



Tourismus im Odermündungsgebiet – Probleme und Lösungsansätze

Ralf Scheibe & Marc Feilbach

Institut für Geographie und Geologie, Wirtschafts- und Sozialgeographie,
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Germany

Abstract

Tourism in the Odra Estuary Region – Problems and Ways to Solve Them. The Baltic Sea islands, Usedom and Wolin, are classic tourist destinations. The political circumstances of the 20th century have meant that these islands have developed heterogeneously and today, in the early 21st century, they face new socio-economic and demographic challenges. In terms of both the natural potential and the tourist accoutrement, there are significant differences between the attractive shorelines and the rural, largely undeveloped hinterlands. This situation calls for new concepts. A key to solving some of the problems characteristic for the region, such as unemployment and out-migration, might be nature tourism, developed and based upon the large protected natural areas, and strengthened regionally with tourism marketing. Nature tourism would focus on nature-oriented activities, the marketing of regional products and dissemination of environmental information. A possible starting point could be, for instance, bicycle tourism along existing cycling paths, which could be connected to tourism associated with the local ferry lines. Several specialist groups could be set up at key points around the Szczecin/Odra Lagoon to further co-ordinate these activities.

Streszczenie

Turystyka na obszarze ujścia Odry – propozycje rozwiązania problemów. Wyspy na Morzu Bałtyckim Usedom i Wolin są klasyczną destynacją turystyczną. W wyniku politycznych zmian w XX wieku wykształciło się wiele rodzajów turystyki, które w wieku XXI uległy przemianom społeczno-gospodarczym i zmianom demograficznym. Zarówno pod względem naturalnego potencjału jak i turystycznego zaplecza występują różnice w atrakcyjności wybrzeża i lądu, które wymuszają tworzenie nowych koncepcji. Kluczem do rozwiązania problemów takich jak bezrobocie i migracja ludności może być naturalna turystyka. Istnienie wielu obszarów chronionych mogłoby przyczynić się do łączenia zarządzania regionalnego z turystycznym. Naturalna turystyka powinna zawierać, jak sama nazwa wskazuje, działania skierowane ku naturze, popularyzację regionalnych produktów i rozpowszechnienie informacji o środowisku. Punktem wyjściowym powinna być np. turystyka rowerowa na już istniejących trasach i powiązanie jej z żeglugą. Wiele grup interesów mogłoby połączyć swoje siły, aby wspólnie koordynować działania wokół Zalewu Szczecińskiego.

1 Einleitung

Die im Odermündungsgebiet liegenden Ostseeinseln Usedom und Wolin sind klassische Tourismusdestinationen und haben sich seit dem Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert geradezu explosionsartig entwickelt. Die Gründe dafür sind vielgestaltig: Baugrund in den ehemals rückständigen Fischerdörfern war preiswert, die Erreichbarkeit der großen Ballungszentren Berlin und Stettin war mit den Bahnanbindungen gut, und nicht zuletzt war das Ostsee-Klima vergleichsweise günstig. Gerade dies war die Grundlage für einen frühen Gesundheitstourismus: Insbesondere das Baden wurde gegen allerlei Beschwerden von Ärzten verordnet, Patienten wurden gezielt an die Ostseeküste geschickt. Das äußere Erscheinungsbild der ehemaligen Fischersiedlungen änderte sich

mit der sich entwickelnden Bäderarchitektur grundlegend. Urlaubsziele im Ausland waren – schon wegen der Erreichbarkeit – kaum eine Konkurrenz.

Der Attraktivität als Urlaubsziel trat auch die Grenzziehung 1945 keinen Abbruch. Unter sozialistischen Bedingungen entwickelten sich die Destinationen in der ganz eigenen „neuen Bäderarchitektur“ (Großbauten) weiter, die Konkurrenz durch andere Urlaubsziele außerhalb, aber auch innerhalb Europas war immer noch kein Thema, wenngleich andere Destinationen inzwischen zumindest technisch erreichbar waren. Mangelnde Nachfrage brauchten Usedom und Wolin nicht zu beklagen. Schon allein wegen den durch die DDR-Einheitsgewerkschaft Freier Deutscher Gewerkschaftsbund (FDGB) organisierten Urlaubsaufhalten kamen auf Usedom erste Erscheinungen von Massentourismus auf, dessen Volumen erst in diesen Jahren wieder erreicht worden ist.

Die Wiedervereinigung 1990 brachte nicht nur neue (Konkurrenz-)Märkte und Zielgruppen, sondern für die Ostseeküste nach einem gravierenden Einbruch einen erneuten Aufschwung mit zweistelligen Zuwachsraten. Dies schlug sich auch im Erscheinungsbild der Ostseebäder nieder, in der die Bäderarchitektur zu einer Renaissance kam. Allerdings lässt eine Stagnation der bis dahin ausschließlich positiven Entwicklung in der Saison 2004 auch Fragen aufkommen: Sind die bisherigen Konzepte noch sinnvoll? Was muss getan werden, damit der derzeitige Stand gehalten wird und weiteres Wachstum erfolgen kann? Inwiefern ist Wachstum überhaupt noch möglich bzw. wünschenswert?

Bei all diesen Betrachtungen wurde das landwirtschaftlich geprägte festländische Hinterland – also zwischen Stettiner Haff und den Seenplatten gelegen – weitgehend unbeachtet gelassen. Gerade hier sind die Erwartungen an den Tourismus sehr hoch; an dem Markt Tourismus – führend im Wirtschaftsaufkommen Mecklenburg-Vorpommerns – und seinen Arbeitsmarkteffekten möchte man verständlicherweise auch teilhaben.

Für die Entwicklung einer Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Tourismus stehen vor allem folgende Fragen an:

- Wo sind wir positioniert (Konkurrenz...)?
- Wo sind die Problemregionen?
- Welche Rahmenbedingungen gelten für weitere Entwicklungen?
- Welche Lösungsansätze bieten sich an?

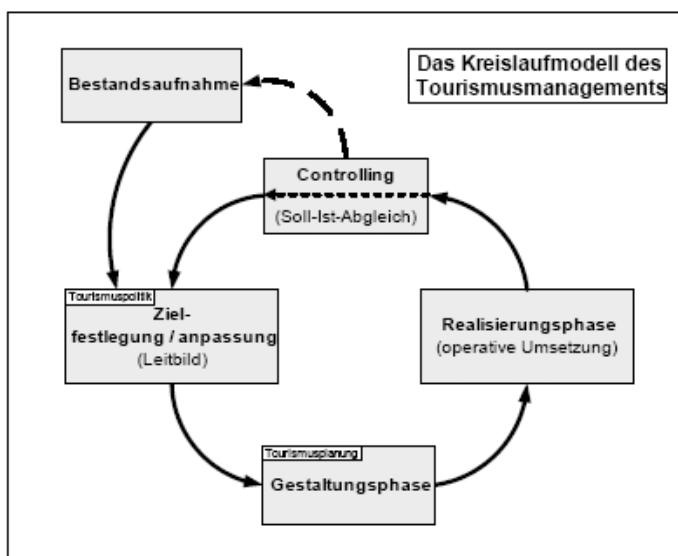


Abbildung 1: Das Kreislaufmodell des Tourismusmanagements (Quelle: Steingrube 2004a, S. 444)

2 Herangehensweise

Konzepte zur Entwicklung touristischer Destinationen und Einrichtungen greifen fast immer auf das bewährte Kreislaufmodell des Tourismus-Marketings zurück (z.B. bei Steingrube 2004a, S. 444; vgl. Abb. 1). Im Rahmen des Projektes – Forschung steht im Zentrum der Aufgabenstellung – sollen jedoch nicht alle Schritte des Modells Bearbeitung finden, sondern nur die Teile Bestandsanalyse, Zielfestlegung (Leitbilderstellung) sowie die Planung der Gestaltungsphase. Die Realisierungsphase und das Controlling werden Angelegenheit der mit der Umsetzung vor Ort betrauten Verantwortlichen in Verwaltungen und Privatwirtschaft ein.

3 Stärken und Schwächen – die „Highlights“ der Bestandsaufnahme

Jede Sache hat ihre Kehrseite – das ist das Fazit der Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet. Im Folgenden soll nur auf wenige herausragende Aspekte eingegangen werden, zu Details wird auf Steingrube, Scheibe & Feilbach (2004) verwiesen.

Das naturräumliche Potenzial vor allem der beiden Inseln ist hoch: Die jungquartäre Landschaft bietet reizvolle Wasser-Land-Wechsel sowie ein abwechslungsreiches Relief; interessante (und vom Touristen wahrgenommene) Vegetationsformen wie vermoorte Niederungen und Laubwälder haben eine positive Wirkung auf das Gesamtbild. Umso verständlicher ist die Bemühung, dieses Potenzial unter Schutz zu stellen. Das Klima – nirgendwo anders in Deutschland gibt es mehr Sonnenstunden – ist auch bioklimatisch wertvoll und dem Gesundheitstourismus zuträglich (Jendritzky et al. 2003; Kozłowska-Szczesna, Krawczyk & Blazejczyk 2004). Das weitläufige, vorwiegend ackerbaulich genutzte Hinterland zwischen dem Haff und den großen Seenplatten bietet mit in der Regel großen Ackerschlägen, nur wenigen Seen und Flüssen dagegen kaum Abwechslung und Attraktivität. Dass dieses Gebiet eine alte Kulturlandschaft ist, vermag wenig zu trösten. Einzige Ausnahme bilden geomorphologisch aktive (und damit interessante) Binnendünengebiete mit Heide-Vegetation im Raum Ueckermünde-Altwarp.

Die generelle infrastrukturelle Anbindung (und damit Erreichbarkeit für Touristen) ist im Hinterland gut – nicht zuletzt durch die in Fertigstellung begriffene Bundesautobahn 20. Probleme gibt es aber im Detail: Sorgen machen nicht nur die Anbindung Usedom und Wolin über wenige Brücken, sondern auch die fast alleinige Ausrichtung auf den Individualverkehr, die Anreise mit der Eisenbahn ist nach wie vor umständlich. Die Zahl der Grenzübergänge ist immer noch zu gering, und die Querung der Swine ist eines der ungelösten Probleme der beiden Inseln. Davon hängt auf Dauer auch die Attraktivität der großen Fährhäfen Szczecin und Świnoujście insbesondere für deutsche Urlauber und Touristen aus dem skandinavischen Raum ab.

Tabelle 1: Statistische Angaben zu Hotels im Untersuchungsgebiet, zusammengestellt für 2003 nach Zentrales Statistisches Amt der Wojewodschaft Westpommern (2003) und Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (2003).

Kreis	Zahl der Hotels	Bettendichte (Betten pro 1000 EW)	Übernachtungsdichte (Übern. pro 1000 EW)
Goleniowski	5	3	199
Kamieński	170	446	28750
Policki	8	8	365
Świnoujście	80	207	23900
Szczecin	49	13	365
Greifswald	22	25	2850
Ostvorpommern	467	262	33200
Uecker-Randow	51	33	2318

Die Ausstattung mit Übernachtungsmöglichkeiten in den Ferienorten an der Küste ist für alle Preisklassen überdurchschnittlich gut. Im Hinterland gibt es jedoch ein deutliches Defizit: In einigen

Gemeinden fanden sich gar keine Übernachtungsmöglichkeiten (vgl. Tabelle 1). Ähnliches gilt auch für das Gastronomiegewerbe mit einer eher unübersichtlichen Marktsituation.

Dass das Odermündungsgebiet eine Destination für maritimen Tourismus ist, versteht sich von selbst. Die Dichte und Ausstattung der Sportboothäfen im deutschen Teil ist sehr gut, der Bau eines Hafens an der Außenküste Usedom wird derzeit noch geprüft, um die Lücke im Hafennetz zu schließen, das die Erreichbarkeit eines Hafens innerhalb einer Tagesetappe garantieren soll (Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern 2004). Auf polnischer Seite gibt es neben einigen gut ausgestatteten Häfen auch zahlreiche andere, die zwar naturnah sind, ansonsten aber keinerlei Ausstattung (und damit touristische Attraktivität) bieten (vgl. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 2004). Die Fahrgastschifffahrt, einst ein wichtiges Standbein auch im Personentransport, ist nach dem Wegfall des zollfreien Einkaufs quasi im freien Fall begriffen. Bürokratische Hemmnisse erschweren zudem die Aufnahme eines Linienverkehrs zwischen deutscher und polnischer Seite.

Wünschenswert wäre auch eine Verbesserung im Angebot anderer Wassersport-Aktivitäten wie Surfen, Tauchen und Kanu. Für den Badetourismus ist in erster Linie die Außenküste geeignet; das Stettiner Haff mit der sommerlichen Algenblüte ist zwar unbedenklich, aber nicht annähernd so beliebt (vgl. Karte der Badewasserqualität des Sozialministeriums von Mecklenburg-Vorpommern unter <<http://www.mv-regierung.de/sm/html/normal/html/bw2005/index.php>>).

Aber auch die Möglichkeiten für den landgebundenen Tourismus sind vielfältig. Die geschichtsträchtigen Städte mit zahlreichen Veranstaltungen sind sehr bedeutend für den Kulturtourismus. Auch sportorientierte Landurlauber kommen auf ihre Kosten. Die Ausstattung mit Reit-, Fahrrad- und Wanderwegen ist gut, allerdings lassen deren Zustand und Beschilderung teilweise noch zu wünschen. Für die anderen aktivitätsbezogenen Formen des Landtourismus – z.B. auch den Golfsport oder den Flugsport – ergeben sich vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten. Der Gesundheitstourismus – einst Ausgang der touristischen Erschließung – ist mit den zahlreichen Kur- und Rehabilitationseinrichtungen und dank der Wellness-Welle ebenfalls auf hohem Niveau.

4 Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Odermündungsgebiet

Wie alle übrigen Gebiete auch ist das Odermündungsgebiet von natürlichen und sozioökonomischen Veränderungen betroffen, die es bei der Erstellung von Konzepten zur Tourismusentwicklung zu beachten gilt.

Auswirkungen der globalen Klimaänderungen auf das Untersuchungsgebiet werden erst in der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts erkennbar sein. Mit Sicherheit wird der Meeresspiegelanstieg für Probleme wie Überschwemmungen, erosive Zerstörung von Land oder Eindringen von Salzwasser in Süßwasserreservoirs sorgen (vgl. Sterr, Ittekkot & Klein 1999). Grundsätzlich wird die südliche Ostseeküste aber begünstigt, da nicht nur die als angenehm empfundene Durchschnittstemperatur von 21°C öfter erreicht werden dürfte als heute, sondern auch die Saison insgesamt länger dauern dürfte. Einige Prognosen gehen gar von einer Verdoppelung der Touristenströme in kältere Gebiete aus (vgl. Bigano, Hamilton & Tol 2005 sowie Agnew & Palutikof 2001).

Die Entscheidung, wo Urlaub gemacht wird, hängt nicht nur vom Wetter ab, sondern auch von Modeerscheinungen und dem zur Verfügung stehenden Geld. Ein adäquates Reagieren auf diese Trends ist den touristischen Anbietern wegen der starken vertikalen Integration oft nur schwer möglich (vgl. Lise & Tol 2005).

Ein weitaus schlechter zu kalkulierendes Risiko als der Klimawandel sind für die Tourismusbranche die derzeitigen sozioökonomischen und demographischen Veränderungen. Eine Überalterung ist nicht nur bei der einheimischen Bevölkerung (durch niedrige Geburtenraten sowie Wanderungsverluste induziert), sondern auch bei den Zielgruppen festzustellen. Neue Ansprüche hinsichtlich

medizinischer Versorgung, Freizeitangebot und Kultur sowie Form der Wahrnehmung der Landschaft („Ruhebedürfnis“) entstehen und müssen erfüllt werden.

Die sozioökonomischen Veränderungen gefährden allerdings auch die agrarisch geprägte Kulturlandschaft und damit ein Merkmal der ohnehin weniger attraktiven festländischen Hinterlandgebiete. Der in Strukturveränderungen befindliche Agrarsektor zeichnet sich immer häufiger durch die Stilllegung von Betrieben und Verfall ganzer Dörfer aus – vor allem auf der polnischen Seite, Ansätze sind aber auch auf der deutschen Seite erkennbar. Agrotourismus allein kann das nur selten kompensieren. Ähnliches gilt für industrielle Gebiete im Raum Szczecin, die nur in den seltensten Fällen museal nachgenutzt werden können, ansonsten aber das Landschaftsbild negativ prägen.

Mecklenburg-Vorpommern wie auch die Wojewodschaft Westpommern haben sich dem Welt(Tourismus)-Markt zu stellen. Bereits auf nationaler (deutscher) Ebene können mit dem Begriff „Ostsee“ nur 47 % der Befragten etwas anfangen, auf internationaler Ebene ist Mecklenburg-Vorpommern als Tourismusdestination weitgehend unbekannt (vgl. Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern 2005, S. 22). Der Bekanntheitsgrad ist auch durch hartnäckige Imagepflege kaum zu steigern, vielmehr sollte versucht werden, international die gesamte südliche Ostseeküste zusammen zu vermarkten.

5 Lösungsansätze für das noch unterentwickelte Hinterland der touristischen Hochburgen

Aus den vorstehenden Kapiteln ergibt sich, dass vor allem im festländischen Hinterland zwischen Stettiner Haff und den Seenplatten noch Entwicklungsbedarf und damit Spielraum für weitere Konzepte und deren Umsetzung vorhanden ist. Die negativen sozioökonomischen Veränderungen sind in diesem Gebiet am stärksten zu spüren, und der Erwartungsdruck an den Tourismus ist dementsprechend hoch.

Der Schlüssel dürfte in der Idee des Naturtourismus liegen, wobei hier – schon wegen den zahlreichen Großschutzgebieten – einer „light“-Variante des Ökotourismus der Vorzug gegeben werden sollte. Die Abgrenzung zwischen Natur- und Ökotourismus ist schwer zu ziehen, folgende Eckpunkte sollten allerdings Beachtung finden (vgl. dazu auch die Position des Bundesamtes für Naturschutz, Angaben unter <http://www.bfn.de/03/031402_iyeoeko.htm>):

- Die Kompetenz liegt bei den Großschutzgebietsverwaltungen. Sie treten als touristische Anbieter (selbst) oder als Vermittler auf. Markenzeichen werden neben Beherbergung, Gastronomie und aktivitätsbezogenen Angeboten auch Bildungsangeboten sowie Vermarktung regionaler Produkte sein.
- Der Naturraum dient vor allem als Kulisse für naturverträgliche Aktivitäten, wobei hier die Palette von naturbezogenen Sportarten bis hin zur Jagd reichen kann.
- Die Erlöse dienen der Finanzierung von Naturschutz und anderen Vorsorgemaßnahmen und bleiben in der Region.

Insbesondere dem Fahrradtourismus in all seinen Facetten (vom Langstrecken-Radwandern bis zu kurzen Tagestouren) könnte eine wesentliche Bedeutung zukommen, vor allem aus folgenden Gründen:

- Fahrradtourismus ist umweltfreundlich, weil er emissionsfrei ist (Abgase, Lärm ...) und nur geringfügig ausgebaute Wege ohne zusätzliche Bodenversiegelung benötigt. Diese Tourismusform steht zu den zahlreichen Schutzgebieten nicht im Widerspruch, sondern ist eine aktive Form des Erlebens der Natur.
- Fahrradtourismus ist besonders für Gruppen oder Familien geeignet.
- Fahrradtourismus fördert gesundheitsbewusste Lebensweise. Die gelenkschonende Bewegung an der Luft beugt vielen Zivilisationskrankheiten (Herz-Kreislauf-Krankheiten, Diabetes, Übergewicht ...) vor.

- Fahrradtourismus erfordert von den einzelnen Akteuren vergleichsweise geringe Investitionen. Oft genügen Unterstellgelegenheiten, Grundausrüstung an Reparaturkapazität sowie meist ohnehin vorhandene Möglichkeiten der Gepäckbeförderung.
- Bei Fahrradtouristen handelt es sich um eine attraktive Zielgruppe, weil sie als ökonomisch gut situiert und vielseitig an Kultur und Natur interessiert gilt.

Im Odermündungsgebiet sind zahlreiche Radwege vorhanden und zum Teil auch miteinander vernetzt (Stettiner Haff-Rundweg; Oder-Neiße-Radweg, Ostsee-Fernradweg u. a.). Allerdings sind viele der Teilstrecken nicht den Erfordernissen entsprechend ausgebaut, zum Teil fehlt eine Beschilderung. Viele der Planungen verschiedener Behörden, Verbände und Privatanbieter sind (noch) nicht umgesetzt worden. Das Servicenetz ist zu dünn; insbesondere auf polnischer Seite fehlen noch notwendige Servicestationen in kleineren Ortschaften. Bürokratische Hemmnisse wie fehlende oder nur von Einheimischen zu benutzende Grenzübergänge erschweren die Rundum-Befahrung des Stettiner Haffs. Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist derzeit dabei, spezielle Konzepte auszuarbeiten und umzusetzen (vgl. Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern 2005, S. 53).

Bisher ist der Radtourismus zwar als kombinierbar mit Kulturtourismus gesehen worden, nach Möglichkeiten der Verknüpfung mit Formen des wassergebundenen Tourismus wurde bislang kaum gesucht. Gerade im Odermündungsgebiet mit seiner dichten Land-Wasser-Verbindung bietet sich das an, sollte sich jedoch nicht nur auf das gelegentliche Baden von Fahrradfahrern beschränken. Zum einen wäre abwechselndes Fahrradfahren und Kanuwandern entlang der großen Flüsse (Peene, Oder, Uecker, Ina) und weiterer kleinerer Vorfluter möglich. Ausgewählte Flüsse ohne Großschiffverkehrsverkehr sind mit ihrem geringen Gefälle und der geringen Strömungsgeschwindigkeit auch für Anfänger geeignet. Die Erschließung durch parallel verlaufende Straßen ist ausreichend, um auch eine Landbeförderung der Kanus und des Gepäcks zu ermöglichen.

Ein Hindernis für den Erfolg des Stettiner-Haff-Rundwegs sind unzureichende Fahrgastschiffverbindungen. Nach Ende des zollfreien Einkaufs mit dem EU-Beitritt Polens sind nicht nur diese Routen, sondern nach Rückzug der Reedereien aus dem Gebiet auch fast alle anderen Linien-Verbindungen weggefallen. Für folgende Relationen wären Übersetzmöglichkeiten wünschenswert:

- Kamminke-Altwarp
- Usedom/Karnin-Mönkebude
- Trzebież-Gąsierzyno.

Hierdurch könnte – bei Verlangen der Touristen – zeitaufwändige Stadtdurchfahrten (Anklam, Szczecin) vermieden oder die Gesamtstrecke insgesamt verkürzt werden.

Vorteilhaft wäre, auf lokaler Ebene Anbieter und Behörden zu „Fokusgruppen“ zusammenzuschließen, die für eine Stabilisierung der Angebote, Vermarktung und Vernetzung sorgen. Dieses würde dem ursprünglichen Gedanken des IKZM-Projektes, ein „bottom-up“-Verlauf zu initiieren, sehr entgegen kommen und weitere Effekte nach sich ziehen. Diese Fokusgruppen sollten an der Südküste Usedom, in Mönkebude, Nowe Warpno, Stepnica, Wolin oder Kamień Pomorski angesiedelt werden.

Radtourismus ist ein wichtiges Standbein, aber auch nicht das einzige. Viel mehr gilt es, die vorhandenen vielfältigen Ansätze zu kombinieren und zusammen zu vermarkten. Auch ungewöhnliche Verbindungen dürften – wie andere Destinationen wie das Fleesensee-Resort (vgl. dazu Steingrube 2004b) erfolgreich gezeigt haben – möglich sein, so von Golf oder Tennis und Wassersport. Insbesondere Golf könnte auch eine Schlüsselrolle übernehmen, ausländische Gäste – vor allem aus Skandinavien – in das Odermündungsgebiet zu holen. Mit den vorhandenen Fährlinien ist eine bequeme An- und Abreisemöglichkeit gegeben.

6 Fazit

Tourismus im Hinterland ist gewissermaßen zum Erfolg verdammt. Einerseits sind die Bewohner auf Einnahmen u.a. aus dem Tourismus angewiesen, andererseits spielt der Tourismus auch im Erhalt der Kulturlandschaft und Umwelt eine wichtige Rolle. Für den Erhalt dörflicher Strukturen – auch über den öffentlich subventionierten Museumscharakter hinaus – könnte Naturtourismus eine Schlüsselfunktion übernehmen. Eine Konkurrenz zu den klassischen Küsten-Destinationen würde sich kaum ergeben, da sich deren Angebote und Zielgruppen wesentlich von denen des Hinterlandes unterscheiden. Doch vielleicht könnte man bei Touristen, die sich bisher nur an der Außenküste aufhalten, das Interesse für das Hinterland wecken. Die in der Hauptsaison nahezu überlaufene Außenküste könnte so schon mit Tagesausflügen entlastet werden. Durch dieses Zusatzangebot würde sie wiederum an Attraktivität gewinnen.

Gerade im ländlichen Raum könnte das „bottom-up“-Verfahren viel versprechend verlaufen, da große Investoren, die einer allzu ausgeprägten Mitbestimmung der örtlichen Verantwortlichen oft kritisch gegenüber stehen, ohnehin nicht zu interessieren sind.

Literatur

- Agnew, M. D. & J. P. Palutikof (2001): Impacts of climate on the demand for tourism. In: A. Matzarakis and C. R. de Freitas (eds): *Proceedings of the First International Workshop on Climate, Tourism and Recreation*. International Society of Biometeorology, Commission on Climate Tourism and Recreation, Porto Carras, Halkidiki, Greece, December 2001, WP4, 1-10.
- Bigano, A.; Hamilton, J. & R. S. J. Tol (2005): The impact of climatic change on domestic and international tourism: A simulation Study. <<http://www.feem.it/NR/rdonlyres/8506A5F5-CCCF-4A77-ACB2-C80C8952AC66/1465/3005.pdf>>
- Bundesamt für Naturschutz (2005): <http://www.bfn.de/03/031402_iyeoeko.htm>
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Hrsg.) (2004): *Hafenhandbuch Mecklenburg-Vorpommern/Polen*. Hamburg: DSV-Verlag.
- Jendritzky, G.; Grätz, A.; Laschewski, G. & G. Scheid (2003): *Das Bioklima in Deutschland. Bioklimakarte mit Begleittext und Informationen zur Wohnortwahl*. Gütersloh, 21 S.
- Kozłowska-Szczesna, T.; Krawczyk, B. & K. Blazejczyk (2004): The main features of bioclimatic conditions at Polish health resorts. In: *Geographica Polonica* 77, S. 45-62.
- Lise, W. & R.S.J. Tol (2005): Impact of climate on tourist demand. In: *Climatic Change* 55: S. 429-449.
- Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2004): *Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste*. Schwerin: Eigenverlag. 242 S.
- Sozialministerium Mecklenburg-Vorpommern (2005): <<http://www.mv-regierung.de/sm/html/normal/html/bw2005/index.php>>
- Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2003): *Statistisches Jahrbuch 2003*. Schwerin: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (Eigenverlag). 476 S.
- Steingrube, W. (2004a): Freizeit- und Tourismusdestinationen: Management – Struktur – Politik – Planung. In: Becker, Chr., Hopfinger, H. & A. Steinecke (2004): *Geographie der Freizeit und des Tourismus – Bilanz und Ausblick*. München: Oldenbourg. 895 S.
- Steingrube, W. (2004b): Land Fleesensee – Ein neuer Destinationstyp? In: Brittner-Widmann, A.; Quack, H.-D. & H. Wachowiak: *Von Erholungsräumen zu Tourismusdestinationen: Facetten der Fremdenverkehrsgeographie*. Trierer Geographische Studien 27, S. 221-234.
- Steingrube, W. ; Scheibe, R. & M. Feilbach (2004): *Ergebnisse der Bestandsaufnahme der touristischen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet*. IKZM-Oder-Berichte 4. 88 S.
- Sterr, H.; Ittekkot, V. & R. J.T. Klein (1999): Weltmeere und Küsten im Wandel des Klimas. In: *PGM* 143, S. 24-31.

Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2005): Landestourismuskonzeption 2010. Schwerin: Eigenverlag. 84 S.

Zentrales Statistisches Amt der Wojewodschaft Westpommern (Hrsg.) (2003): Statistisches Jahrbuch der Wojewodschaft Westpommern 2003. (CD-ROM)

Adressen

Dr. Ralf Scheibe
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Wirtschafts- und Sozialgeographie
Makarenkostr. 22
D-17487 Greifswald

E-mail: ralf.scheibe@uni-greifswald.de

Dipl.-Geogr. Marc Feilbach
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
Institut für Geographie und Geologie
Wirtschafts- und Sozialgeographie
Makarenkostr. 22
D-17487 Greifswald

E-mail: feilbach@uni-greifswald.de