismus

In Deutschland gelten für Bootstouristen vergleichsweise strenge Führerscheinregelungen. Während in den meisten Wettbewerbsregionen keine gesetzlich vorgeschriebene Führerpflicht für Bootsführer besteht, ist auf deutschen Küstengewässern bislang für das Führen von Sportbooten mit einer Motorleistung von mehr als 3,68 kW (5 PS) der Sportbootführerschein See (SBF-See) vorgeschrieben. Dieser ist auf den Gewässern bis zu einer Entfernung von 3 Seemeilen von der Küstenlinie gültig. Für das Führen einer Yacht mit Funkgerät und Seenotsignalmitteln sind zudem ein Sprechfunkzeugnis sowie ein Pyroschein notwendig. Neben diesen Pflichtnachweisen gibt es weitere amtlich empfohlene Sportbootführerscheine für das Befahren von Küstengewässern, z.B. den Sportküstenschifferschein (SKS), den Sportseeschifferschein (SSS) oder den Sporthochseeschifferschein.

Ab 2013 soll es allerdings eine neue Führerscheinregelung geben, für die sich der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW) und der ADAC gemeinsam mit vielen Charterbetrieben einsetzen: Für alle Boote mit einer Motorleistung bis 11,4 kW (15 PS) wird dann voraussichtlich führerscheinfreies Fahren möglich sein – sowohl auf Binnen- als auch auf Küstengewässern. Die Initiatoren erhoffen sich dadurch erleichterte Bedingungen für den Chartermarkt, aber auch geringere Einstiegsbarrieren für den Bootsport.

Auch für Charterunternehmen bestehen hohe gesetzliche Auflagen, die in der See-Sportbootverordnung (SeeSpbootV) festgeschrieben sind und die Mindestausrüstung auf den Charteryachten vorschreiben.



Angeltourismus

Das Angeln unterliegt in Deutschland grundsätzlich dem Landesfischereigesetz und der Landesfischereiorordnung des jeweiligen Bundeslandes. Ebenfalls geregelt sind die Schonzeiten und -maße der Fische sowie die ganzjährig geschützten Arten. Generell sind zur Ausübung in Deutschland zwei Papiere notwendig: Der Fischereischein für die generelle Befähigung zur Ausübung des Angelsports und der Fischereierlaubnisschein für das jeweilige Gewässer.

In Schleswig-Holstein besteht zudem die Möglichkeit, auch ohne gültigen Fischereischein zu angeln, und zwar durch den Erwerb eines Urlaubersfischereischeines. Damit gehört Schleswig-Holstein zu den wenigen Bundesländern, in denen für Angeltouristen diese Ausnahmeregelung besteht – neben Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Thüringen und Baden-Württemberg.

Einzigartig in Deutschland ist die Regelung, nach der auch Fischereischeininhaber anderer Bundesländer in Schleswig-Holstein einmal jährlich die Fischereiabgabe (zusätzlich zur Zahlung in ihrem Heimatbundesland) zahlen müssen.



Fahrgastschiffahrt

Für den Betrieb von Fahrgastschiffen müssen die Betreiber in Deutschland zahlreiche rechtliche Auflagen erfüllen. Dabei gelten unterschiedliche Regelungen für das Befahren von Binnen- und Seegewässern, die für die Reedereien häufig auch existenziell relevant sind. So müssen seegängige Fahrgastschiffe wesentlich höhere Sicherheitsstandards erfüllen als Fahrgastschiffe, die unter den Geltungsbereich der Binnenschiffsuntersuchungsordnung fallen. Auch die Anzahl der Besatzungsmitglieder sowie deren Ausbildung unterscheiden sich erheblich. Dieses macht den Betrieb eines seegängigen Fahrgastschiffes deutlich aufwendiger als den Betrieb eines Fahrgastschiffes auf Binnenwasserstraßen. In Schleswig-Holstein fallen lediglich die Flensburger Förde, die Schlei, die Eckernförder Bucht, die Kieler Förde und die Trave in den Geltungsbereich der Binnenschiffsuntersuchungsordnung, während in Mecklenburg-Vorpommern weite Teile der Bodden- und Haffküste als Binnengewässer ausgewiesen sind.

Für die Traditionsschiffahrt gelten zum Teil abweichende Regelungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.



Surftourismus

Für den Surfsport (Windsurfen und Kitesurfen) gibt es nachfrageseitig nur wenige rechtliche Regelungen. Generell ist für das Surfen auf Küstengewässern kein Surfschein erforderlich, auf zahlreichen Binnengewässern sowie für das Mieten von Material wird er allerdings häufig verlangt (z. B. VAW-Grundschein, VDWS-Basislizenz).

Von größerer Bedeutung sind naturschutzrechtliche Auflagen, die das Surfen an einzelnen Uferabschnitten einschränken oder verbieten.



Tauchtourismus

Weder auf internationaler noch auf nationaler Ebene gibt es eine einheitlich organisierte Tauchausbildung. Inzwischen existieren jedoch durch die Europäische Union formulierte Mindestanforderungen für Tauchkurse. Die Ausbildung erfolgt entweder durch einen Tauchverein oder eine der kommerziellen Ausbildungsorganisationen (wie PADI, NAUI, SSI).

Vor einer Tauchausbildung wird in der Regel eine Tauchtauglichkeitsuntersuchung verlangt, mit der die gesundheitlichen Voraussetzungen für die Ausübung des Sports nachgewiesen werden. Es besteht zwar keine gesetzliche Verpflichtung zu dieser Untersuchung, ohne den Nachweis wird aber meistens der Zugang zu den Tauchschulen verwehrt.



Tauchgang

ANGEBOT IM WASSERTOURISMUS

Der Wassertourismus spielt im Untersuchungsgebiet eine sehr große Rolle – sowohl aus touristischer als auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht. Dies belegen eindrucksvoll die vorhandenen Daten zur Zahl der wassertouristischen Anbieter.

Tabelle 1 gibt einen quantitativen Überblick über das Angebot im Wassertourismus an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Den einzelnen Segmenten und Regionen kommt dabei eine durchaus unterschiedliche Bedeutung zu.

Da in den folgenden Kapiteln auf die einzelnen Segmente näher eingegangen wird, soll die Zusammenstellung nur als erster Überblick über die Bedeutung der Branche dienen. Mit mindestens 700 Anbietern und Dienstleistern ist der Wassertourismus ein überaus wichtiges wirtschaftliches Standbein. Auffällig ist allerdings ein ausgeprägtes Süd-Nord-Gefälle, das sich in allen Segmenten widerspiegelt. Die mit Abstand größte Rolle spielt der Bootstourismus.

Tabelle 1: Anbieter im Wassertourismus im Untersuchungsgebiet (Mehrfachnennungen möglich; Stand März 2012)

Segment/Indikator	Lübecker Bucht und Fehmarn	Kieler Bucht	Schlei	Flensburger Förde	SH Ostseeküste gesamt
Bootstourismus					
Marinas (Liegeplätze)	52 (8.920)	24 (5.819)	43 (3.524)	17 (2.690)	136 (20.953)
Charterunternehmen (Charterboote ³)	37 (784)	14 (221)	5 (368)	5 (368)	61 (1.373)
Segelschulen	15	14	2	3	34
Dienstleistungsunternehmen ⁴	151	95	42	24	312
Angeltourismus (ohne Angelguides)					
Kutterangeltourenanbieter	13	5	1	0	19
Angelshops	9	5	5	4	23
Fahrgastschiffahrt					
Reedereien/Fahrgastschiffahrtsanbieter	13	5	2	2	22
Surftourismus					
Surf-/Kiteschulen inkl. Surfshops	34	23	2	3	62
Tauchtourismus					
Tauchbasen/-schulen/-shops	13	10	1	7	31
Summe Anbieter	337	195	103	65	700

Quelle: EGOH-Datenbank

³ Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord; für Schlei und Flensburger Förde keine getrennte Ausweisung möglich

⁴ Bootsbau, Service, Handel, Ausrüster, Gutachter etc.



WETTBEWERBSPOSITIONEN IM WASSERTOURISMUS

○ **Basisangebote und -infrastruktur:**

Angebote für Touristen (zum Teil eingeschränkt) vorhanden; natürliche Voraussetzungen gut; starke regionale Unterschiede hinsichtlich der Quantität; Einschränkungen in Qualität und Professionalität; fehlende Innovationen und besondere Angebote

○ **Gute Angebots- und Infrastruktur:**

Angebote für Touristen in ausreichendem Maße vorhanden; natürliche Voraussetzungen gut; rechtliche Rahmenbedingungen vorteilhaft; Innovationen und besondere Angebote in Ansätzen vorhanden, aber mit regionalen Unterschieden; hohe Professionalität bei den meisten Anbietern

● **Herausragende Angebots- und Infrastruktur:**

wie vorherige, aber zusätzlich ein oder mehrere der folgenden Merkmale: außergewöhnliche natürliche Voraussetzungen; viele innovative und besondere Angebote; konsequente Qualitätsorientierung

⊙ **Entwicklungspotenzial erkennbar**

- **Segment nicht von touristischer Relevanz**

Die Bewertung erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Natürliche Voraussetzungen
- Infrastrukturausstattung
- Breite und Tiefe des Angebotes
- Besondere Angebote
- Rahmenbedingungen
- Qualitätsmanagement

Wettbewerbspositionen innerhalb der Ostseeküste Schleswig-Holsteins

In Abbildung 3 werden die einzelnen Reviere an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste hinsichtlich der einzelnen wassertouristischen Segmente miteinander verglichen, um so Schwerpunkregionen zu verdeutlichen.

Wie bei der reinen Anbieterzahl ist auch hier ein zum Teil starkes regionales Gefälle erkennbar. Das Revier Lübecker Bucht und Fehmarn nimmt dabei eine führende Position ein, während die nördlichen Reviere (vor allem Flensburger Förde und Schlei) in einigen Segmenten weniger gute Voraussetzungen bieten. Dieses Gefälle ist im Segment Surfen sowie teilweise auch im Bootstourismus besonders ausgeprägt. Hingegen fällt im Tauchtourismus eine vergleichsweise einheitliche Angebotsstruktur auf.

Wettbewerbspositionen im Vergleich ausgewählter Küstenregionen

Wie in Abbildung 4 ersichtlich, nimmt die Ostseeküste in Schleswig-Holstein im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbsregionen im In- und Ausland in vielen Segmenten eine gute Position im Wettbewerb ein:

- Teilweise gehört sie mit anderen gemeinsam zu den führenden Regionen innerhalb der betrachteten nordeuropäischen Küstengebiete (Segeln, Surfen, Tauchen).
- In anderen Segmenten hingegen gibt es zum Teil deutlich stärkere Mitbewerber (Motorboot, Angeln, Fahrgastschiffahrt, Wohnen auf dem Wasser).

Weitere Hintergrundinformationen zu den einzelnen Segmenten finden sich in den folgenden Kapiteln.

Abbildung 3: Wettbewerbspositionen im Wassertourismus (Regionen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste im Vergleich)

Segment	Lübecker Bucht und Fehmarn	Kieler/Eckernförder Bucht	Schlei	Flensburger Förde
Segeltourismus	●	○	○	○
Motorboottourismus	○	○	○	○
Angeltourismus	○	○	○	○
Fahrgastschiffahrt	○	○	○	○
Surftourismus (Wind- und Kitesurfen, inkl. Funsportarten)	●	○	○	○
Tauchtourismus	○	○	-	○
Wohnen auf dem Wasser	⊙	⊙	⊙	⊙

Quelle: dwif 2012

Abbildung 4: Wettbewerbspositionen im Wassertourismus in ausgewählten Wettbewerbsregionen (Fokus: Küstenregionen)

Segment	Schleswig-Holstein (Ostsee *)	Mecklenburg-Vorpommern (Ostsee)	Dänemark (Ostsee und Nordsee)	Schweden (Ostsee)	Polen (Ostsee)	Niederlande (Nordsee)
Segeltourismus	●	●	●	○	○	●
Motorboottourismus	○	○	○	○	○	○
Angeltourismus	○	○	●	○	○	○
Fahrgastschiffahrt	○	○	⊙	⊙	○	○
Surftourismus (Wind- und Kitesurfen, inkl. Funsportarten)	○	○	○	-	⊙	○
Tauchtourismus	○	○	○	○	⊙	○
Wohnen auf dem Wasser	⊙	●	○	○	-	●

* Surfen auch Nordsee

Quelle: dwif 2012



SEGMENTSPEZIFISCHE ERGEBNISSE (NACHFRAGE UND ANGEBOT)



Bootstourismus

Das Segment Bootstourismus ist sehr vielfältig. Es deckt sowohl den Segeltourismus als auch den Motorboottourismus ab – und hier eine breite und heterogene Zielgruppe, die von

- Bootseignern, die mit ihrer eigenen Yacht unterwegs sind, über
- erfahrene Skipper, die sich vor Ort ein Boot chartern, bis hin zu
- Anfängern, die (Schnupper-)Kurse in Anspruch nehmen, reicht.

Daher ist auch die für dieses Segment relevante Angebots- und Infrastruktur sehr vielseitig. In die Betrachtung mit einbezogen werden daher neben Häfen und Marinas auch Slipanlagen und Zusatzdienstleistungen sowie Charterangebote und Segelschulen. Mit Ausnahme der Hafeninfrastruktur liegen dabei großteils nicht für alle Wettbewerbsregionen vergleichbare Daten vor; in diesen Fällen sind nur qualitative Vergleiche möglich.

Nachfragestrukturen im Bootstourismus

Das Nachfragevolumen im Bootstourismus ist sehr hoch: Laut Schätzungen des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft (BVWW) betreiben mindestens 1,8 Mio. Deutsche aktiv und regelmäßig Bootssport. Aufgrund der demografischen Entwicklung und einem generell geringen Interesse der jungen Bevölkerung am Bootssport ist jedoch mit einer rückläufigen Nachfrageentwicklung zu rechnen. Bereits jetzt verliert die Branche nach Schätzungen des BVWW rund 8.000 Bootseigner pro Jahr.⁵

Bootfahren ist eine klassische Urlaubsaktivität: Sowohl Segeltörns als auch Motorbootfahrten werden doppelt so oft im Urlaub ausgeübt als im Alltag oder im Rahmen eines Tagesausfluges.⁶ Dabei ist die Ostsee bei Bootstouristen – insbesondere bei Seglern – das mit Abstand beliebteste Küstenrevier. Gesegelt wird vor allem in der Nähe der Küste, am liebsten in abwechslungsreichen Revieren (Buchten, Inseln etc.).⁷

An der schleswig-holsteinischen Ostsee dominiert der Segelsport, der rund 75% der Boote in den Häfen ausmacht, allerdings mit großen Abweichungen zwischen den einzelnen Standorten.⁸

Angebotsstrukturen im Bootstourismus

An der schleswig-holsteinischen Ostseeküste finden Bootstouristen gute Bedingungen für den Wassersport vor. Da der Segeltourismus dominiert, sind insbesondere die Windverhältnisse ausschlaggebend. Die vielen Buchten, Förden und Fjorde sind aufgrund ihrer landschaftlichen Reize und dem abwechslungsreichen Charakter beliebte Reviere.

Entlang der gesamten Ostseeküste Schleswig-Holsteins ist eine flächendeckende und dichte Hafeninfrastuktur mit Anlagen unterschiedlichster Größe und Ausstattung vorhanden. Die für Bootstouristen notwendige Basisausstattung ist in den meisten Häfen vorhanden. Allerdings variiert die Qualität und Ausstattung der Häfen sowohl zwischen den Revieren als auch zwischen einzelnen Anlagen zum Teil erheblich. Neben einigen modernen und sehr hochwertigen Anlagen gibt es eine Vielzahl kleinerer netzergänzender Häfen. Für trailerbare Boote ist ein dichtes Netz an Slipanlagen vorhanden.

Im Bereich Bootscharter überwiegt ebenfalls der Segeltourismus. An der gesamten deutschen Ostseeküste sind nach Angaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord rund 2.800 Charterboote stationiert, rund die Hälfte davon in Schleswig-Holstein. Räumlicher Schwerpunkt ist hierbei Heiligenhafen.

⁵ BVWW 2010 und BVWW 2012

⁶ RA online 5/2011 in BMWi 2012

⁷ FVSF 2008, Rohr 2008

⁸ Planco Consulting 2008



Sportboote in der Marina Heiligenhafen

Beim Vergleich der Einzelregionen fällt vor allem die Lübecker Bucht durch eine herausragende Angebots- und Infrastruktur im Bootstourismus auf:

- Segeltourismus: Generell finden sich zwar in allen Revieren sehr gute Voraussetzungen, dies betrifft vor allem die reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft, die Windbedingungen sowie die gute und flächendeckende Infrastruktur. Die Lübecker Bucht überzeugt zusätzlich durch eine hohe Qualitätsorientierung, eine gut funktionierende Hafenkooperation (Baltic Sailing), ein attraktives Hinterland sowie eine großteils gelungene Vernetzung von wasser- und landseitigen Angeboten.
- Motorboottourismus: Motorboote spielen an der Küste eher eine untergeordnete Rolle. Lediglich in der Lübecker Bucht sind sie von Bedeutung, was vor allem an den für große Yachten geeigneten Fahrwassern und Marinas, aber auch an den vorhandenen Chartermöglichkeiten liegt. In allen anderen Revieren liegt der Fokus eher auf dem Segelsport, wenngleich Basisangebote überall vorhanden sind.

Aufgrund der Heterogenität des Segmentes Bootstourismus fällt auch ein direkter Vergleich mit den Wettbewerbsregionen außerhalb Schleswig-Holsteins schwer:

- Im Segeltourismus zählt die schleswig-holsteinische Ostseeküste zu den stärksten Regionen im Ostseeraum, hat allerdings durch die direkt angrenzenden Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark sehr starke Mitbewerber. Eine besonders herausragende Wettbewerbsposition kann keiner der drei Regionen zugeschrieben werden, da es überall sowohl positive als auch negative Aspekte hinsichtlich der Angebots- und Infrastruktur gibt. Zwar punkten alle drei Regionen mit landschaftlichen Reizen, hier liegt aber Dänemark deutlich vorn, die Dänische Südsee zählt zu den beliebtesten Segelrevieren schlechthin. Nachteil ist hier allerdings die oft nicht zeitgemäße Hafeninfrastuktur. Mecklenburg-Vorpommern besticht durch ein gutes Qualitätsmanagement (MQM) sowie moderne Hafenanlagen, die vielfach erst in den vergange-

nen zehn bis zwanzig Jahren errichtet wurden. Verbesserungsfähig ist die Netzdichte. In Schleswig-Holstein hingegen gibt es deutlich mehr Liegeplatzkapazitäten, ein dichteres Hafennetz und eine bessere Auslastungssituation. Die hohen Qualitätsunterschiede und die teilweise nicht mehr zeitgemäßen Hafenanlagen sind hingegen negativ zu bewerten.

Auch die an der Nordsee gelegenen Reviere in den Niederlanden überzeugen durch eine starke Wettbewerbsposition, vor allem aufgrund ihrer Vielseitigkeit sowie der hohen Qualität und Dichte der Infrastruktur. Einschränkend sind hier die Überlastsituationen und die Nachfragesättigung vieler Häfen und Gewässer festzustellen.

Schweden und Polen stellen im Gegensatz zu den genannten Regionen keine ernstzunehmende Konkurrenz dar. In Schweden ist dies vor allem aufgrund der fehlenden Eignung für den Massenmarkt (anspruchsvolles Revier, geringe Infrastrukturausstattung) der Fall. Polen ist zwar momentan noch

kaum attraktiv für Bootstouristen, dem Land wird aber langfristig durchaus ein großes Entwicklungspotenzial bescheinigt – unter der Voraussetzung, dass dort weiterhin in die Quantität und Qualität des Angebotes investiert wird.

- Im Motorboottourismus fällt die Einschätzung der Wettbewerbspositionen verhältnismäßig leicht. Da in fast allen Küstenregionen der Segeltourismus dominiert, ergibt sich in den Ostsee-Reviere keine herausragende Wettbewerbsposition. Vielmehr sind hier mit einigen Charterbetrieben und Häfen lediglich Basisangebote vorhanden. Zudem profiliert sich keine der untersuchten Destinationen im Ostseeraum mit diesem Segment. In den Niederlanden hingegen hat der Motorboottourismus eine vergleichsweise hohe Bedeutung, wenn auch die Charterbasen größtenteils im küstennahen Binnenland stationiert sind. Zudem ist hier eine stetige Weiterentwicklung in Richtung Umwelterorientierung zu erkennen.



Katamaransegeln in der Hohwachter Bucht



Hochseeangelkutter MS Karoline (Burgstaaken)



Angeltourismus

Das Angeln in Küstengewässern (Meeresangeln) kann in drei Typen unterteilt werden:

- Brandungsangeln: geangelt wird direkt vom Land aus, üblicherweise am Strand oder auf befestigten (Hafen-)Molen bzw. Seebrücken
- Trollingangeln (auch Schleppangeln): geangelt wird von einem kleinen Boot aus, in der Regel mit 1 bis 3 Personen vom eigenen oder gecharterten Motorboot
- Kutterangeln: geangelt wird in größeren Gruppen von bis zu 50 Personen⁹ vom Hochseeangelkutter aus.

Dabei ist das Meeresangeln in der Ostsee oft erfolgreicher und sicherer als in anderen Meeren (wie z. B. der Nordsee), denn es fehlen die Gezeiten, die zahlreichen Inseln und Buchten ermöglichen stets ein Angeln auf der windabgewandten Leeseite und die Wellen erreichen meist nicht die Höhe wie in anderen Meeren.

Nachfragestrukturen

Das Fischen und Angeln steht an dritter Stelle der Beliebtheitsskala der Wasseraktivitäten der Deutschen, gut ein Drittel hat bereits Erfahrungen. Dabei ist das Angeln keine alleinige Urlaubsbeschäftigung, vielmehr gilt: Wer im Alltag fischen geht, tut es auch im Urlaub.¹⁰

Im Deutschen Anglerverband (DAV) und dem Verband Deutscher Sportfischer (VDSF e.V.) sowie deren Landesverbänden sind rund 1 Million Mitglieder organisiert. Die Angaben zu den nichtorganisierten Anglern schwanken erheblich – zwischen 0,6 und 2,3 Millionen.¹¹

Die Zielgruppenstruktur ist relativ heterogen: Zwar sind Angler mehrheitlich männlich, allerdings sind nahezu alle Altersgruppen vertreten. Zudem sind Angler im Urlaub häufig mit der gesamten Familie unterwegs.¹²

Das Interesse an der Wassersportaktivität Angeln/Fischen wird auch in Zukunft weiter bestehen. 35% der Deutschen planen für die nächsten fünf Jahre entsprechende Unternehmungen.¹³ Auch die Verbände sehen keine Nachwuchsprobleme: Der Landessportfischerverband Schleswig-Holstein nimmt z. B. seit Jahren kontinuierlich 5.000 Prüfungen jährlich zum Fischereischein ab, die Hälfte davon machen Jugendliche unter 15 Jahren aus.

⁹ Ein Sportanglerfahrzeug ist laut Richtlinie für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen in der Seefahrt (Fahrgastschiffsrichtlinie) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung »ein Fahrgastschiff«, das vor dem 1. Januar 2000 als Sportanglerfahrzeug zugelassen war, das mehr als 12, aber nicht mehr als 50 Fahrgäste befördert oder für nicht mehr als 50 Fahrgäste zugelassen ist und auf dem Angelsport gegen Entgelt ausgeübt wird.

¹⁰ RA online 5/2011 in BMWi 2012

¹¹ Verband Deutscher Sportfischer e.V. 2003 auf www.vdsf.de und Arlinghaus 2004

¹² Arlinghaus 2004

¹³ RA online 5/2011 in BMWi 2012



Abendstimmung beim Meerforellen-Spinnfischen

Nachfragepotenziale sind also durchaus vorhanden, allerdings mit deutlichem Fokus auf individuell organisierten Angeltouren. Während die Zahl der Passagiere auf Angelkuttern stetig sinkt, finden das Trolling- und Brandungsangeln sowie Guidingangebote in kleinen Gruppen zunehmende Beliebtheit.

Angebotsstrukturen

In Schleswig-Holstein gibt es sehr gute natürliche Voraussetzungen für den Angelsport. Neben den Küstengewässern finden sich zudem im angrenzenden Binnenland zahlreiche Angelteiche und -seen. In der gesamten Untersuchungsregion sind Möglichkeiten zum Angeln vorhanden, hinsichtlich der einzelnen Angebotsbereiche gibt es jedoch durchaus Unterschiede:

- Flächendeckend vorhanden sind Uferbereiche, an denen das Brandungsangeln bzw. das Angeln vom Ufer aus möglich ist, wenngleich viele Hafengebiete und Seebrücken für den Angelsport gesperrt sind.
- Beim Hochseekutterangeln sind die Reviere Lübecker Bucht und Fehmarn sowie Kieler und Eckernförder Bucht besser aufgestellt als die nördlichen Reviere, gleiches gilt auch für das Trollingangeln, bei dem die Lübecker Bucht als Revier besonders hervorsticht. Hier sind in den nördlichen Revieren kaum Ausleihmöglichkeiten von kleineren Angelbooten vorhanden.

- Fachgeschäfte/Angelshops sind in allen betrachteten Revieren in ausreichender Zahl vorhanden, insbesondere in den Großstädten und im Raum Heiligenhafen/Fehmarn. Ähnliches gilt für die Ausgabestellen von Fischereierlaubnisscheinen.

Im Vergleich mit den Wettbewerbsregionen (vor allem mit den starken Mitbewerbern Dänemark und Mecklenburg-Vorpommern) fällt in folgenden Bereichen Handlungsbedarf auf:

- Für Angeltouristen in Schleswig-Holstein ist es schwierig, alle nötigen Informationen und Zugangsvoraussetzungen für den Angelurlaub zu erhalten (das betrifft z.B. mangelnde Revier-, Anbieter- und Produktübersicht, unvollständige oder nicht eindeutige Informationen zu rechtlichen Regelungen, zum Erhalt von Urlauberangelscheinen oder Erlaubnis-karten/Angelkarten).
- Angelguides, die geführte Angeltouren vom Land oder Boot aus (abseits der Kutterangelfahrten) anbieten, stehen nur in geringem Umfang zur Verfügung.
- Es fehlt an einem Qualitätsmanagementsystem und einer konsequenten Zielgruppenorientierung. Stärkster Akteur im Angeltourismus ist hierbei Dänemark mit dem etablierten Label »Fishing Denmark«. Aber auch Mecklenburg-Vorpommern (Qualitätslabel »Angeln in MV«) ist einen deutlichen Schritt weiter als Schleswig-Holstein.



Fahrgastschifffahrt

Als Fahrgastschiff gilt jedes Handelsschiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert oder hierfür zugelassen ist sowie mit Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird.¹⁴ Das typische Angebot in der Fahrgastschifffahrt gibt es jedoch nicht. Somit ist das Segment sehr breit gefächert und umfasst unterschiedliche Schiffstypen (Ausflugsschiffe, Angelkutter, Traditionssegler, Dampfschiffe, etc.) wie auch verschiedene Angebotsformen (von Linien- und Fährverkehr über Ausflugsfahrten bis hin zu Charterfahrten mit Eventcharakter).

Nachfragestrukturen

Fahrten mit der Fahrgastschifffahrt sind die beliebteste Wasseraktivität der Deutschen: Ca. 60% haben schon einmal eine Fahrt in ihrem Alltag, als Tagesausflug oder im Urlaub unternommen. Ihre Popularität wird voraussichtlich auch weiterhin bestehen: 67% der Deutschen können sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren ein Angebot der Fahrgastschifffahrt zu nutzen.¹⁵

Aber: In der Regel ist die Fahrgastschifffahrt nicht Anlass einer Reise, sondern ein gern genutztes Extra vor Ort. Bei einem Tagesausflug kann dieses Angebot hingegen die Wahl des Ziels maßgeblich beeinflussen. Aufgrund seiner Vielseitigkeit kann dieses Segment eine deutlich breitere Zielgruppenabdeckung erreichen als viele (Nischen-)Wassersportsegmente.

Angebotsstrukturen

Ausgangspunkt der Fahrgastschifffahrt im Untersuchungsgebiet sind hauptsächlich die Großstädte Lübeck, Kiel und Flensburg sowie auch Richtung Nienendorf/Timmendorfer Strand. Die Angebote decken dabei die gesamte Palette des Segmentes ab. Noch gibt es in allen Revieren ein Angebot der Fahrgastschifffahrt, am umfangreichsten in der Lübecker Bucht.

¹⁴ Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie, § 2.1

¹⁵ RA online 5/2011 in BMWi 2012



Raddampfer »Frey« und MS »Adler Princess«

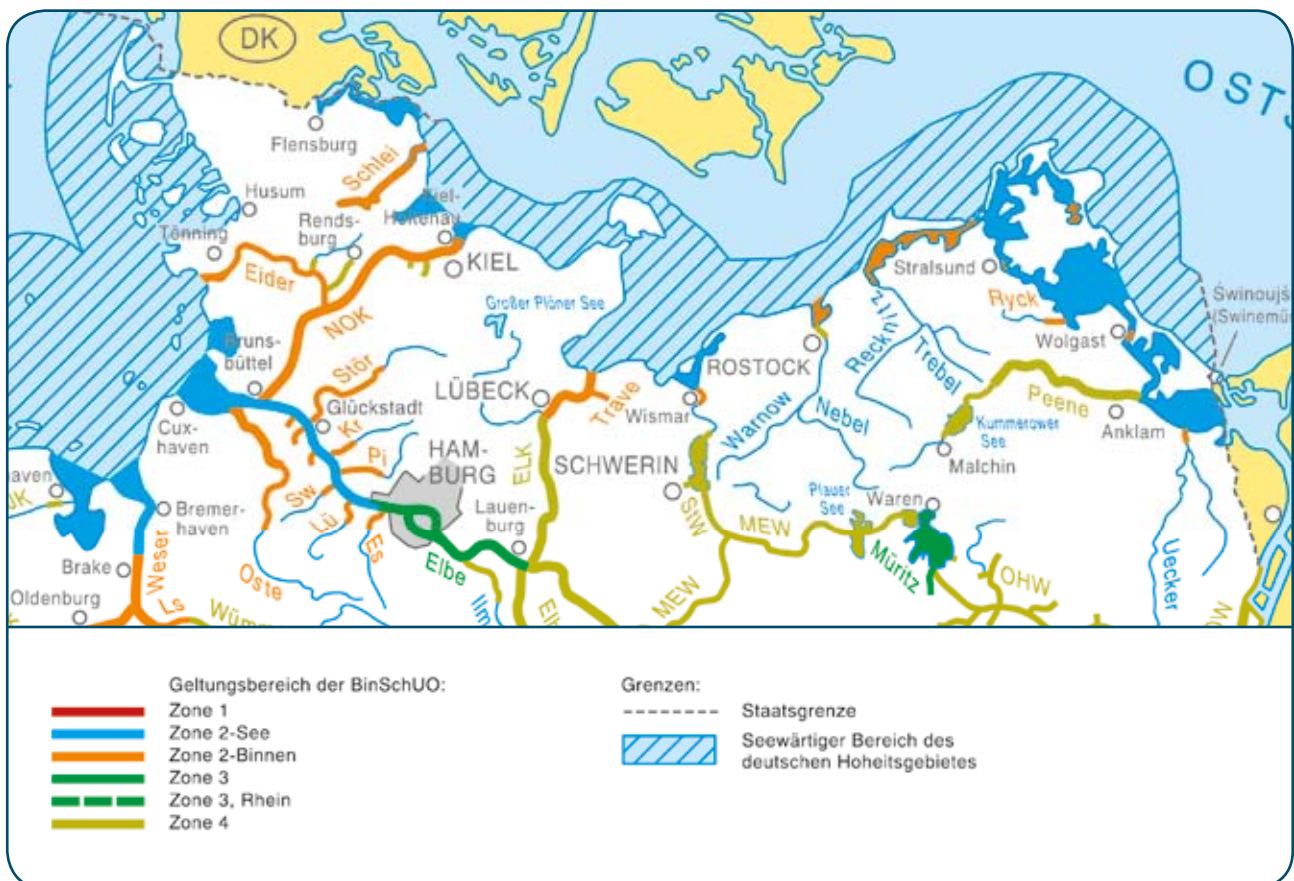
Mit dem Wegfall der sogenannten Butterfahrten zum 1. Juli 1999 hat sich das Angebot an Ausflugsfahrten an der schleswig-holsteinischen Küste jedoch erheblich ausgedünnt. Dieser Rückgang hat sich seitdem kontinuierlich fortgesetzt. Mittel- bis langfristig könnte das Angebot für Fahrten auf der Ostsee aus Rentabilitätsgründen gänzlich wegfallen – und damit ein wichtiger Imagefaktor verloren gehen. Lediglich das Angebot in Gebieten, die in den Geltungsbereich der Binnenschiffsuntersuchungsordnung (für die rechtlichen Rahmenbedingungen siehe Kapitel II) fallen und die damit von weniger strengen rechtlichen Regelungen profitieren, wird bestehen bleiben.

Größter Wettbewerbsnachteil Schleswig-Holsteins ist neben den hohen rechtlichen Auflagen für die Seeschifffahrt zudem die Modernität der Schiffe. Knapp 70% der Fahrgastschiffe, die in den Küstenrevieren im Untersuchungsgebiet unterwegs sind, sind älter als 50 Jahre. Zudem sind sie mehrheitlich als Angelkutter unterwegs, werden also nicht für »normale« Ausflugsfahrten genutzt.

Zwar ist auch das Angebot in keiner der untersuchten Wettbewerbsregionen herausragend, im Vergleich sticht aber deutlich die Position Mecklenburg-Vorpommerns hervor. Dies ist vor allem auf das Qualitätsmanagement für die Fahrgastschifffahrt und die damit verbundenen Schulungen und Anbieterkooperationen zurückzuführen. Zudem gelten hier in vielen für die Fahrgastschifffahrt interessanten Regionen die geringeren Sicherheitsstandards der Binnenschiffsuntersuchungsordnung.

In den anderen Wettbewerbsländern sind Angebote wie die der deutschen Fahrgastschifffahrt selten zu finden. Am ehesten gibt es Vergleichbares in Polen. In Dänemark und Schweden nimmt vielmehr der Fährverkehr die Position der Fahrgastschifffahrt ein.

Abbildung 5: Einteilung der Bundeswasserstraßen in Zonen nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung





Kiteboarder am Fehmarn Südstrand



Surftourismus

(Wind- und Kitesurfen, inkl. Funsportarten)

Das Segment Surftourismus setzt sich aus verschiedenen Sportarten zusammen, welche sich teilweise aus der ursprünglichen Sportart Windsurfen entwickelt haben. Und selbst das Windsurfen ist erst in den 1970er Jahren durch den Import von Surfbrettern aus den USA nach Deutschland gekommen. Damals galt das Surfen als Weiterentwicklung des Segelns (»Steh-Segeln«). Mittlerweile nimmt neben dem Windsurfen das Kitesurfen die wichtigste Rolle im Surfsegment ein, sodass nachfolgend vorrangig diese beiden Teilsegmente betrachtet werden. Darüber hinaus entstehen aus dem Markt heraus immer wieder neue Sportarten (z. B. Stand Up Paddling SUP, Wasserski, Wakeboard, Wellenreiten), die hier vornehmlich unter dem Begriff Funsportarten subsumiert werden.

Nachfragestrukturen

Der Surfsport ist im Vergleich zu anderen Wassersportarten ein Nischensegment. Lediglich 12% der deutschen Bevölkerung hat Erfahrungen im Windsurfen, nur 4% im Kitesurfen. Zudem ist die Kernzielgruppe relativ eng: Sie sind mehrheitlich männlich und deutlich jünger als der Bevölkerungsdurchschnitt.¹⁶ Die Entwicklung der letzten Jahre deutet aber auf bestehende Nachfragepotenziale hin: Die Zahl der Basis-

lizenzen des Verbandes Deutscher Windsurfing und Wassersportschulen (VDWS) hat sich sowohl im Windsurf- als auch im Kitesurfbereich deutlich erhöht.¹⁷ Während für lange Surfurlaube vor allem wärmere Regionen (Mittelmeer, Südatlantik etc.) bevorzugt werden, steht die Ostsee besonders für Kurzreisen weit oben auf der Beliebtheitsskala.¹⁸

Angebotsstrukturen

Surfen hat in Schleswig-Holstein eine lange Tradition – sowohl an der Ostsee als auch an der Nordsee, wenn auch deutliche Unterschiede hinsichtlich der natürlichen Voraussetzungen und damit unterschiedliche Zielgruppenausrichtungen bestehen (Ostsee: eher Surfeinsteiger und -anfänger, Nordsee: eher fortgeschrittene Surfer). Rein quantitativ haben allerdings die Reviere an der Ostseeküste eine wesentlich größere Bedeutung. Generell sind die surftouristischen Anbieter in Schleswig-Holstein nur in geringem Maße spezialisiert. Neben dem Ausrüstungsverleih gehört Surfunterricht zum Standardangebot. In der Regel sind die Anbieter in mehreren Geschäftsfeldern tätig

¹⁶ RA online 5/2011 in BMWi 2012

¹⁷ VDWS 2012

¹⁸ SURF-Leserumfrage 2008 und 2011, KITELIFE 1/2012, Hiss-Tec 2010

und haben neben Windsurfkursen auch Segeln und Kiten im Programm. Funsportarten spielen eine noch untergeordnete Rolle, wenngleich mehr als die Hälfte aller Surfschulen mittlerweile auch SUP-Kurse und/oder -material anbieten. Am besten aufgestellt sind die Reviere in der Lübecker Bucht, vor allem die Insel Fehmarn sowie Neustadt i. H. und Grömitz. Hier sind zahlreiche professionelle Surfanbieter angesiedelt. Die natürlichen Bedingungen (Vielfalt der Reviere) tragen ihr Übriges zu einer herausragenden Wettbewerbsposition bei. Während in der Kieler und Eckernförder Bucht ebenfalls gute Angebote zu finden sind, spielt der Surftourismus in den nördlichen Revieren nur eine sehr untergeordnete Rolle. Daneben kann sich auch der Surftourismus an der Nordseeküste sehen lassen, wenn diese Region auch nicht im Fokus der Potenzialanalyse steht. Aufgrund der hohen Bekanntheit einzelner Surfspots sowie der zahlreichen hochkarätigen Veranstaltungen kann ihr ebenfalls eine gute Position im Wettbewerb bescheinigt werden. Allerdings sind die Möglichkeiten nicht mit der Lübecker Bucht/Fehmarn vergleichbar (relativ geringe Zahl der Anbieter, begrenzte Möglichkeiten durch Gezeiten, etc.). Die größte Konkurrenz außerhalb des Landes ist nicht in den betrachteten Wettbewerbsregionen zu finden,

sondern vielmehr in den Ländern Südeuropas und Nordafrikas, die mit einer längeren Saison, höheren (Wasser- und Luft-)Temperaturen sowie teilweise besseren Wind- und Wellenbedingungen aufwarten können. Die nordeuropäischen Reviere sind im Gegensatz dazu hingegen durchaus attraktiv für kürzere Surfurlaube und die Ausübung der Sportart im Alltag/am Wochenende. Insofern sind sie von den Ausgangsbedingungen zwar untereinander vergleichbar, eine herausragende Position ist aber aufgrund der ungünstigen Bedingungen für längere Surfurlaube in keiner der betrachteten Wettbewerbsregionen festzustellen. Zudem ähneln sich die Angebotsstrukturen stark. In Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern finden sich sehr ähnliche Reviere in vergleichbarer Vielfalt. Das Angebot in Schleswig-Holstein ist etwas größer und professioneller, in Mecklenburg-Vorpommern und auch in den Niederlanden lässt sich eine höhere Trendorientierung (Kiten, Funsport) ausmachen. Mit den großen Surfevents punktet hingegen wiederum Schleswig-Holstein, hier insbesondere die Orte an der Nordseeküste. In Dänemark spielt der Surftourismus zwar eine Rolle, ist aber aufgrund des fehlenden Angebots an Surfschulen/-verleihen sowie der anspruchsvollen Reviere eher für Fortgeschrittene geeignet.



Windsurfer in Pelzerhaken



Tauchtourismus

»Dunkel und kalt«, so ist – unberechtigtweise – das Image der Ostsee in Bezug auf das Tauchen. Dabei erwartet den Taucher ein überaus vielfältiges Revier mit mehreren hundert Standorten von Wracks aus unterschiedlichsten Zeitepochen und einer lebendigen Unterwasserfauna. Zudem kann bei Nacht das Phänomen des Meeresleuchtens beobachtet werden, insbesondere in den wärmeren Monaten.

Nachfragestrukturen

Die Wassersportaktivität Tauchen wird zwar nicht so oft ausgeübt wie beispielsweise Angeln oder Kanufahren, aber immerhin 22% der Deutschen verfügen bereits über Erfahrungen in diesem Segment – und damit mehr als in den Sportarten Segeln und Surfen.¹⁹ Eine aktuelle Untersuchung geht von 420.000 aktiven Tauchern in Deutschland aus.²⁰

Taucher üben ihr Hobby vorrangig im Urlaub aus. Dabei ist das Tauchen meist der Hauptanlass für die Reise, sodass die Attraktivität des Tauchreviers die Wahl des Urlaubsortes maßgeblich beeinflusst. Auffällig ist, dass Taucher in der Regel relativ jung sind (zwischen 25 und 50 Jahren). Aktive Taucher über 60 Jahre sind überaus selten.²¹

Angebotsstrukturen

In Schleswig-Holstein ist die gesamte Küstenlinie zum Tauchen geeignet, rechtliche Einschränkungen gibt es nicht. Lediglich die Schlei spielt für den Tauchtourismus keine Rolle.

Die – nach Einschätzung der Tauchanbieter vor Ort – interessantesten Spots erstrecken sich ebenfalls über fast das gesamte Untersuchungsgebiet: Flensburger Förde, Eckernförder Bucht, Kieler Förde, Fehmarn und die Küstenlinie von Großenbrode bis Trave-münde. Die Reviere sind dabei sehr unterschiedlich, von natürlichen Spots mit Seegraswiesen, überspülten Schluchten und Buchten mit versunkenen Wäldern über künstlich aufgewertete Riffs bis hin zu (historischen) Schiffswracks ist alles dabei.

Die natürlichen Rahmenbedingungen bewirken das Fehlen von Unterwasserparks (z.B. Riffs). Es gibt in Deutschland nur wenige Aktivitäten, solche durch künstliche Anlagen zu schaffen. In Schleswig-Holstein befindet sich ein künstliches Riff in der Kieler Bucht vor Falckenstein.

Die Tauchanbieter verteilen sich über die gesamte Ostseeküste. Eine Stärke liegt dabei in der Breite und Tiefe des Angebots mit zahlreichen Tauchbasen, -schulen und -shops. Neben den Standardangeboten (Kurse/Schulungen, Ausrüstungsverleih und begleitete Touren) werden vielfach auch spezialisierte Touren oder Kurse angeboten; dazu zählen Wrack-, Nacht-, Strömungstauchen, Unterwasserfotografie etc.

In allen Revieren sind einzelne Anbieter vertreten, die nur im Nebenerwerb im Tauchgeschäft tätig sind. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel und zu wenig bzw. schlecht ausgebildetem Personal, kann es hier zu Qualitätseinschränkungen im Angebot kommen.

Die Wettbewerbsregionen im Ostseeraum sind hinsichtlich ihrer Voraussetzungen für den Tauchsport grundsätzlich vergleichbar gut aufgestellt, wenn auch bei Weitem nicht so attraktiv wie in südlicheren Destinationen mit einer höheren Wassertemperatur und einer häufig attraktiveren Unterwasserwelt. Unterschiede ergeben sich insbesondere in der Breite und Tiefe des Angebotes:

- Der Tauchsport wird an der Ostseeküste am stärksten in Deutschland touristisch vermarktet. Hier finden sich eine große Anbietervielfalt, vereinzelt auch sehr innovative Produkte. Dabei ist das Angebot in Mecklenburg-Vorpommern jedoch nicht so flächendeckend vorhanden wie in Schleswig-Holstein.
- Das Angebot in Dänemark wird (noch) nicht so stark touristisch vermarktet. Allerdings hat hier der Vereinssport eine vergleichsweise hohe Bedeutung, sodass die für den Tauchtourismus relevante Infrastruktur bereits gut ausgebaut ist. Zudem sind die natürlichen Bedingungen für Taucher (v.a. im Hinblick auf strandnahe Tauchmöglichkeiten) häufig besser als in Schleswig-Holstein.
- Tauchspots in Schweden genießen bei Experten sogar den Ruf der »Malediven der Ostsee«. Die Tauchbedingungen in der Ostsee sind dort jedoch weit aus schwieriger, sodass der Tauchtourismus hier auch längerfristig ein Nischenthema bleiben wird. Ähnliches gilt für die Niederlande (schwierige Bedingungen, stark regionalisierte Angebote) und Polen (nur wenige Anbieter).

¹⁹ RA online 5/2011 in BMWi 2012

²⁰ FVSF 2010

²¹ ebd.



Wohnen auf dem Wasser

Neue Wohnformen auf dem Wasser werden erst seit wenigen Jahren erschlossen. Einige Pilotprojekte sind bereits fertiggestellt, andere noch im Bau oder in Planung. Teilweise werden die neuen »maritimen« Wohnanlagen an Touristen vermietet, teilweise sind sie als temporäre oder ständige Wohnsitze konzipiert. Zudem sind einige dieser schwimmenden Anlagen für weitere touristisch relevante Nutzungen vorgesehen, z. B. Wassersportcenter, Eventräume, Wellnessrichtungen, Gastronomie, etc.

Ein touristisch relevantes Angebot an schwimmenden Häusern ist an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins noch kaum vorhanden. Lediglich ein Pontonhaus in der Marina Großenbrode wird an Gäste vermietet. Es gibt vielmehr einzelne sehr aktive Werften, die solche Häuser entwickeln und vertreiben. In fast allen Regionen sind aber schwimmende Wohnanlagen geplant, die größten Projekte sind in der Schlei (Schleswig, Marina Hülsen, Port Olpenitz) sowie in der Kieler Bucht (Marina Wendtorf) zu verorten. Eine Realisie-

rung der in Planung befindlichen Projekte bzw. von weiteren Projekten ist zur Aufwertung der maritimen Atmosphäre sowie vor dem Hintergrund der sehr aktiven Wettbewerber durchaus wünschenswert.

Vorreiter, wenn es um das Thema Wohnen auf dem Wasser geht, sind die Niederlande und Mecklenburg-Vorpommern. Hier gibt es bereits ein gut ausgebautes Angebot: In Mecklenburg-Vorpommern liegt der Fokus auf innovativen, dafür aber sehr wenigen Ferienhauseanlagen. In den Niederlanden dominieren Unterkünfte auf traditionellen Hausbooten in großer Angebotsbreite und -tiefe. Auffällig in beiden Regionen ist die aktive Vermarktung und Nutzung des Themas zur weiteren Profilierung als wassertouristische Destination. In den anderen Wettbewerbsregionen sind vergleichbare Ansätze kaum zu finden. Nur Dänemark bietet ebenfalls attraktive Ferienhäuser auf dem Wasser, die allerdings für den Gast kaum auffindbar sind.



Schwimmendes Haus in der Yachtwerft Klemens in Großenbrode



Kanutourismus (Fokus: Seekajak)

Der Kanutourismus spielt sich vor allem in Binnenrevieren (Seen, Flüsse) ab, weniger an der Küste. Um auf Küstengewässern zu paddeln, sind spezielle Bootstypen erforderlich: für längere Touren Seekajaks, für kürzere und küstennahe Ausflüge sogenannte Sit-On-Top-Kajaks (eher funorientiert).

Seekajaks werden in den wenigsten Fällen direkt vermietet, sondern vielmehr im Rahmen von Seekajakreisen und -kursen. Dabei handelt es sich um ein klassisches Nischensegment, da es aufgrund des hohen Schwierigkeitsgrades eher für fortgeschrittene und sportliche Profis geeignet ist. Hauptzielgruppe sind outdoorbegeisterte Personen, vorwiegend jüngeren bis mittleren Alters. Zudem ist das Segment relativ unbekannt. Auch das weitere Potenzial ist als gering einzuschätzen.

Eine Einschätzung der Wettbewerbspositionen ist aufgrund des sehr geringen Angebots und einer Vielzahl grenzüberschreitend agierender Veranstalter nur schwer möglich. Zudem werden die meisten Touren

individuell geplant und durchgeführt (mit eigener Ausrüstung), sodass das Veranstaltergeschäft nur einen kleinen Teil ausmacht.

Als Räumliche Schwerpunkte sind jedoch auszumachen:

- Vor allem die deutsche Ostseeküste ist eine beliebte Region für Seekajakanbieter. Sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Mecklenburg-Vorpommern besteht ein breites Kursangebot für Anfänger und Fortgeschrittene. Zudem haben fast alle größeren Veranstalter die beiden Länder im Programm. Beliebte sind vor allem Inselumrundungen (Fehmarn, Poel, Rügen).
- Daneben gibt es in Dänemark und Schweden (sowie Norwegen) viele Seekajakangebote, vorrangig in den abwechslungsreichen Revieren der Dänischen Südsee und den schwedischen Schären.
- Polen und die Niederlande spielen lediglich eine sehr untergeordnete Rolle.
- Viele Seekajaktouren finden zudem in wärmeren Revieren statt (v. a. Mittelmeer).



Seekajaks vor Fehmarn



Zusammenfassende Bewertung der Segmente und Bedeutung für das Untersuchungsgebiet

Tabelle 2: Zusammenfassende Bewertung der Segmente

Segment	Position Schleswig-Holsteins im Wettbewerb	Schwerpunktregionen in Schleswig-Holstein	Nachfragepotenziale	Wirtschaftliche Bedeutung für das Untersuchungsgebiet	Bedeutung für das Untersuchungsgebiet
Segeltourismus	Sehr gute Position, aber starke Konkurrenzsituation durch direkt benachbarte Regionen	vor allem Lübecker Bucht; aber auch alle anderen	Volumen hoch, Entwicklung leicht rückläufig	Sehr hoch, viele verschiedene Anbieter und Dienstleister	Sehr hoch
Motorboot-tourismus	Untergeordnete Position, hoher Wettbewerb vor allem in Binnenrevieren (Hausboote)	Lübecker Bucht	Volumen hoch, Entwicklung leicht rückläufig	siehe Segeltourismus	Gering
Angeltourismus	Gute Position, aber deutlich stärkere unmittelbare Mitbewerber	Lübecker Bucht und Kieler/Eckernförder Bucht	Volumen hoch, Entwicklung stabil	Mittel, da relativ viele Anbieter (inkl. Fachgeschäften)	Hoch
Fahrgastschiffahrt	Untergeordnete Position, stärkere unmittelbare Mitbewerber	Lübecker Bucht	Keine Angabe möglich, da meist Ergänzungsangebot (in der Regel nicht Hauptanlass für eine Reise)	Mittel, da vergleichsweise wenige Anbieter, aber vermutlich hohe Beschäftigungseffekte	Mittel
Surftourismus (Wind- und Kitesurfen, inkl. Funsportarten)	Gute Position, im Ostseeraum keine stärkeren Mitbewerber, aber starke Konkurrenzsituation international	Vor allem Lübecker Bucht (hier insb. Fehmarn); aber auch Kieler Bucht	Volumen gering, Entwicklung steigend	Mittel, da relativ viele Anbieter (inkl. Fachgeschäften)	Hoch
Tauchtourismus	Gute Position, im Ostseeraum keine stärkeren, aber viele Mitbewerber sowie starke Konkurrenzsituation international	alle (Ausnahme: Schlei)	Volumen mittel, Entwicklung stabil	Eher gering, da vergleichsweise wenige Anbieter	Mittel
Wohnen auf dem Wasser	Deutlich untergeordnete Position, stärkere unmittelbare Mitbewerber	keine erkennbar	Keine Angabe möglich	Sehr gering, da kaum Anbieter	Noch gering, aber Entwicklungspotenzial erkennbar

Quelle: dwif 2012

Zusammenfassend stellt Tabelle 2 die Bedeutung der einzelnen wassertouristischen Segmente für die schleswig-holsteinische Ostseeküste dar:

- Dem Segeltourismus kommt die mit Abstand größte Bedeutung zu. Ausschlaggebend sind die sehr gute Position im Wettbewerb und die hohe wirtschaftliche Ausstrahlung der Branche.
- Den Segmenten Angeln und Surfen kann ebenfalls eine hohe Bedeutung zugeschrieben werden, vor allem aufgrund der professionellen Anbieterstrukturen. Dennoch ist die Wettbewerbsposition ausbaufähig, vor allem hinsichtlich Qualität und Innovationskraft.
- Die Bedeutung der Fahrgastschiffahrt und des Tauchtourismus wird hingegen geringer eingeschätzt. In diesen Segmenten mangelt es vor allem an wettbewerbsfähigen Angeboten (Fahrgastschiffahrt) und professionellen Leistungsträgern (Tauchen).
- Eine untergeordnete Rolle spielen der Motorboot-tourismus und das Wohnen auf dem Wasser, da hier deutlich stärkere Mitbewerber am Markt aktiv sind. Insbesondere dem maritimen Wohnerlebnis werden aber durchaus Entwicklungspotenziale zugeschrieben.