



*Strukturentwicklung • Raumplanung
Verkehrsgestaltung • Marketing*

Verkehrsanbindung der Halligen in Nordfriesland

Kurzfassung der Untersuchungsergebnisse

Bearbeiter:

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
23552 Lübeck

Auftraggeber:

Regionalbüro Uthlande der
Insel und Halligkonferenz
Mühlenweg 10
225938 Midlum

Lübeck, 17.10. 2010

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG.....	2
2. AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN	3
2.1 STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	3
2.2 VERKEHRSANBINDUNG DER HALLIGEN	5
2.3 ERGEBNISSE DER EINWOHNERVERSAMMLUNGEN	9
2.4 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER AKTUELLEN SITUATION.....	13
3. PERSPEKTIVEN DER VERKEHRSANBINDUNG.....	15
3.1 VERKEHRSBEDARFE	15
3.2 DEFINITION EINER „AUSREICHENDEN BEDIENUNG“	16
3.3 BETREIBERMODELLE FÜR DIE VERKEHRSANBINDUNG	20
3.4 KÜNFTIGE GESTALTUNG DER HALLIGENANBINDUNG.....	21
4. MARKETING- UND INFORMATIONSKONZEPT	23
4.2 ZUKUNFT FÜR EIN INTEGRIERTES MOBILITÄTSMARKETING.....	24
4.3 WEGWEISUNGSSYSTEM.....	25
5. EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WEITERE VORGEHEN.....	27

1. Anlass und Aufgabenstellung

Die Halligen sind seit ihrer Besiedlung auf die Schiffsverbindung zum Festland angewiesen. Ehemals diente das Festland im Wesentlichen zur Versorgung der Halligbewohner soweit die Versorgungsgüter nicht auf den Halligen selbst verfügbar waren. Mit der zunehmenden Bedeutung des Tourismus und strukturellen Veränderungen auf den Halligen sind die Bedeutung und die Anforderungen an die Festlandverbindung deutlich gewachsen.

Seit vielen Jahren sind die regelmäßigen Fähr- und Schiffsverbindungen, die im ganzjährigen Betrieb vor allem von der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) betrieben werden, ein kontroverser Aspekt der Halligentwicklung. Die unterschiedlichen Interessenlagen der verschiedenen Akteure insbesondere der Halligen, des Kreises Nordfriesland, des Landes Schleswig-Holstein und der Reedereien konnten bisher nicht auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden. Insbesondere die Frage, wie eine „angemessene“ oder zumindest „ausreichende“ Bedienung der Halligen definiert wird bzw. werden kann, ist stark umstritten. Auch ein Ansatz im Rahmen der Studie „Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sowie der Hochseeinsel Helgoland“ hat bisher zu keinem tragbaren Ergebnis geführt.

Um die bisher vielfach emotional geführte Debatte zu objektivieren und verschiedene Optionen für die künftige Verfahrensweise aufzuzeigen und zu bewerten, wurde die vorliegende Studie von der Insel- und Halligkonferenz in Auftrag gegeben. Bestandteile dieser Untersuchung sind neben der Aufarbeitung der strittigen Aspekte auch die Entwicklung eines Marketing- und Informationskonzeptes für die Hallighäfen und die Schiffsverbindungen.

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

Die Halligen bilden mit die **kleinsten Siedlungseinheiten** in Schleswig-Holstein. Insgesamt leben hier weniger als 300 Menschen, die ihren Erwerb hauptsächlich aus dem Tourismus, dem Küstenschutz und der Landwirtschaft beziehen. In der Landwirtschaft hat sich vor allem die Viehzucht etabliert, wobei hier vielfach im Auftrag von Landwirten auf dem Festland gearbeitet wird. Die mit Abstand größten Halligen sind Hooge mit rund 110 Einwohnern, davon 80 mit Erstwohnsitz sowie Langeneß mit rund 120 Einwohnern.

Als Teil des Nationalparks Wattenmeer und aufgrund der naturräumlichen Rahmenbedingungen haben die Halligen ein **Alleinstellungsmerkmal**, dass sie zu einem **herausragenden Tourismusziel** mit überregionaler Bedeutung machen. Das mit Abstand bedeutendste Ziel im Freizeit- und Tourismusverkehr ist die Hallig Hooge mit 45-49.000 Übernachtungen in den vergangenen Jahren und bis zu 100.000 Tagesgästen im Jahr. Damit erreicht Hooge mit mehr als 56.000 Übernachtungen pro 100 Einwohner den höchsten Touristenindex in Schleswig-Holstein. Auf Langeneß ist der Tourismus deutlich weniger ausgeprägt, obwohl die Hallig deutlich größer ist als Hooge. Hier spielt vor allem das geringere touristische Potenzial in Verbindung mit der schlechteren Erreichbarkeit eine Rolle.

Auffällig auf Hooge ist der signifikante **Männerüberschuss**. Dies dürfte u.a. damit zusammenhängen, dass viele Frauen auf dem Festland wohnen, um dort minderjährige Kinder zu betreuen, die dort eine weiterführende Schule besuchen. Auf Hooge besuchen derzeit nur noch 4 Kinder die Grundschule und 3 Kinder den Kindergarten.

Die **demografische Entwicklung** macht auch vor den Halligen nicht halt. Aufgrund der geringen Einwohnerzahl sind die Auswirkungen aber besonders stark spürbar. Problematisch ist vor allem, dass junge Familien immer schwerer für die Halligen zu gewinnen sind, da die Versorgung, insbesondere aber der Schulbesuch mit erheblichen Einschränkungen und unsicheren Perspektiven verbunden ist. Auch die Schwierigkeiten einen Arbeitsplatz bzw. eine auskömmliche Beschäftigung auf der Hallig zu finden sowie die Defizite in der sozialen Infrastruktur machen das Leben wenig attraktiv.



Tagestouristen auf dem Weg auf die Fähre

Die **Motorisierung** liegt - mit Ausnahme von Gröde - erheblich über dem Durchschnitt auf dem Festland. Es ist davon auszugehen, dass nahezu jeder Haushalt über mindestens ein motorisiertes Fahrzeug verfügt. Da eine Fahrzeugüberführung nicht immer möglich und zudem mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist, sind zum Teil Zweitwagen am Hafen Schlüttsiel stationiert, mit denen Fahrten auf dem Festland durchgeführt werden. Nach Beobachtungen des Gutachters werden aber auch auf den Halligen die dortigen Fahrzeuge rege genutzt.

Ort/Gemeinde	Ein- wohner 2009	Ein- wohner > 60	EW		PKW Anzahl	PKW je 1000 EW	Übernachtungen	
			männlich %-Anteil	weiblich %-Anteil			gesamt 2008	Index pro 100 EW
Pellworm	1.312	401	49	51	983	749	228.600	17.424
Gröde	17	k.A.	50	50	5	294	./.	./.
Hallig Hooge	80	k.A.	57	43	60	750	45.100	56.375
Langeneß	124	k.A.	43	57	82	661	17.400	14.032
Pellworm	1.091	401	45	55	836	766	166.100	15.225

Quelle: Kreis Nordfriesland, Gemeinde Gröde 2009 und NTS; Tourismusstatistik 2008

2.2 Verkehrsanbindung der Halligen

Schiffsverbindungen zum Festland

Die ständig bewohnten Halligen verfügen bis auf Oland und Nordstrandischmoor über ganzjährige Schiffsverbindungen zum Festland. Für die Halligen Hooge und Gröde sind dies auch die einzigen Möglichkeiten das Festland zu erreichen.

Die Halligen Hooge und Langeneß sind ganzjährig über eine Linienverbindung mit festem Fahrplan und Einsatz einer Autofähre mit dem Hafen Schlüttsiel und der Insel Amrum verbunden. Betreiber ist zur Zeit die Reederei W.D.R. mit Stammsitz auf Föhr. Während es im Winterhalbjahr nur die Linienverbindung nach Schlüttsiel gibt, werden zur Hallig Hooge im Sommerhalbjahr (etwa April bis Oktober) **zusätzliche Fahrten mit Personenschiffen** angeboten, teilweise als bedarfsorientierte Ausflugsfahrten:

- Hallig Reederei Heinrich von Holdt mit MS Seeadler nach Schlüttsiel,
- Halligreederei Hauke Haien mit MS Hauke Haien nach Schlüttsiel,
- Reederei Adler Schiffe mit MS Adler-Express nach Nordstrand (Strucklahnungshörn) sowie nach Amrum und Sylt,
- Kapitän Petersen mit MS Rungholt nach Gröde (April bis Dezember).



Bild 2-3: Schiffe für den Linienverkehr nach Hooge und Langeneß

Für Hooge ergeben sich damit im Sommer mehrmalige Fahrtmöglichkeiten aufs Festland, allerdings mit einem unterschiedlichen Preisniveau (Tagesrückfahrkarte Hilligenlei 13,70 EUR, Adler-Express 19,50 EUR).

Mit der Autofähre MS Hilligenlei bestehen von den **Halligen Hooge und Langeneß** im Sommer täglich jeweils 2 Hin- und Rückfahrten nach/von Schlüttsiel. Im Winter besteht diese Fahrtenfolge nur am Donnerstag, während am Dienstag, Freitag, Samstag und Sonntag jeweils nur eine Hin- und Rückfahrt angeboten wird. Am Montag und Mittwoch besteht überhaupt keine Fahrtmöglichkeit. Dies bedeutet, dass nur am Donnerstag an einem Tag Versorgungsfahrten in einem kurzen Zeitfenster durchgeführt werden können, während an den übrigen Tagen immer eine Übernachtung auf dem Festland erforderlich ist. Ebenso ist im Winterhalbjahr über mehrere Wochen keine Fahrzeugbeförderung möglich, wenn sich die Hilligelei in der Instandhaltung befindet oder als Ersatzschiff für die Insel Pellworm eingesetzt wird. Leider kann aufgrund der Anlegerkonstruktion keine andere Autofähre Hooge und Langeneß anlaufen. Auch am Samstag gibt es keine Fahrzeugbeförderung, am Sonntag nur nach Anmeldung. Die Fahrzeugbeförderung wird vom Amt Pellworm mit bis zu 10.000 EUR im Jahr bezuschusst, wenn die Autofähre anstatt des Personenschiffs zum Einsatz kommt.

Die **Halligen Gröde und Oland** können nur bei Hochwasser angefahren werden. Dies bedeutet für die Halligbewohner auf Gröde mit einem Bedienungszeitfenster von ca. 5 Stunden eine zusätzliche Einschränkung gegenüber den anderen Halligen (Oland siehe Lorenbahn). Die MS Rungholt von Uwe Petersen ist das Versorgungsschiff der Halligen Gröde (April bis Dezember) und Oland mit Anbindung an Schlüttsiel. Von Januar bis März wird Gröde mit der MS Seeadler bedient (Heinrich von Holdt). Ansonsten nutzen die Bewohner auch die Ausflugschiffe, die allerdings ebenfalls nur in den Sommermonaten verkehren.

Die Gröder können nur dann ans Festland und am selben Tag wieder nach Hause, wenn die Tide so liegt, dass morgens und abends Hochwasser und somit eine Hin- und Rückfahrt möglich ist (etwa alle 14 Tage). In der Regel ist aber eine Übernachtung am Festland notwendig.

Für die Versorgung der Hallig Gröde zahlt der Kreis einen **Zuschuss** in Höhe von derzeit 80 EUR / Fahrt (bei höchstens 100 Fahrten / Jahr), wenn im Sommer mindestens zweimal wöchentlich und im Winter mindestens einmal wöchentlich eine Verbindung sichergestellt wird. Bei mehr als 100 Fahrten werden die Mehrfahrten vom Amt Pellworm bezuschusst.

Problematisch sowohl für die Reedereien als auch für die Halligbewohner ist vor allem die **Verkehrsanbindung im Winterhalbjahr**. Aufgrund der erheblich geringeren Touristennachfrage im Transfer wie auch im Ausflugsverkehr werden die meisten Verbindungen eingestellt. Die Fährverbindung nach Hooge und Langeneß bleibt

zwar bestehen, kann aber nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden und wird daher auf ein Minimalangebot zurückgenommen. Gerade im Winterhalbjahr sind aber speziell die Halligbewohner auf die Fähre angewiesen sind, da in dieser Zeit festlandsbezogene Aktivitäten stattfinden, die im Sommer aufgrund der Touristenbetreuung nicht durchgeführt werden können (z.B. private Versorgung im sekundären und tertiären Sektor, Baumaßnahmen etc.). Hinzu kommt, dass auch Handwerksfirmen, die auf den Halligen Arbeiten ausführen in vielen Fällen Übernachtungen in Kauf nehmen müssen, wodurch natürlich die Ausführungskosten ansteigen.

Ebenso bedeutsam wie die Bedienungshäufigkeit ist die Frage der **Verlässlichkeit der Schiffsanbindung**. Durch die fehlenden vertraglichen Vereinbarungen mit den Reedereien, die ihre Grundleistung ohne öffentliche Zuschüsse erbringen sowie die ebenfalls fehlenden Bedienungsstandards, gibt es praktisch keine rechtliche Handhabe, Leistungen einzufordern oder Anreize für die Leistungserbringung zu schaffen (z.B. durch „Bonus-Malus-Regelungen“ mit Sanktionen bei Nichterfüllung der Standards). Die Leistungserbringung liegt damit letztlich in der unternehmerischen Entscheidung, auch da es keine Bedienungspflicht wie im ÖPNV gibt.

Der Winter 2009/2010 hat eindrucksvoll gezeigt, dass besonders bei erschwerten Bedingungen ggf. mit zusätzlichen Kostenaufwendungen, bei privatwirtschaftlich verantworteten Verkehrsdienstleistungen die betriebswirtschaftliche Komponente den Ausschlag geben kann, zumindest aber der Anreiz bzw. das Engagement für die Leistungserbringung eher gering ist. Der Anspruch der Daseinsvorsorge kann damit nicht gesichert werden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass **privatwirtschaftlich organisierte Verkehrsdienstleistungen** sich dauerhaft nur verlässlich gestalten lassen, wenn sie über ein Abrechnungsjahr für das Unternehmen gewinnbringend sind. Die Beeinflussung des Leistungsumfanges erfolgt dann im Wesentlichen über

- die Nachfrage bzw. Nutzungsintensität,
- die Betriebskosten und/oder
- die Einnahmen (Fahrpreise).

Ob und in welchem Umfang in Bezug auf die Verkehrsanbindung der Halligen hier **Gestaltungsspielräume** bestehen, kann im Rahmen dieser Untersuchung mangels ausreichender betriebswirtschaftlicher Datengrundlagen nicht abschließend geklärt werden, sollte aber eine zentrale Fragestellung weiterer Diskussionen sein.

ÖPNV-Anbindung auf dem Festland

Für die (Weiter-) Fahrt auf dem Festland stehen ab Schlüttsiel eine **Linienbusverbindung** nach Niebüll und ein bedarfsgesteuertes Ruftaxi nach Bredstedt zur Verfügung. Die Linienbusverbindung nach Niebüll ersetzt die frühere Linie 1041 nach Husum und verbindet zudem nach einem Vorschlag der Mobilitätsstudie 2007 die Häfen Schlüttsiel und Dagebüll.

Das als Ersatz für die entfallende Linienbusverbindung eingeführte **Ruftaxi** stößt bei den Nutzern aktuell auf eine gemischte Resonanz. Speziell für die älteren Bewohner bedeutet die Anmeldeerfordernis und das zusätzliche Umsteigen nach Husum einen Nachteil. Für ÖPNV-Gelegenheitsnutzer hat die Transparenz des ÖPNV-Angebotes deutlich gelitten. Nach den Erfahrungen des Gutachters benötigt allerdings die Einrichtung einer flexiblen Bedienungsform in der Regel 2-3 Jahre, bis diese sich etabliert hat und seriös bewertet werden kann.

Da das Ruftaxi wegen der Handhabung und wegen des Gepäcktransportes keine sinnvolle Alternative für die Halligenbesucher darstellt, bleibt nur der etwa 30 Minuten längere Weg über Niebüll. Hier kommt hinzu, dass bei der InterCity-Anreise eine Anschlusszeit von 30 Minuten besteht. Bei der Anfahrt mit der NOB hingegen sind die 5-Minuten Anschlusszeit für Ortsunkundige mit Gepäck eindeutig zu kurz bemessen.

Für Urlaubsgäste in Nordfriesland ist die Kreisstadt Husum aber auch mit das wichtigste **Ausflugziel**. Die neuen Verbindungen dürften dazu führen, dass Touristen entweder auf Ausflüge nach Husum ganz verzichten (betrifft vor allem die Bahnreisenden), oder ihren mitgebrachten Pkw nutzen. Eine Quantifizierung der tatsächlichen Ausflugsverkehre ist derzeit aber nicht möglich.

In der **Gesamtschau** ist die neue ÖPNV-Anbindung des Hafens Schlüttsiel für die Halligen eine erhebliche Verschlechterung. Einige Nachteile dürften sich zwar durch Gewöhnungseffekte und ein verbessertes Marketing verringern, dennoch bleibt gerade für ältere Halligbewohner und mit dem öffentlichen Verkehr anreisende Touristen nennenswerte Einbußen in der Verbindungsqualität.

Auf der anderen Seite hat die über Jahre bestehende Linienbusverbindung eine erhebliche Unterdeckung der Kosten verursacht. Letztlich waren und sind auch die Halligbewohner stark auf den Pkw fixiert, so dass ohne eine Verhaltensveränderung auch eine signifikant höhere ÖPNV-Nutzungsfrequenz, die einen Linienverkehr auch wirtschaftlich rechtfertigt, derzeit unwahrscheinlich ist.

2.3 Ergebnisse der Einwohnerversammlungen

Um die Meinungen und Wünsche der Halligbewohner aufzunehmen und zu strukturieren und damit auch einen Beitrag zu leisten, die bisher vielfach emotionale Diskussion zu versachlichen, wurden im Mai 2010 auf den Halligen Hooge und Langeneß Einwohnerversammlungen durchgeführt. Allein die große Resonanz zeigt, welche grundlegende Bedeutung die Verkehrsanbindung für die Halligen hat.

Klar im Mittelpunkt der Diskussion stehen wie zu erwarten die Fähranbindung und die ÖPNV-Festlandsanbindung, die zusammen die Mobilität der Halligbevölkerung sichern. Eine attraktive Verkehrsanbindung wird sowohl im Hinblick auf die Halligbewohner als auch für die Tourismusentwicklung als entscheidender Standortfaktor gesehen. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird es in Verbindung mit der Beschränkung der Mobilität zunehmend schwerer, die Einwohnerzahl auf den Halligen zu halten und Neubürger zu gewinnen. Hinzu kommt, dass mit der steigenden Anzahl älterer Halligbewohner auch die Angewiesenheit auf den ÖPNV wächst.

Übereinstimmung auf beiden Halligen besteht in der Aussage, dass der Standard der derzeitigen **Fährverbindung auf niedrigem Niveau** liegt und eine weitere Ausdünnung der Fahrtenanzahl nicht mehr hinnehmbar ist. Die schlechten Noten für die Fährverbindung beschränken sich allerdings nicht nur auf die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die eingesetzten „Transportgefäße“, die praktisch keinen Komfort bieten. Als **Hauptdefizite** werden benannt:

- Aufenthaltsqualität,
- Gepäcktransport,
- Barrierefreiheit und
- Service.

Neben der Fahrplangestaltung und der Beförderungsqualität hat insbesondere nach dem letzten Winter die Zuverlässigkeit der Festlandanbindung zu erheblicher Missstimmung auf den Halligen geführt. Da die Fähre nach Aussage der W.D.R. zeitweise nicht eingesetzt werden konnte, war die Festlandanbindung längere Zeit unterbrochen. Die Versorgung konnte nur notdürftig mit einem auf Kosten der Halligen organisierten Ersatzverkehr mit Motorschiffen gesichert werden. Auch auf der Lorenbahn nach Oland – Langeneß war im Winter lange Zeit kein regulärer Betrieb möglich.

Massive Kritik gibt es wegen der **Hinterlandanbindung** vom Hafen Schlüttsiel und der eingestellten Direktverbindung nach Husum, vor allem da hier gewachsene Verflechtungen, auch im Hinblick auf die Versorgung der Halligen, zerstört werden. Husum ist nicht nur als

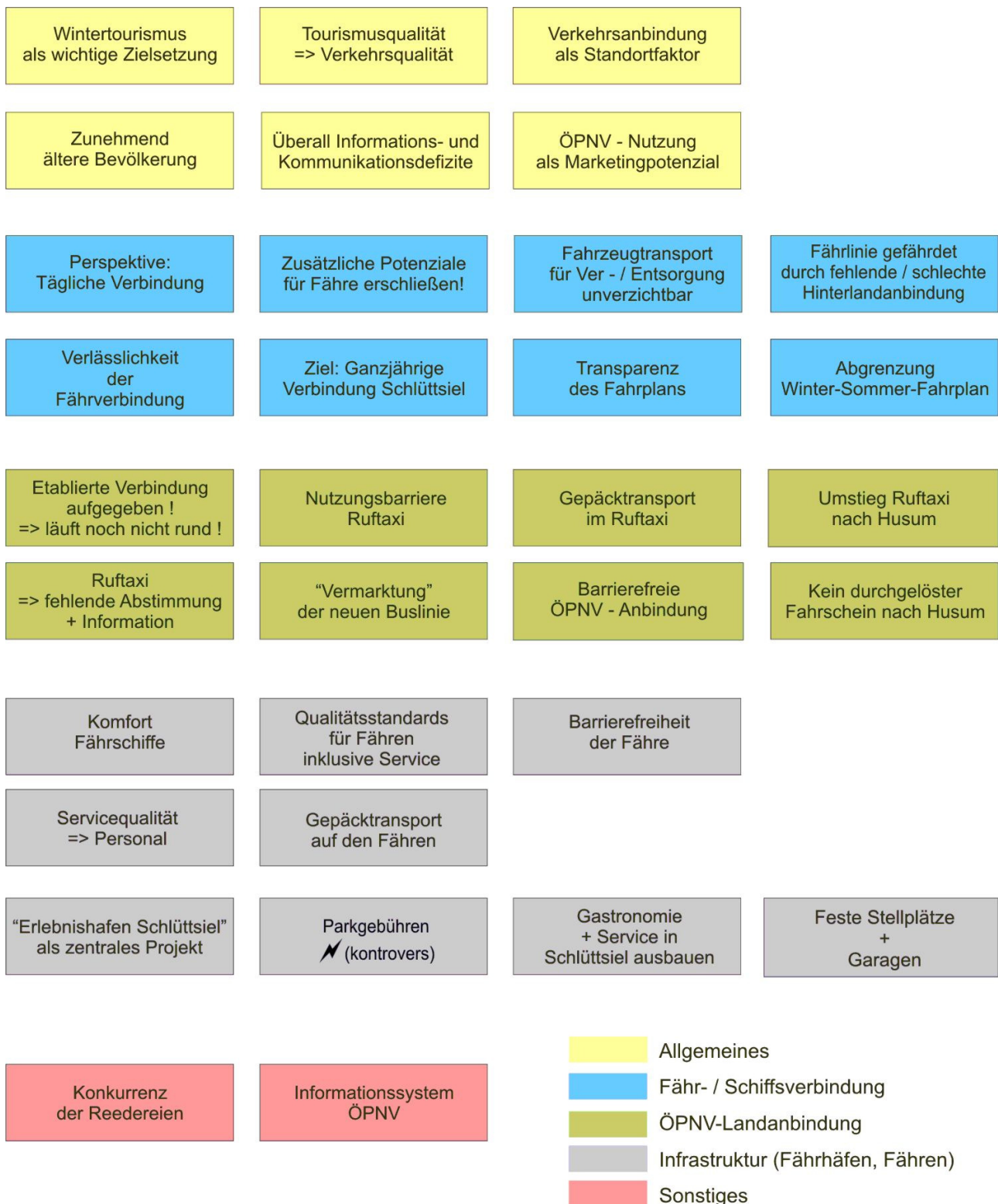
Sitz vieler öffentlicher Einrichtungen weiterhin ein zentrales Verkehrsziel, es haben sich hier auch über Jahre Handelsbeziehungen für die Halligversorgung etabliert, die jetzt in Frage gestellt sind.

Das neue **Ruftaxi** und die „Umlegung“ der Busverbindung nach Niebüll sind zunächst hauptsächlich wegen der schlechten Kommunikation in der Anlaufphase seitens der Verkehrsunternehmen und der Kreisverwaltung auf Kritik gestoßen. Auch viele Touristen waren offenbar unzureichend über die wegfallende Busverbindung Husum - Schlüttsiel informiert.

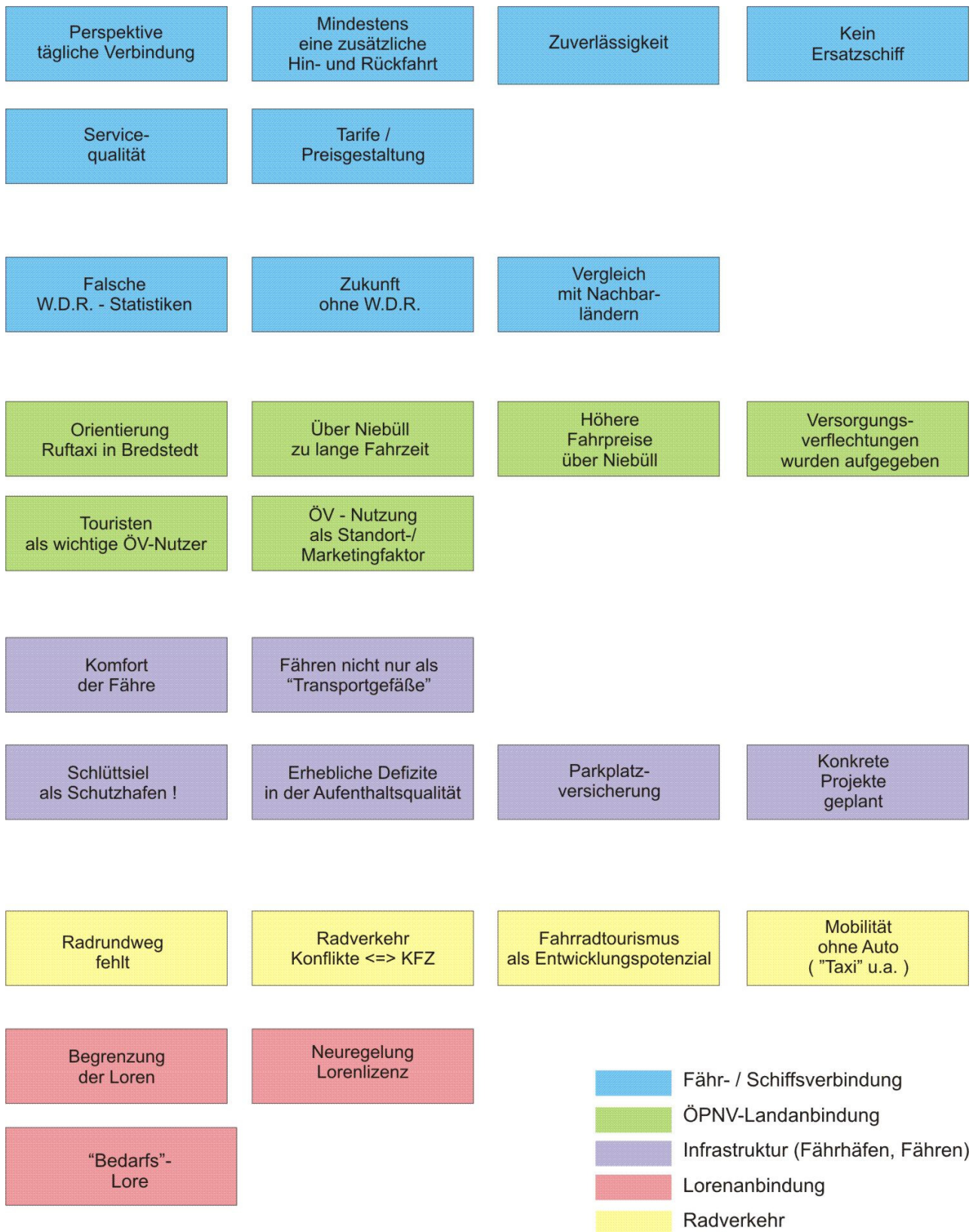
Trotz der objektiven Nachteile der neuen Anbindung ist auf Nachfrage des Gutachters auf mittelfristige Sicht durchaus mit einer höheren Akzeptanz der neuen Anbindung zu rechnen, wenn sich die neuen Abläufe etabliert haben. Da ohnehin nur eine Minderheit der Halligbewohner den ÖPNV auf dem Festland nutzt, ist die Qualität der Fähranbindung von deutlich höherer Bedeutung.

Schließlich wird auch über die **Zukunft des Fährhafens Schlüttsiel** diskutiert. Die Befürchtung der Halligbewohner ist hier zunächst eine Aufgabe des „Schutzhafens“ und eine Umlegung der Halliganbindung auf den Hafen Dagebüll oder den Hafen Strucklahnungshörn. Laufende Projekte zur Aufwertung der Attraktivität des Hafens bieten immerhin einen „Hoffnungsschimmer“. Von der Vision eines „Erlebnishafens“ ist Schlüttsiel aber noch weit entfernt.

Auf Langeneß und Oland werden in der Mobilitätsdiskussion auch noch die Lorenbahn und der Ausbau des Radverkehrsnetzes thematisiert. Bei den Loren wird vor allem die Verfügbarkeit speziell auch für Einwohner ohne Lorenlizenz als überdenkenswert betrachtet, auch vor dem Hintergrund der begrenzten Kapazität des Lorendamms. Der Radverkehr wird vor allem als wichtiges touristisches Marketingsegment betrachtet („Fahrradtourismus“).



Übersicht von Aussagen aus der Versammlung auf Hooge



Übersicht von Aussagen aus der Versammlung auf Langeneß

2.4 Zusammenfassende Bewertung der aktuellen Situation

Die Verkehrsanbindung der Halligen hat sich in den letzten Jahren tendenziell weiter verschlechtert. Insbesondere die **Umstellung der Hinterlandanbindung** und die damit verbundene Aufgabe der gewachsenen Beziehungen in die Kreisstadt Husum haben zu Einbußen in der Erreichbarkeit der Halligen geführt. Während sich für die touristischen Verkehre lediglich die Fahrzeit erhöht hat (Umweg über Niebüll), sind für die Halligbewohner Fahrten nach Husum mit einem zusätzlichen Umstieg und höheren Fahrkosten verbunden. Allerdings ist hierbei auch zu berücksichtigen, dass die frühere direkte Busverbindung nach Husum nur wenig in Anspruch genommen wurde und daher nur mit einer relativ hohen Kostenunterdeckung betrieben werden konnte. Hier ist also letztlich eine Abwägung zwischen der „strategischen Bedeutung“ der Halligenanbindung im ÖPNV und der wirtschaftlichen Seite zu treffen.

Zentraler Anstoß der „Missstimmung“ auf den Halligen ist allerdings die **Fähranbindung**, insbesondere die Gestaltung des Winterfahrplans. Durch die Bedienung dieser Linienverbindung in Eigenregie der W.D.R. spielen hier -aus Unternehmenssicht durchaus gerechtfertigt- (betriebs-) wirtschaftliche Aspekte eine gewichtige Rolle. Im Sommer bestehen durch die Freizeit- und Tourismusverkehre noch im Durchschnitt Auslastungen, die eine tägliche Bedienung auch wirtschaftlich rechtfertigen. Insbesondere werden dann mit der Weiterführung der Halligenverbindung nach Amrum auch Kapazitätsspitzen zur Insel Amrum abgedeckt. Im Winter hingegen ist der Betrieb voraussichtlich defizitär und kann nur in der Verrechnung mit Gewinnen auf anderen Verbindungen in der Gesamtnetz Betrachtung als eigenwirtschaftlich dargestellt werden.

Da der Fährbetrieb derzeit nicht durch öffentliche Mittel bezuschusst wird, besteht auch keine Transparenzpflicht im Hinblick auf die **Wirtschaftlichkeit der Verbindung**. Derzeit stehen der Kreis- und Kommunalverwaltung keine ausreichend verlässlichen und differenzierten Datengrundlagen zur Verfügung, um eine abgesicherte wirtschaftliche Bilanzierung und eine zukunftsorientierte Planung der Halligenanbindung vornehmen zu können.

Ein weiterer Aspekt, der die Qualität der Halligenanbindung signifikant beeinträchtigt, ist die **Zuverlässigkeit** und die langfristige Planungssicherheit. Der letzte Winter hat eindrucksvoll gezeigt, dass die Verkehrsanbindung der Halligen letztlich von der Verfügbarkeit und Einsatzfähigkeit der Fähre abhängt und es keine betriebliche „Rückfallebene“ gibt. Die Fahrt durchführung hängt damit letztlich am „Goodwill“ der Reederei(en).

Gleichzeitig ist auch die **Kommunikation** zwischen Kreis - Halligen und der W.D.R. verbesserungsbedürftig. Seit Jahren ist keine Annäherung der Interessenlagen und eine von allen Partnern tragbare Lösung zu erkennen. Aus Sicht des Gutachters darf aktuell bezweifelt werden, ob eine einvernehmliche und nachhaltige Lösung ohne **externe Moderation** überhaupt möglich ist.

Ein zentraler Punkt, der eine nachhaltige Problemlösung erschwert, ist die diffuse Situation der Zuständigkeiten und vor allem die **fehlende Quantifizierung von Bedienungsstandards** unter Berücksichtigung konkreter Bedarfsanalysen. Eine vorhandene, vorwiegend unter unternehmerischen Gesichtspunkten entstandene Bedienungsqualität per se als „hinreichend“ zu bezeichnen, ist aus gutachterlicher Sicht nicht abgesichert.

Generell wird von den Verantwortlichen und hier besonders auch der Landesregierung die **Bedeutung der Verkehrsanbindung** für die Zukunft der Halligen möglicherweise unterschätzt. Der Gutachter ist der Auffassung, dass die Anbindungsqualität neben der Versorgungs- und Bildungsproblematik ein Schlüsselkriterium für die künftige Besiedlung der Halligen ist. Eine weitere **Verschlechterung der Lebensbedingungen** gegenüber dem Festland, wird einen Einwohnerrückgang und eine beschleunigte Überalterung zur Folge haben, die auch die Funktion des Küstenschutzes erheblich schwächen wird.

Ebenfalls nicht ausreichend gewürdigt wird sowohl bei der äußeren Verkehrsanbindung als auch im Verkehrssystem auf den Halligen selber die große **Bedeutung des Tourismus** als zentraler Wirtschaftsfaktor für die Destination Nordsee Schleswig-Holstein im Allgemeinen und für die Halligen im Besonderen. Auch hier fehlt es an konkreten Bedarfsanalysen und daraus ableitbaren Anforderungen an Mobilitätsangebote zur Sicherung bestehender und zur Erschließung neuer Potenziale im Tourismusmarkt. Die Aktivitäten der Insel- und Halligkonferenz enthalten vielversprechende Ansatzpunkte (z.B. Mobilitätsstudie für die Inseln und Halligen 2007, Integrierte Entwicklungsstrategie im Rahmen der Bewerbung zur Aktiv-Region Uthlande 2008), die aber konsequent weiterzuentwickeln und zu ergänzen sind. Eine noch auszubauende Aktivität ist dabei u.a. ein wirksames Informationskonzept, insbesondere für die Anreise und die Mobilitätsangebote vor Ort.

3. Perspektiven der Verkehrsanbindung

3.1 Verkehrsbedarfe

Die Verbindung zum Festland ist für die Bevölkerung der Halligen eine wichtige Lebensgrundlage, da immer weniger Versorgungsangebote auf den Halligen selber bestehen. Anders als den Festlandbewohnern stehen den Halligbewohnern keine alternativen Verkehrsmittel für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse zur Verfügung. Hinzu kommt, dass auch die Verbindungsqualität erheblich abgestuft ist. Während auf dem Festland in maximal 20 Minuten Pkw-Entfernung ein zentraler Ort erreichbar ist (max. 15 km Entfernung), liegt die Mindestreisezeit beispielsweise von der Hallig Hooge bei über 2 Stunden (!).

Auffällig ist bei einer Zusammenstellung der Verkehrsbedarfe, dass praktisch alle Lebensbereiche betroffen sind und nur wenige Aktivitäten auf den Halligen selbst erledigt werden können. Betroffene davon sind allerdings nicht nur die Halligbewohner selber, sondern auch externe Dienstleister wie Handwerker, die beispielsweise im Winter zum Teil einmal auf der Hallig übernachten müssen. Defizite in der Verkehrsanbindung führen hier zwangsläufig zu wirtschaftlichen Mehraufwendungen. Die **Verflechtungen mit dem Festland** dürften in der Zukunft noch weiter zunehmen. So wird auch die Angewiesenheit auf die Schiffsverbindung im Sinne der „Daseinsvorsorge“ steigen. Eine Verbesserung im Hinblick auf eine „eigenständigere“ Versorgung könnte sich allenfalls langfristig durch geförderte Projekte ergeben (z.B. Aktivregion).

<p>Beruf / Ausbildung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Schulbesuch auf dem Festland ▶ Ausbildung auf dem Festland ▶ Arbeitsstelle auf dem Festland ▶ Zivil- oder Wehrdienst ▶ Dienstreisen / Geschäftsfahrten 	<p>Einkauf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Lebensmittel, Drogerieartikel, Arznei etc. ▶ Bekleidung ▶ Werkzeug und Elektrogeräte ▶ Baumaterial ▶ Möbel
<p>Besorgung / Besuch</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Arztbesuch ▶ Krankenhausbesuch oder Therapien ▶ Banken und Versicherungen ▶ Anwälte und Steuerberater ▶ Ämter und Behörden (Amt Pellworm und Kreis in Husum) 	<p>Freizeit / Tourismus</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Museen, Kino, Theater ▶ Sport, Vereine ▶ Weiterbildung ▶ Besuch auf dem Festland ▶ An- u. Abreise Gäste / Besucher ▶ Ausflüge der Urlaubsgäste
<p>Ver- und Entsorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Heizöl ▶ Kraftstoff für Schiffe und Fahrzeuge ▶ Gastronomiebedarf und Halligkaufmann ▶ Müllentsorgung 	<p>Service / Bau</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stördienste ▶ Handwerker ▶ Kurierdienste / Post ▶ Speditionsdienste
<p>Güter- und Sondertransporte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Krankentransporte ▶ Feuerwehr- und THW-Einsätze ▶ Massengüter ▶ Viehtransporte 	

Übersicht von Verkehrsbedarfen auf den Halligen

3.2 Definition einer „ausreichenden Bedienung“

Der Begriff der Daseinsvorsorge

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte und Bevölkerung ist davon auszugehen, dass Verkehrsdienstleistungen für die Einwohner auf den Halligen bei moderater Tarifgestaltung nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Daher ist zu diskutieren, wie eine „Grundversorgung“ im Rahmen der Daseinsvorsorge zu definieren ist. Generell ist die Verkehrsanbindung von besiedelten Gebieten in den Rahmen der öffentlichen „**Daseinsvorsorge**“ einzuordnen. Artikel 16 des EG-Vertrages beschreibt den Anspruch der Daseinsvorsorge (Zitat):

Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unterscheiden sich insofern von normalen Dienstleistungen, als sie in den Augen des Staates auch dann erbracht werden müssen, wenn der Markt unter Umständen nicht genügend Anreize dafür bietet. Der Begriff der Leistungen der Daseinsvorsorge beruht nämlich auf dem Anliegen, überall gute und für alle erschwingliche Dienstleistungen zu gewährleisten. Diese Dienste tragen zur Verwirklichung der Ziele der Solidarität und Gleichbehandlung bei, die dem europäischen Gesellschaftsmodell zu Grunde liegen.

Die Daseinsvorsorge ist in diesem Sinne also eine Art „politische Selbstverpflichtung“. Auch in der **Rechtssprechung** ist die Daseinsvorsorge verankert, so beispielsweise in vielen Gemeindeordnungen der Länder (u.a. Bayern, Baden-Württemberg). Die Daseinsvorsorge ist allerdings in der Gestaltungspraxis nur schwer juristisch einklagbar ist, da es vor allem an **quantifizierbaren Festlegungen** im Sinne von „Mindeststandards“ fehlt.

Auch im Bereich des **öffentlichen Personennahverkehrs** gibt es den Begriff der Daseinsvorsorge, was auch die Verpflichtung der öffentlichen Hand zur Verkehrsanbindung im öffentlichen Verkehr bestätigt. In den meisten ÖPNV-Gesetzen ist dazu der Passus des Regionalisierungsgesetzes RegG übernommen worden. Im **ÖPNV-Gesetz des Landes-Schleswig-Holstein** (ÖPNVG-SH) ist dies unter §1 Aufgaben und Ziele wie folgt formuliert (Zitat):

„(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

(2) Der ÖPNV im Sinne des § 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschut-

zes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, daß er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. ...“

In der Praxis ist der Begriff der Daseinsvorsorge auch im ÖPNV kaum relevant, der er sich nicht in konkrete planerische Ziele operationalisieren lässt. Gerade unter den heute schwierigen Rahmenbedingungen zeigt sich, dass sich die ÖPNV-Gestaltung mehr am politischen Willen und vor allem am „finanziell Machbaren“ orientiert.

„Ausreichende Bedienung“ im öffentlichen Personennahverkehr

Etwas präziser ist der im ÖPNV verwendete Begriff der „ausreichenden Verkehrsbedienung“, der aus dem europäischen Recht stammt und sowohl im Personenbeförderungsgesetz PbefG als auch in den ÖPNV-Gesetzen verankert ist. Im PBefG heißt es in §8, Absatz 3:

„Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. ...“

Auch im ÖPNVG-SH ist die „ausreichende Verkehrsbedienung“ als Grundanforderung an die Regionalen Nahverkehrspläne aufgeführt. Die planerische Konkretisierung und eventuelle Quantifizierung obliegt jedoch den regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern und ist in deren Nahverkehrsplänen darzustellen. Im Rahmen der Nahverkehrspläne sind inzwischen viele Aufgabenträger mangels bundes- oder landesweiter verbindlicher Vorgaben dazu übergegangen, (Mindest-) Standards für die ÖPNV-Verkehrsbedienung zu definieren. Auch der Kreis Nordfriesland hat in seinem 3. RNVP Qualitätsstandards für die ÖPNV-Bedienung aufgenommen, die neben Erschließungsstandards auch Vorgaben für die angestrebte Mindestbedienung enthalten, allerdings nur für die zentralen Orte.

In anderen Nahverkehrsplänen in Deutschland sind zum Teil auch weitergehende Standards enthalten. Für zusammenhängende Siedlungseinheiten ab etwa 100 Einwohner ist vielfach eine **Mindestbedienung von 1 Hin- und Rückfahrt pro Wochentag** (Mo-Fr) festgelegt (vgl. u.a. Nahverkehrsplan Landkreis Uckermark, Fortschreibung Planungshorizont 2010; Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster 2005-2009; Nahverkehrsplan Spree-Neiße 2007-2011).

Übertragung auf die Situation der Halligen

Entscheidende Grundlage für die Festlegung einer Mindestbedienungsqualität sind zunächst **landesplanerische Vorgaben** zur weiteren siedlungsstrukturellen Entwicklung.

Im Regionalplan für den Planungsraum V in der Fassung 2002 sind dazu folgende Aussagen enthalten (Zitat):

... Die Halligen sind ein wichtiges Element der Küstensicherung und dienen auch zur Sicherung des Naturraumes des nordfriesischen Wattenmeeres. Hierfür ist eine Dauerbewohnung der vorhandenen Wohngebäude sicherzustellen. ... (Abschnitt 7.5.4). Und weiter:

„Die Halligwelt ist weltweit einmalig und stellt einen besonderen Reiz an der Westküste dar, sie zieht starken Tagestourismus an; es bedarf daher wie bisher mit Unterstützung von Land und Kreis lenkender Maßnahmen, um im Zuge des Strukturwandels und der Tourismusentwicklung konzeptionell vorgehen zu können.“

Der neue Landesentwicklungsplan 2010 formuliert ähnliche Aussagen.

Demnach wird die **Besiedlung der Halligen** nicht in Frage gestellt, sondern wird ganz im Gegenteil auch in Zukunft als „notwendig“ angesehen. Insofern gilt der Anspruch der **öffentlichen Daseinsvorsorge** bzw. der Versorgungssicherheit generell auch für die Einwohner der Halligen.

Problematisch und umstritten ist durch die räumliche Lage der Halligen die **Zuordnung zum Zuständigkeitsbereich des ÖPNV** und der damit ggf. verbundenen Aufgabenträgerschaft sowie die Übertragung der in den ÖPNV-Rahmenplänen (Nahverkehrsplänen) formulierten Bedienungsstandards. Auch wenn hier der Schiffsverkehr in den gängigen Abhandlungen und Gesetzes nicht explizit vom ÖPNV „ausgeschlossen“ ist, so wird im gängigen Sprachgebrauch vor allem der Schienenpersonennahverkehr und der straßengebundene Verkehr unter dem Begriff ÖPNV subsumiert. Der gängige Sprachgebrauch entspricht sicherlich aber auch den gängigen Anwendungsfällen.

Nach der **Funktion des ÖPNV** im Zusammenhang mit der öffentlichen Daseinsvorsorge ist dieser zunächst verkehrsmittelunabhängig zu betrachten. Der Anspruch auf eine ÖPNV-Anbindung umfasst alle Siedlungsgebiete unabhängig von der räumlichen Lage. Dies gilt auch für die Halligen. Demnach ist auch der Schiffsverkehr zu den Halligen letztlich dem ÖPNV-System zuzurechnen. Dazu bedarf es aber ggf. einer rechtlichen Festsetzung.

Offen bleibt damit noch die Frage des **Bedienungsstandards**. Sowohl im Regionalplan als auch im Landeswasserrecht entzieht sich das Land einer präzisen Aussage und verzichtet vor allem auf eine Aufarbeitung der konkreten Verkehrsbedarfe. So steht im Landeswasserrecht unter §139 Zulassung von Häfen und Anlagen, Konzessionierung von Seeverkehrsleistungen in Abschnitt 4:

„(4) Seeverkehrsdienstleistungen im Verkehr mit Inseln und Halligen bedürfen einer Genehmigung der nach § 142 zuständigen Verkehrsbehörde (Genehmigungsbehörde), wenn dies zur Sicherstellung der ganzjährigen, angemessenen Versorgung der Inseln und Halligen erforderlich ist. Werden für einen gemeinwirtschaftlichen Linienverkehr Ausgleichszahlungen gefordert, kann die Genehmigungsbehörde verschiedene Linienverkehre durch Netzbildung zusammenfassen. Vor der Netzbildung sind die betroffenen Unternehmen und die Gemeinden zu hören. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn das Schifffahrtsunternehmen die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllt.“

In der aktuellen Diskussion wird von den zuständigen Akteuren (Land, Kreis, Reederei) die derzeitige Bedienung im Schiffslinienverkehr durch die W.D.R. als hinreichend angesehen, ohne diese verkehrsplanerisch zu hinterfragen. Da der Linienverkehr von der W.D.R. eigenwirtschaftlich betrieben wird, besteht zunächst auch keine Notwendigkeit die Leistungen im Wettbewerb zu vergeben.

Aus Gutachtersicht wäre es ein sinnvoll herleitbarer und begründbarer Ansatzpunkt, zunächst die **ÖPNV-Bedienungsstandards** für kleine Siedlungseinheiten auf die Halligen zu übertragen. Damit wäre für den Versorgungsverkehr ein **Fahrtenpaar pro Tag** (Hin- und Rückfahrt) anzusetzen. Die derzeitige Praxis, dass für Winterfahrten aufs Festland zum Teil eine Übernachtung erforderlich ist, bedeutet für die Halligbewohner unter den landesplanerischen Zielsetzungen eine nicht vertretbare Einschränkung der Lebensbedingungen gegenüber den Festlandsbewohnern.

Deutlich prägnanter, wenngleich ebenfalls ohne quantitative Festlegungen ist die **Verkehrsanbindung für die Ostfriesischen Inseln** im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 formuliert, insbesondere da hier die Bezeichnung „bedarfsgerecht“ verwendet wird. Dies könnte auch ein Einstieg in eine verbindlichere Zieldiskussion und Planung für die nordfriesischen Halligen sein (Zitat):

„...Die Voraussetzungen für eine dauerhafte und nachhaltige Besiedlung der Ostfriesischen Inseln sind zu gewährleisten. Die Fährverbindungen sowie die sonstige Ver- und Entsorgungsstruktur sind bedarfsgerecht anzupassen. ...“

3.3 Betreibermodelle für die Verkehrsanbindung

Neben der Festlegung von Bedienungsstandards bzw. -qualitäten hat auch die Frage des Betreibers bzw. Verkehrsdienstleisters entscheidenden Einfluss auf die Zukunft der Verkehrsanbindung. Wie bereits vorstehend dargestellt, kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen auf rein privatwirtschaftlicher Basis mit einem starken Gewicht der wirtschaftlichen Erwägungen keine dauerhaft verlässliche Verkehrsanbindung im Sinne der „Daseinsvorsorge“ erwartet werden.

Unter Einbeziehung der unterschiedlichen, teils auch kontroversen Interessenlagen, ist ein „Schlüsselpunkt“ aus Gutachtersicht zunächst eine **transparente vertragliche Regelung** der Verkehrsanbindung auch im Sinne einer verlässlichen „Partnerschaft“ von „Leistungsbestellern“ und „Leistungserstellern“. Ohne einen solchen Schritt dürfte sich aus Sicht des Gutachters in absehbarer Zeit keine signifikante Verbesserung der Situation für die Halligen einstellen.

Für die künftige **Gestaltung der Verkehrsanbindung** stehen mehrere Modelle zur Verfügung. Welches der Modelle letztlich umsetzbar ist und welche Spielräume bzw. Erfordernisse sich daraus für die Kostenseite wie auch in tariflicher Hinsicht ergeben, kann nur mit vertiefenden Untersuchungen und weiterführenden Diskussionen ermittelt werden.

Grundsätzlich befürwortet der Gutachter zunächst ein **Ausloten der Handlungsspielräume mit den vorhandenen Partnern** insbesondere der W.D.R., da eine Weiterentwicklung der bestehenden Angebote sicherlich im vorrangigen Interesse aller Beteiligten liegt und auch am einfachsten umsetzbar sein sollte.

3.4 Künftige Gestaltung der Halligenanbindung

Verbesserung und Stabilisierung der Fähranbindung

Nach Festlegung der langfristigen Zielsetzung und des strategischen Vorgehens sind konkrete Maßnahmen zur Erfüllung der künftigen Anforderungen zu entwickeln und umzusetzen. Bevor aber nicht die grundsätzliche Vorgehensweise abgestimmt ist und die künftigen Partner feststehen, sollten langfristig angelegte investive Maßnahmen zurückgestellt werden.

Verbesserung der ÖPNV-Anbindung

Die neu eingeführten Angebote sollten zunächst weiter im Sinne der Verkehrsqualität und Kundenfreundlichkeit optimiert werden. Dazu zählen vor allem:

- Optimierung der Anschlüsse am Bahnhof Niebüll (Übergangszeiten zur NOB, ggf. Busanschluss nach Flensburg),
- Verbesserung der Umsteigequalität am Bahnhof Bredstedt,
- bessere Kennzeichnung des Ruftaxis und Vereinfachung der Nutzung (Anmeldung, Gepäcktransport, etc.),

Parallel dazu ist zu überprüfen, unter welchen Bedingungen eine Direktverbindung Schlüttsiel – Husum möglich ist (evtl. auch über Integration in das bestehende Liniennetz) und ob dafür ggf. auch alternative Finanzierungsmodelle zur Verfügung stehen.

Erhöhung der Nachfrage und der ÖPNV-Nutzung

Die besten Voraussetzungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung bietet die Erhöhung der Nachfrage. Die konsequente Akquisition neuer touristischer Zielgruppen mit gleichzeitiger Erhöhung des Bahnanteils bei der Anreise sowie eine verstärkte ÖPNV-Nutzung durch die Halligbewohner sind die Hauptansatzpunkte, die Erlössituation der Linienverbindungen zu verbessern und damit auch die Handlungsspielräume zu erweitern.

Im touristischen Bereich gehörte dazu vor allem eine Stärkung des Wintertourismus. Dieses Potenzial lässt sich nach Auffassung des Gutachters aber nur mit touristischen Gesamtpaketen inklusive Anreise- und Ausflugsservice ausschöpfen.

Neuordnung der Lorennutzung auf Oland und Langeneß

Durch den Neubau des Verbindungsdammes wird sich die Nutzbarkeit der Loren auf Langeneß und Oland auch unter schwierigen Witterungsbedingungen verbessern, so dass die Loren als Alternative zur Schiffsverbindung aufgewertet werden. Es ist daher naheliegend und sinnvoll, die Nutzungsmöglichkeit auf einen größeren Personenkreis zu erweitern.

Dazu ist die beschränkte personengebundene Lorenlizenz hin zu einer nutzungsorientierten Betriebsorganisation weiterzuentwickeln. Zielsetzung ist dabei, die Lorenlizenzen trotz begrenzter Kapazität des Dammes zu erweitern. Dabei sind auch Möglichkeiten bedarfsorientierter Angebote für Personen ohne Lorenlizenz zu prüfen und zu konkretisieren (z.B. Mitnahme, „Ruf-Lore“, Loren-Sharing etc.).

Gestaltung der Hafenanlagen

Das Landesentwicklungsprogramm und der Raumordnungsplan geben ein klares Bekenntnis zum Hafen Schlüttsiel ab:

„... Der Hafen Schlüttsiel sollte für die sichere Versorgung und die Zukunft des Tourismus auf den Halligen erhalten werden. ...Schlüttsiel ist Versorgungs- und Fährhafen für die Halligen sowie ein Baustein für die langfristige touristische Infrastruktur der Halligen und auf der Insel Amrum.“

Auch in der vorhergehenden Mobilitätsstudie 2007 und in anderen Verkehrskonzepten ist Schlüttsiel der strategische Bezugspunkt für den Halligenverkehr. Er bietet nicht nur die kürzeste Fahrzeit zum Festland, sondern auch die besten räumlichen Rahmenbedingungen, um die erforderlichen Kapazitäten bereitzustellen sowie die logistischen Anforderungen zu erfüllen. Um den Standort zu festigen und die in den letzten Jahren bereits getätigten Investitionen zu fördern, sollten zügig weitere Verbesserungen in Angriff genommen werden:

- Verbesserung der Anlegebedingungen für die Ausflugsschiffe und Ausbau der Schutzfunktion des Hafens v.a. im Winter.
- Funktional-gestalterische Aufwertung des Hafenvorbereichs zur Schaffung zusätzlicher „Erlebnisqualität“.
- Verbesserung der Einbindung der vorhandenen Einrichtungen.
- Einrichtung gesicherter Fahrzeug-Abstellmöglichkeiten.

Auch bei den Anlegestellen auf den Halligen besteht weiterer Handlungsbedarf, um die Qualität der Vorbereiche für ankommende und abreisende Besucher zu verbessern.

4. Marketing- und Informationskonzept

In der Studie „Mobilität und Erreichbarkeit der Inseln und Halligen in Nordfriesland sowie der Hochseeinsel Helgoland“ wurde 2006/2007 eine umfangreiche **Ideen- und Maßnahmenammlung für ein Mobilitätsmanagement** entwickelt. Die damaligen Vorschläge haben prinzipiell weiter Bestand. Angesichts des Umsetzungsdefizites und der hier eingegrenzten Aufgabenstellung sind diese jedoch zu hinterfragen und ggf. zu modifizieren.

Zur Zeit gibt es im Bereich der Destination Nordsee Schleswig-Holstein immer noch kein systematisches und strukturiertes Mobilitätsmanagement, wohl aber eine Reihe von **Aktivitäten und Ansätzen**, die einzelne Sektoren eines Mobilitätsmanagements besetzen und in den letzten Jahren ausgebaut wurden. Weiterhin erfolgen die Aktivitäten aber überwiegend wenig koordiniert, kleinräumig (nur „eigene“ Hallig oder eigener Betrieb) und/oder bezogen auf einzelne Verkehrsmittel (z.B. nur Schiff).

Leider ist in der Tourismuswirtschaft das Interesse an einer **„Vermarktung“ von Mobilitätsangeboten** ohne finanzielle Anreize (z.B. Provision) unverändert gering. Da der Halligtourismus vor allem von einer Vielzahl privater Betreiber getragen wird, ist eine Motivation für „externe“ Aktivitäten und eine Koordination von Aktivitäten außerordentlich schwierig. Auch bei den Tourismus-Servicestellen und in der Selbstverwaltung der Inseln und Halligen ist der regionale Kooperationsgedanke noch nicht vollständig „angekommen“.

Ein „Lichtblick“ ist die **neue integrierte Mobilitätsplattform** im Internet www.nordsee-mobil.de. Diese wurde mit großem Engagement und Aufwand entwickelt, der Praxisbetrieb lässt aber leider deutlich zu wünschen übrig. Diese „zentrale“ Mobilitätsplattform hatte den Anspruch, alle Mobilitätsinformationen zu bündeln und weitere Detailinformationen auf den touristischen Seiten entbehrlich zu machen. Dies ist bisher nicht gelungen. Problematisch ist nicht nur, dass jede Insel und Hallig weiterhin ihre eigenen Mobilitätsinformationen pflegt, sondern vor allem, dass auf keiner touristischen Seite in der Destination ein richtig platzierter und leicht auffindbarer Link zum Mobilitätsportal besteht. Damit wird die Funktion des Mobilitätsportals entwertet und die Nutzungsintensität deutlich herabgesetzt.

4.2 Zukunft für ein integriertes Mobilitätsmarketing

Ein integriertes Mobilitätsmarketing/-management lässt sich langfristig nur etablieren bzw. erfolgreich betreiben, wenn drei **Grundbedingungen** erfüllt sind:

- Bereitschaft zu Engagement und Kooperation bei allen relevanten Akteure, am besten in Verbindung mit einem anerkannten Nutzen,
- Annahme durch die Zielgruppen des Mobilitätsmarketing sowie
- langfristig gesicherte Finanzierung der Pflege und Weiterentwicklung.

Die Erfüllung dieser Grundbedingungen ist derzeit nicht nur teilweise gegeben und muss zunächst nochmals überprüft werden. Kann hier keine Einigkeit in der Insel- und Halligkonferenz erzielt werden, so könnten ggf. die Halligen eigenständig an einem Mobilitätsmanagement weiter arbeiten. Unter Berücksichtigung der aktuell schwierigen Rahmenbedingungen sollte sich die **erste Stufe** auf die **Zielgruppe der Touristen** mit folgenden Aktivitäten konzentrieren:

- (1) Weiterentwicklung / Optimierung des Mobilitätsportals im Hinblick auf die ursprünglichen Zielsetzungen und Ansprüche.
- (2) Verkehrsmittelübergreifende Vermittlung der Anbindungsalternativen bzw. Alternativen der Anreise mit gezielter Vermarktung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
- (3) Verknüpfung von Tourismus- und Mobilitätsmarketing, um den Touristen ein „All-Inclusive-Paket“ zu bieten, das eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität auf den Halligen gezielt fördert.
- (4) (Weiter-) Entwicklung von Ausflugsvorschlägen ohne Pkw-Nutzung gemeinsam mit den Verkehrsdienstleistern, perspektivisch auch mit tariflicher Integration.
- (5) Entwicklung eines Überblicks zur „nachhaltigen Mobilität“ auf den Halligen beispielsweise in Form eines Flyers mit gezieltem Vertrieb an die Stammgäste.

Der Schlüssel für den Erfolg einer Marketing- und Informationsoffensive für den Tourismusverkehr liegt in der Ansprache bzw. Erreichung der Zielgruppe Tagestouristen und Urlaubsgäste. Für die Urlaubsgäste sind zunächst die **Vertriebskanäle der Tourismuswirtschaft** konsequent zu nutzen. Bei den Tagestouristen geht der Weg zunächst über die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände und das landesweite ÖPNV-Marketing.

In einer zweiten Stufe sollten dann auch die Halligbewohner eingebunden werden, um die Kfz-Nutzung zu reduzieren und private **Mobilitätsdienstleistungen** einzubinden:

- CarSharing / CarPooling,
- LorenSharing und Loren-Bedarfsangebote auf Langeneß,
- Taxengewerbe.

Von besonderer Relevanz für die Halligen ist dabei auch die Ver- und Entsorgungs-Logistik.

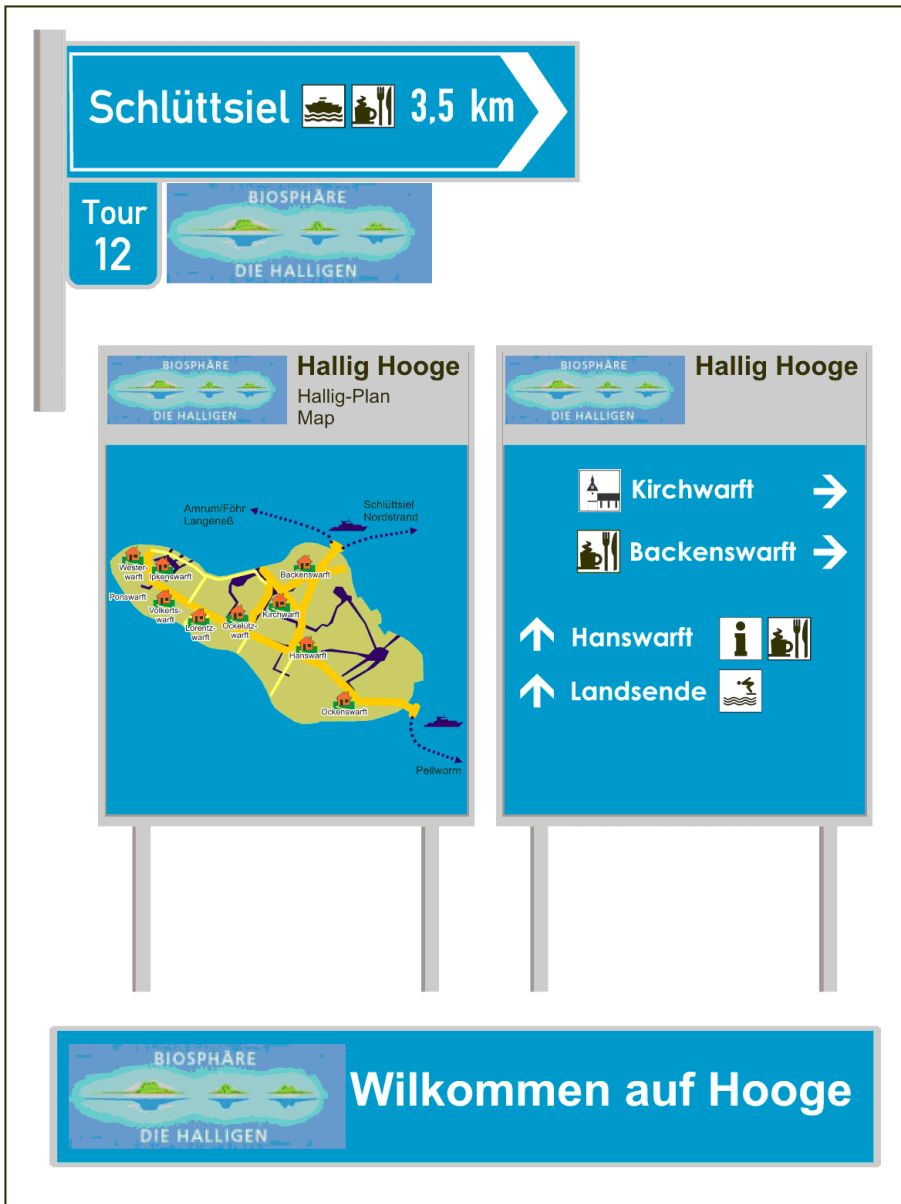
4.3 Wegweisungssystem

Derzeit gibt es diverse Wegweisungssysteme für die verschiedenen Verkehrsmittel, die untereinander nur zum Teil koordiniert sind. Daher sind zusätzliche Systeme nicht unbedingt förderlich für die Transparenz, insbesondere wenn die Informationen oder die inhaltliche Ausrichtung sich mit anderen Systemen überschneiden.

Die Entwicklung eines neuen bzw. ergänzenden Wegweisungssystems sollte nicht nur für das Umfeld des Hafens Schlüttsiel erfolgen, sondern ein „**Gesamtsystem Schlüttsiel – Halligen**“ umfassen, so dass das Wegweisungssystem auch die übergreifende Imagebildung der Halligen unterstützt. In diesem Sinne sollte ein Wegweisungssystem, um seine volle Wirkung zu entfalten, auch in ein **umfassendes Beschilderungssystem** eingebunden werden, das neben Wegweisern auch Informationstafeln und sonstige Schilder (z.B. Willkommensschilder an den Anlegestellen) beinhaltet.

Ein integriertes Beschilderungssystem müsste eine „gestalterische Klammer“ erhalten, um die Wiedererkennung zu sichern. Hier bietet sich ein **einheitliches Grundlayout** (Corporate Design) an. Eine Möglichkeit wäre die Verwendung des bereits etablierten Logos „Biosphäre Die Halligen“.

Eine solche gestalterische Klammer könnte dann perspektivisch auch für ein großräumiges Informationssystem zur Anwendung kommen (z.B. Hinweisschilder an Bahnhöfen, an den Bushaltestellen zum Hafen Schlüttsiel etc.).



Gestaltungsbeispiel für ein integriertes Beschilderungssystem

^^

5. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Den Halligen wird empfohlen, gemeinsam mit dem Kreis und dem Land in einem Stufenplan die Qualität des Gesamtsystems der Verkehrsanbindungen und Verkehrsangebote sukzessive zu erhöhen und vor allem die „Verbindlichkeit“ von Verkehrsdienstleistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge zu stärken:

Stufe 1 (sofort anzugehen):

Abschließende Festlegung möglichst konkreter Qualitätsanforderungen an die Halligenanbindung seitens der Halligen-Selbstverwaltung als Grundlage für weitere Diskussionen und Verhandlungen.

Stufe 2 (kurzfristig):

Abstimmung der Qualitätsstandards mit den derzeitigen Akteuren (Land, Kreis, W.D.R.) und Klärung der Zuständigkeit zur Sicherung der Daseinsvorsorge.

Aufbau eines „Verkehrsvertrages“ mit der W.D.R. analog zum ÖPNV auf dem Festland, in dem vor allem Bedienungsstandards, Fragen des Betriebs- und Störungsmanagements, der Kommunikation, aber auch finanzielle Aspekte geregelt sind (z.B. Bestellung von Zusatzleistungen). Dazu gehört auch die Bereitstellung von Daten für ein Qualitätsmanagement.

Stufe 3 (mittelfristig):

Die Stufe 3 greift erst wenn die Stufe 2 zu keiner tragbaren Perspektive führt. Stufe 3 umfasst die rechtliche und wirtschaftliche Konkretisierung und Bewertung von Betreibermodellen bzw. alternativen Lösungsansätzen für die Verkehrsanbindung.

Außerdem sollte die Aufstellung eines mittel- bis langfristigen Infrastruktur-Entwicklungsprogramms erfolgen. Parallel zu diesen Aktivitäten bezüglich der grundsätzlichen Verkehrsqualität sind auch Maßnahmen umzusetzen, die die Fähr-/ Schiffsanbindung sowie die ÖPNV-Anbindung auf dem Festland stärken und eine bessere Auslastung fördern. Neben einer noch intensiveren und vor allem auch gemeinsamen Vermarktung im Hinblick auf die Erschließung zusätzlicher Segmente des Tourismusmarktes (z.B. Wintertourismus) gehört dazu auch eine erhöhte Nutzungsbereitschaft des ÖPNV seitens der Halligbewohner. Nicht zuletzt sollte auch die übergeordnete Zielsetzung einer „nachhaltigen Mobilität“ auf den Halligen konsequenter umgesetzt werden. Hierzu gehört eine bewussterer Pkw-Nutzung ebenso wie eine Qualitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr.