

**Greifswalder Beiträge
zur Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung
Band 20**

Ralf Scheibe (Hrsg.)

Aktuelle Entwicklungen im Tourismus



**Forum für
Regional-, Freizeit- und Tourismusforschung
an der Universität Greifswald**

Greifswald 2010

Zur Frage der Belastungsgrenzen im Badetourismus des Odermündungsgebietes

Ralf SCHEIBE

1. Einleitung

Das Jahr 2009 gilt im Rückblick auf die Entwicklung im Tourismus seit 1990 – Vergleiche mit der davor liegenden Zeit sind aus verschiedenen Gründen kaum möglich und sinnvoll – als ein Rekordjahr schlechthin. Trotz oder dank der Wirtschafts- und Finanzkrise, die zweifelsohne Auswirkungen auf das Reiseverhalten hatte, stiegen die Übernachtungszahl und die Zahl der Gästeankünfte noch einmal um mehrere Prozentpunkte an, was mehrheitlich von der Branche begrüßt wurde (vgl. dazu auch <http://www.mvregio.de/mvr/332011.html>).

Allerdings wurden auch Stimmen laut, die von Belastungsgrenzen sprachen (z.B. SEIDEL 2010). Die anhaltende Konzentration des Tourismus auf die Sommermonate („Sonne, Sand, See“-Tourismus) führte dazu, dass die Beherbergungskapazität an ihre Grenzen gelangte und spontan anreisende Gäste bzw. kurzfristige Buchungsanfragen abgewiesen werden mussten – sicherlich für das zukünftige Reiseverhalten dieser Besucher mit negativen Folgen. Darüber hinaus hatte der Trend zu kürzeren Urlaubsreisen (die Zahl der Gästeankünfte wuchs schneller als die Zahl der Übernachtungen) die Folge, dass die Verkehrsbelastung durch An- und Abreiseverkehr zunahm. Trotz des durchaus entlastenden Charakters der Bundesautobahn 20, die für eine gute Anbindung der Ostseeregion an wichtige Touristenquellgebiete sorgt, waren kilometerlange Staus vor den wichtigen Destinationen Usedom und Rügen die Folge. Dieses Ärgernis für die Besucher, aber auch zum Teil lange Wartezeiten bei besuchten Freizeitattraktionen wie Museen sowie als „relativ voll“ empfundene Strände in den besonders stark frequentierten Urlaubsorten waren Anlass auch für die Touristen selbst nachzudenken, inwiefern hier vielleicht Belastungsgrenzen überschritten wurden.

Belastungsgrenzen betreffen die gesamte touristische Dienstleistungskette, sie beginnen gegebenenfalls schon bei der Buchung der Reise (überlastete Server bei online-Buchungen oder lange Wartezeiten bei Telefon-hotlines), gehen über die bereits erwähnten Staus bei An- und Abreise und die nicht ausreichend vorhandenen Parkplätze sowie über Engpässe bei der Unterbringung und gastronomischen Versorgung bis hin zu überschrittenen Kapazitätsgrenzen der besuchten Freizeiteinrichtungen im Urlaubsgebiet.

Die Region rund um die Odermündung ist vorwiegend durch das Marktsegment „Baden und Strand“ geprägt (vgl. LORENZ & KREILKAMP 2007, S. 29). Wenngleich auch andere Themenfelder (Wassertourismus, Natur und Kultur und Gesundheit) gut aufgestellt sind und zu einer marktführenden Position weiterentwickelt werden sollen und können, so spielen an der Außenküste Usedom, aber zunehmend auch an den Küsten des Stettiner Haffs Fragen rund um die Weiterentwicklung der Strände eine zentrale Rolle. Das betrifft Bemühungen um eine Verbesserung der Wasserqualität im Stettiner Haff (vgl. dazu STYBEL, FENSKE & SCHERNEWSKI 2009), aber auch Fragen der Entwicklung der Strandinfrastruktur entsprechend den Wünschen der Urlauber, basierend auf zwei Befragungen aus 2007 und 2008 (SCHEIBE, STYBEL & HIRSCHFELD 2010).



Abb. 1: Lange Besucherschlangen vor einer Attraktion (Museums-U-Boot Peenemünde)



Abb. 2: Lange Fahrzeugschlangen und Staus bei der An- und Abreise in die Destination

Im Folgenden sollen Aspekte der Belastungsgrenzen für Strände bzw. Badetourismus für ausgewählte Strandabschnitte des Odermündungsgebietes diskutiert werden. Die Daten basieren auf der erwähnten empirischen Untersuchung aus dem Jahre 2008, aber auch auf älteren, nicht veröffentlichten Studien des Greifswalder Instituts für Geographie und Geologie. Dazu werden auch vergleichbare Studien in einem Überblick zum Forschungsstand analysiert, um eine Bewertung und Vergleichbarkeit zu gewährleisten; weiterhin werden im Zusammenhang mit einer spezifischen Analyse der regionalen Planungsdokumente zur Frage der Belastungsgrenzen touristischer Infrastruktur auch Handlungsempfehlungen erarbeitet. Es sei hierbei noch einmal darauf verwiesen, dass auf das für alle Akteure wie auch Besucher augenfällige Verkehrsproblem auf Usedom nicht eingegangen werden kann und soll, hierbei sei auf die parallel laufende Bearbeitung des Integrierten Verkehrskonzeptes verwiesen.

2. Belastungsgrenzen im Badetourismus als Thema im Schriftgut

Das Thema Belastungsgrenzen in Planungsdokumenten des Landes und der Region

Wenngleich in der Landestourismuskonzeption 2010 (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM M-V 2004) noch von einem Wachstum als generellem Ziel ausgegangen wurde, sind bereits hier unter den Schwächen (Gäste-Hauptkritikfelder, S. 27) mit dem Thema „Straßenverkehr, Stau und Parkplätze“ mittelbar Hinweise auf Belastungsgrenzen bzw. eine notwendige Reaktion darauf zu erkennen. Zum Zeitpunkt der Manuskripterstellung war die Fortschreibung bis zum Jahr 2015 noch nicht zugänglich, aus vorab veröffentlichten Auszügen von Leitlinien (vgl. dazu SEIDEL 2010) lässt sich aber entnehmen, dass dem Thema in Zukunft eine erhöhte Aufmerksamkeit beigemessen wird.

Für die Insel Usedom kamen die Bearbeiter des Tourismuskonzeptes „Usedom 2015“ zum Schluss, „die Wachstumsgrenze im Bereich der Urlaubsreisen mit vier oder mehr Übernachtungen ist erreicht“ (LORENZ & KREILKAMP 2007, S. 15). Unter den Schwächen und Defiziten (ebenda, S. 17) werden u. a. der Mangel an einem Strandkonzept sowie das Verkehrsproblem (u. a. Überlastung der Bundesstraßen und Parkplatzsituation im Sommer) angeführt.

Das Regionale Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern (LANDKREIS OVP 2008a, S. 61ff.) führt zwar für den Tourismus keine Belastungsgrenzen auf, hält aber einen Ausbau der touristischen Infrastruktur für das ländliche Hinterland für vordringlicher. Hinweise zu Kapazitätsgrenzen gibt es allerdings hinsichtlich des Straßenverkehrs (ebenda, S. 20ff.) Das Regionale Aktionsprogramm Ostvorpommern (LANDKREIS OVP 2008b) sieht für den Tourismus eine Vielzahl von Einzelprojekten vor, die allerdings vorwiegend im Bereich Verkehr auf eine Entlastung der Situation abzielen; im Bereich Tourismus dienen sie eher der Abrundung der touristischen Angebotspalette etwa zur Entzerrung der touristischen Hauptsaison. Dass im Landkreis Uecker-Randow Belastungsgrenzen im Bereich des Tourismus bislang so gut wie nicht erkennbar waren und demzufolge auch nicht im Regionalen Entwicklungskonzept des Landkreises (THALES INFORMATION SYSTEMS GMBH & LANDKREIS UER 2002) auftauchen, ist nachvollziehbar.

Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (REGIONALER PLANUNGSVERBAND VORPOMMERN 2009) sind Belastungsgrenzen im Tourismus zwar nicht direkt angesprochen,

werden aber in der Begründung zur Ausweisung von Tourismusentwicklungs- und Tourismusschwerpunkträumen als gewisse Herausforderung hervorgehoben (Verkehrssituation, Ver- und Entsorgung; S. 22ff.). Außerdem ist herausgehoben, dass großflächige Vorhaben touristischer Infrastrukturentwicklung nur in bereits besiedelten Gebieten realisiert werden sollen (ebenda, S. 49f.).

Im Naturparkplan „Am Stettiner Haff“ (LUNG M-V & LANDKREIS UER 2008) werden Belastungsgrenzen zwar ebenfalls nicht thematisiert, aber vorbeugend eine touristische Nutzung mit der ökologischen Tragfähigkeit von Natur und Landschaft im Einklang gesehen und ein Besuchermanagement angemahnt.

Zusammenfassend bleibt zu konstatieren, dass ein Problembewusstsein für Belastungsgrenzen der Entscheidungsträger vorhanden ist und sich entwickelt, aber derzeit eher mittelbar aus den Planungsdokumenten abzuleiten ist.

Belastungsgrenzen als Thema in der wissenschaftlichen Literatur

Nachdem das Thema Belastungsgrenzen (bzw. auch „carrying capacity“ im englischsprachigen Bereich) zunächst vorwiegend im Zusammenhang mit der touristischen Nutzung geschützter Gebiete (z.B. Nationalparks) bearbeitet wurde (auf eine diesbezügliche Literaturanalyse soll hier verzichtet werden), erlangte es dann mit der aufkommenden Forderung einer allumfassenden nachhaltigen Entwicklung im touristischen Bereich auch Bedeutung für „ganz normale“ Destinationen. Diese waren allerdings durch verschiedene Umstände (Klimagunst, Erreichbarkeit, Preis-Leistungs-Verhältnis und resultierende Nachfrage sowie nicht adäquate Reaktion darauf) bereits an die Grenzen der Belastbarkeit gekommen, die vorwiegend im Umweltbereich, aber auch in sozialen Aspekten evident wurden. Das betraf vorwiegend die klassischen Destinationen im Badetourismus im mediterranen Raum, so dass nicht verwundert, dass die Initiative, die Tragfähigkeitsthematik im Tourismus zu problematisieren, gerade aus diesem Gebiet kam. Der Abschlussbericht der von der EU beauftragten Expertenkommission (COCCOSSIS et al. 2001) enthält nicht nur ein Indikatorenset, sondern fasst auch Kriterien und Hintergründe zusammen, um quasi einen guideline zur Implementierung einer Diskussion der carrying capacity im gesellschaftlichen Bewusstsein bzw. insbesondere für die Akteure und deren Handeln in Planungsprozessen zu liefern.

Unterschieden werden z.B. (mit Relevanz zum Thema; ebenda, S. 8f.) Küsten- und Inselräume, die sich hinsichtlich der Komponenten Merkmale des Ortes, Art des Tourismus sowie der Schnittstelle zwischen Tourismus und Umwelt teilweise erheblich unterscheiden können. Die drei Säulen der Nachhaltigkeit lassen sich als Grundgerüst bis zum Ende des Berichts verfolgen, umfassen allerdings bei den physisch-ökologischen Komponenten nicht nur die Umwelt, sondern auch messbare Infrastrukturausstattung. Zur Ausgliederung von „akzeptablen Niveaus“ im Tourismus werden Schlüsselmerkmale analysiert, die numerisch (Touristenzahlen pro Zeit oder Dichte) oder verbal (Begrenzungen und Engpässe) beschrieben werden (EBENDA, S. 17). Die konkrete Umsetzung in Planungsprozessen wird durch Managementinstrumente ermöglicht, die regulativer Natur sein können (z.B. Zonierung, Zugangsbegrenzung, Raumordnung, Begrenzung von Aktivitäten), oder aber ökonomisch-organisatorisch steuern (z.B. über Preispolitik, Steuern, Reservierungssysteme, Informations-Management). Konkret werden für die drei Komponenten Indikatoren ausgewiesen, von denen für die Problematik Strandmanagement folgende relevant sein könnten (ebenda, S. 31ff.):

- Anzahl der Touristen pro km Küste oder m² Küste
- tägliche durchschnittliche Abfallproduktion und Produktion von Abwasser
- Zahl der Parkplätze
- Zahl der Touristen bezogen auf Zahl der Einwohner (am Strand)
- Zahl der Beschwerden der Touristen bzw. der Einwohner

Die anderen Indikatoren beschreiben eher das Phänomen „Tourist in der Destination“ ohne Bezug zum Aufenthalt am Strand selbst.

Allerdings werden hier keine Richtwerte angegeben. Diese finden sich dagegen in der wissenschaftlichen Literatur zum fraglichen Thema und können Basis für eine eigene Beurteilung der Strände im Untersuchungsgebiet sein.

Für die Costa Brava in Spanien liegt eine Studie von ROCA et al. (2008) vor, untersucht wurden Strände verschiedenen Typs in der Spanne zwischen „naturnah, keine nennenswerte touristische Ausstattung“ bis hin zu „urban, voll ausgestattet“. Es wurde hier die Belegungsdichte analysiert, dazu auch die soziodemographischen Merkmale (Gruppierungen). Allerdings wurde bereits in der Literaturanalyse eine sehr breite Spanne der akzeptierten Werte für die zur Verfügung stehende Menge an Sandfläche pro Tourist/Strandbesucher ermittelt – sie reichte von 4 m² pro Besucher an urban geprägten Stränden bis hin zu 25 m² an natürlichen, unberührten Strandabschnitten.

Weiter gehen SILVA, ALVES & ROCHA (2007, S. 135ff.) in einer Studie über die Strandnutzungen von Portugal, wo die Kategorien für Strände gesetzlich geregelt sind und in 6 Stufen zwischen „urbanem Strand mit intensiver Nutzung“ und „verbotener Nutzung des Strandes“ liegen. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass in die Betrachtungen auch Faktoren wie Erreichbarkeit, Parkmöglichkeit, sonstige Infrastruktur, aber auch Konfiguration des Strandes wie Wassertiefe, Sauberkeit, Sicherheit und externe Faktoren wie Klima, Saisonverlauf, Tageszeit und Erwartungen der Besucher eingehen sollen. Als Werte für (noch) akzeptable Nutzerdichte geben sie an (ebenda, S. 138):

- für urbane Strände mit intensiver Nutzung bei kommerzieller Vermarktung mindestens 7,5 m²/Besucher; bei nicht kommerzieller Nutzung 15 m²
- für nicht-urbane Strände mit intensiver Nutzung unter kommerziellen Bedingungen mindestens 15 m²/Besucher, bei nicht kommerzieller Nutzung 30 m²
- für infrastrukturell nicht erschlossene Strandabschnitte mindestens 15 m².

Allerdings weisen die Autoren auch darauf hin, dass bereits durch die Anreise mit PKW durch die limitierende Wirkung des zur Verfügung stehenden Parkraumes (pro PKW ca. 25 m² Platzbedarf) und durchschnittlich 3,5 Personen pro PKW Grenzen gesetzt würden.

PHILLIPS & HOUSE (2009, S. 176ff.) kamen in ihrer Studie mit einer Befragung der Wahrnehmung der Nutzung der Strände im Süden von Wales zu dem Ergebnis, dass unterschiedliche Zielgruppen (Altersgliederung, Gruppenzusammensetzung, Nutzung des Strandes zum Baden, Surfen oder für sonstige Sportarten) sehr verschiedene Anforderungen an die Strände stellen; ohne jedoch konkrete Zahlen für den Platzbedarf zu nennen.

Letztlich sollen noch die „Visitor Carrying Capacity Guidelines“ des FLORIDA DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL PROTECTION, DIVISION OF RECREATION AND PARKS (o. J.) angeführt sein, die den akzeptablen Platzbedarf für ausgewählte Aktivitäten angeben:

- Schwimmen/Baden: 5 – 20 m² Wasserfläche; 20 – 50 m² Strandfläche pro Besucher
- Surfen: 12 – 35 m Strandlänge pro Surfer

- Bootfahren: 20.000 – 80.000 m² Wasserfläche / Boot (abh. von Geschwindigkeit)
- Küstenangeln: 6 – 35 m Strand pro Angler.

Im Vergleich dazu stehen Angaben bei OPASCHOWSKI (1999, S. 124ff.) zum Flächenbedarf von Freizeitaktivitäten im deutschsprachigen Raum:

- Freibadbesucher: 10 – 20 m²
- Wassersportler: 800 – 1.000 m²
- Segler/Ruderer: 3.000 – 5.000 m²

Im Vergleich mit den für Florida gegebenen Hinweisen wird deutlich, dass hier schon Erfahrungen einer stärkeren Nutzung vorliegen dürften und damit deutlich geringere Flächenbedarfswerte generieren.

Hinsichtlich der Motivation, Belastungsgrenzen für Badestrände überhaupt festzustellen, können verschiedene Gründe herangeführt werden:

- Konkurrenz der Strandbesucher untereinander (bei zu hoher Belegungsdichte)
- Konkurrenz verschiedener Nutzungsansprüche und resultierendes Gefahrenpotenzial (z.B. durch Nutzung von Strandabschnitten für Sportarten wie Kite-Surfen mit erhöhtem Risiko für Sportler und Unbeteiligte)
- Gefahren für Umwelt und Natur und unverhältnismäßig hohe Aufwendungen zur Minimierung (Entsorgungsproblematik, Gefahr der Nutzung von Küstenschutzanlagen usw.).

3. Ergebnisse von Untersuchungen für die Odermündungsregion und Diskussion

Datenmaterial und Methodik

Zur Verfügung standen Zählungen und Schätzungen, die im Rahmen verschiedener empirischer Untersuchungen (2005 und 2008) durchgeführt wurden, für ausgewählte Orte an der Usedomer Außenküste sowie für Badestellen am Stettiner Haff (deutsche Seite).

Am Strand von Zempin (Usedom, Außenküste) wurde 2005 eine definitive Zählung der Strandbesucher zu verschiedenen Zeiten (Wochentage, Wochendenden, Ferienzeit) vorgenommen; an den anderen Orten erfolgte bei der Befragung im Sommer 2008 eine Schätzung der Belegungsdichte in Kategorien (1 – 2 m; 2 – 4 m; 4 – 10 m; 10 – 20 m; > 20 m) und eine Hochrechnung bezüglich der Strandfläche. Diese wurde mit Hilfe einer Grobmessung in Luftbildern von Google Earth vorgenommen, bei ausgewählten Strandabschnitten erfolgte wegen des exzessiven Schilfwachstums und Auswirkungen auf die zur Verfügung stehende Fläche (z.B. an der Nordküste des Stettiner Haffs) eine Korrektur nach Besichtigung der betreffenden Strandabschnitte.

Ergebnisse

Bei der Zählung in **Zempin** (August 2005, jeweils 14 Uhr Stichzeit) wurde der 166.500 m² große Strand wie folgt besucht:

7. (Sonntag): 231 Personen	9. (Dienstag): 120 Personen
16. (Dienstag): 699 Personen	16. (Donnerstag): 1557 Personen
19. (Freitag): 1159 Personen	20. (Samstag): 1227 Personen

Es war eine deutliche Wetterabhängigkeit erkennbar.

Die pro Besucher zur Verfügung stehende Sandfläche differierte zwischen 106 m² (Donnerstag, 16. August 2005) und 720 m² (Sonntag, 7. August 2007).

Die Schätzungen im Rahmen der Befragung 2008 ergaben folgende Ergebnisse:

An der Außenküste Usedom (Strand Zinnowitz, 22. August 2008) überwog deutlich bei sehr gutem Wetter ein durchschnittlicher Abstand der Strandbesucher von 4 – 10 m; daraus ergibt sich eine zur Verfügung stehende Sandfläche von 16 – 100 m².

An der Küste des Stettiner Haffs verteilen sich die Flächen wie folgt:

- Mönkebude: überwiegend 4 – 10 m Abstand; Fläche von 16 – 100 m² pro Besucher
- Grambin: überwiegend 2 – 4 m Abstand; Fläche von 4 – 16 m² pro Besucher
- Ueckermünde (Strandbad): überwiegend 2 – 4 m Abstand; Fläche von 4 – 16 m² pro Besucher
- Altwarp: überwiegend 4 – 10 m Abstand; Fläche von 16 – 100 m² pro Besucher



Abb. 3: Strand Zinnowitz im Sommer 2008 – geringe Auslastung der Strandfläche

Diskussion der Ergebnisse

Hinsichtlich der Methodik ist anzuführen, dass nur die Zählung der Besucher in Zempin optimale Ergebnisse erbracht hat. Die Schätzung der Abstände bei der Befragung 2008 war darauf zurückzuführen, dass diese eigentlich nur eine „Korrekturfunktion“ für eine Befragung der Touristen am Strand nach deren Einschätzung der Belegungsdichte bzw. Akzeptanz dieser sein sollte und dass aus Kapazitätsgründen eine Zählung nicht erfolgen konnte. Die relativ weit gespannten Kategorien (insbesondere 4 – 10 m Abstand) sind auf Nutzung von gleichen Kategorien aus einer älteren Vergleichsstudie zurückzuführen. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass die relativ erfahrenen Interviewer zumindest bei den niedrigen Kategorien (mit der eventuell kritischen Belegungsdichte) die Abstände weitgehend kor-

rekt geschätzt haben. Im Weiteren soll deswegen auch von der Mindestfläche, die zur Verfügung stand, ausgegangen werden. Da die Befragung in der Regel unter touristisch gesehen günstigen Bedingungen (gutes Wetter, Ferienzeit) erfolgte, kann mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass eine maximale Auslastung der Strände erfolgte und dass mit wesentlich mehr Besuchern unter Normalbedingungen kaum zu rechnen sein dürfte.

Fraglich ist, welche der in der Literatur angeführten akzeptablen Mindestmengen für zur Verfügung stehende Sandflächen zum Vergleich bzw. zur Bewertung herangezogen werden sollten. Hierzu ist es sinnvoll, eine Kategorisierung der Strände – ähnlich wie bei ROCA et al. (2008) oder SILVA, ALVES & ROCHA (2007, S. 138) – vorzunehmen.

Der Strand von Zinnowitz ist direkt zwischen Ortschaft und Ostsee gelegen und von den in der „ersten Reihe“ liegenden Hotels wenige Minuten Fußweg entfernt. Der Strand ist optimal in die übrige touristische Infrastruktur eingebunden (Strandpromenade, Anbindung an die Seebrücke) und kann das Attribut „urbaner Strand mit kommerzieller Vermarktung“ (es werden Strandnutzungsgebühren bzw. Kurtaxe verlangt) tragen. Als Mindestsandmenge würde sich also ein Wert von 4 – 7,5 m²/Besucher ergeben. Zempin ist auf der Insel Usedom zwar unmittelbar in Nachbarschaft von Zinnowitz gelegen, aber hinsichtlich des Strandes nicht direkt vergleichbar. Von der Ortschaft ist die Entfernung deutlich größer, nur wenige Hotels liegen in der Nähe des Strandes, auch ist eine Einbindung in die touristische Infrastruktur nicht so ausgeprägt. Hier wäre eine Kategorie als „nicht urban“ gerechtfertigt, mit einer Strandfläche von 15 m² oder mehr. Der Strand von Mönkebude am Stettiner Haff ist direkt an die Ortschaft angeschlossen. Allerdings ist auch Mönkebude kein Ferienort, der der Usedomer Außenküste vergleichbar wäre. Demzufolge würde auch hier die Kategorie als „nicht urban“ mit einer Strandfläche von 15 m² oder mehr gerechtfertigt sein. Ähnliches gilt auch von Altwarp und Grambin. Einzig der Strand von Ueckermünde mit einer deutlich professionelleren (aber über den gebührenpflichtigen Parkplatz auch kostenpflichtigen) Infrastruktur dürfte in die Kategorie „urban mit kommerzieller Vermarktung“ und einem Mindestwert von 4 – 7,5 m² Strandfläche je Besucher einzustufen sein.

Demzufolge sind die Ergebnisse so zu bewerten, dass in sehr unterschiedlichem Maße an die Belastungsgrenzen gestoßen wurde.

- In Zempin war man im August 2005 von den Belastungsgrenzen des Strandes weit entfernt, selbst unter optimalen Bedingungen; ähnliches galt bei der Befragung 2008 für die Strände von Mönkebude, Zinnowitz und Altwarp, selbst wenn man von den untersten Grenzwerten der Kategorien ausgegangen ist.
- Erkennbare Grenzen ergaben sich für die Strände Ueckermünde und Grambin.

Dieses ist allerdings auch darauf zurück zu führen, dass beide Strände einen spezifischen Zweck haben: Der Ueckermünder Strand ist quasi eines der wichtigen Naherholungszentren für die Region und spielt auch überregional eine wichtige Rolle (z.B. auch für polnische Gäste); der Strand Grambin ist direkt hinter einem gut besuchten Campingplatz gelegen.

4. Fazit und Handlungsempfehlungen

Soweit aus den Ergebnissen und der kritischen Bewertung dieser zu sehen ist, trat bei keinem der untersuchten Strände eine wirkliche Überlastung auf. Ein Handlungsbedarf etwa zur

Erweiterung der Kapazität ist daraus primär nicht abzuleiten. Allerdings sind die Überlegungen gerade für Ueckermünde (und auch für Grambin), nach Möglichkeiten der Vergrößerung der Strandflächen zu suchen, für die Zukunft richtig. Es wird erwartet (und auch von den touristischen Akteuren gehofft), dass insbesondere die südliche Küste des Stettiner Haffs in Zukunft intensiver genutzt wird, u. a. auch als Naherholungsgebiet für den Großraum Stettin, da die dort gelegenen Strände (noch) nicht die Qualität aufweisen wie die auf der deutschen Seite gelegenen.

Die Möglichkeiten dafür sind in ausgewählten Strandabschnitten der Haff-Südküste durchaus vorhanden; eine direkte Konkurrenz (z.B. durch Naturschutz, andere touristische Infrastruktur, Küstenschutzbelange o. ä.) ist derzeit nur an wenigen Stellen gegeben. Dagegen dürfte die Situation an der Außenküste Usedom als weitgehend ausgereizt angesehen werden können. Eine Erweiterung der Strände ist nur noch wasserseitig mittels Sandaufspülung möglich, dürfte aber wegen des bekannten Verlustes von Sand bei Wintersturmereignissen allenfalls einen kurzfristigen Erfolg haben und auf Dauer nicht finanzierbar sein.

Nicht nur durch die Erhebung der Besucherdichte, auch durch Registrierung der am Rande der Befragung geäußerten Meinungen der Besucher (und auch der Beantwortung entsprechender Fragen, siehe SCHEIBE, STYBEL & HIRSCHFELD 2010) bleibt anzumerken, dass insbesondere die Kapazitäten der mittelbar mit dem Strand verbundenen Infrastruktur als hoch belastet, zum Teil auch deutlich überlastet eingeschätzt werden muss. Das betrifft zum Teil die sanitären Einrichtungen und auch Versorgungsinfrastruktur (soweit vorhanden), aber vornehmlich die Erreichbarkeit der Strände mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber mehr noch individuell per PKW und die damit vorhandene Parkraumsituation. Eine Lösung des Problems ist aber nicht durch Strandmanagement zu lösen, sondern nur durch ein angepasstes Verkehrsmanagement, was für die Insel Usedom noch aussteht.

5. Quellenverzeichnis

a) Literaturquellen

Coccosis, H.; Mexa, A.; Collovini, A.; Parpairis, A.; Konstandoglou, M. (2001): Definition, Messung und Auswertung von Carrying Capacity in europäischen Ferienzelen - Abschlussbericht. Athen. Unter: http://ec.europa.eu/environment/iczm/pdf/tcca_de.pdf

Florida Department of Environmental Protection, Division of Recreation and Parks (o. J.) (Hrsg.): Visitor Carrying Capacity Guidelines. Unter: <http://www.dep.state.fl.us/parks/planning/forms/CarryingCapacityGuidelines.pdf>

Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) M-V & Landkreis UER (Hrsg.) (2008): Naturparkplan „Am Stettiner Haff“ – Entwurfsfassung 2008. Güstrow / Paserwalk.

Landkreis OVP (Hrsg.) (2008a): Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Fortschreibung 2008. Teil I – Situation und regionale Herausforderungen. Anklam.

Landkreis OVP (Hrsg.) (2008b): Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern. Fortschreibung 2008. Teil II – Regionales Aktionsprogramm Ostvorpommern. Anklam.

Lorenz, A.; Kreilkamp, E. (2007): Tourismuskonzept Usedom 2015 (Kurzfassung). Berlin.

- Opaschowski, H.W.** (1999): Umwelt – Freizeit – Mobilität. Konflikte und Konzepte. Opladen.
- Phillips, M. R. & House, C.** (2009): An evaluation of priorities for beach tourism: case studies from South Wales, UK. In: Tourism management 30 (2009), 2, S.176-183
- Regionaler Planungsverband Vorpommern** (Hrsg.) (2009): Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern, Entwurf 2009. Greifswald. Unter: http://www.rpv-vorpommern.de/fileadmin/dateien/dokumente/pdf/RREP-Entwurf_2009/RREP_VP_020709.pdf
- Roca, E.; Riera, C.; Villares, M.; Fragell, R.; Juyent, R.** (2009) Assessing public perceptions on beach quality according to beach users' profile: a case study in the Costa Brava (Spain). In: Tourism management 30 (2009), 4, S.598-607
- Scheibe, R.; Stybel, N.; Hirschfeld, J.** (2010): Badetourismus in der Region Usedom, Wolin und Stettiner Haff. IKZM-Berichte 61. Unter: <http://www.ikzm-oder.de/download.php?fileid=3441>
- Seidel, J.** (2010): Tourismusmarke Mecklenburg-Vorpommern – Kernaussagen der Tourismuskonzeption 2015. In: TMV (Hrsg.): „Marken und Medien – Kommunikationsstrategien für das Urlaubsland MV“ Schriftenreihe des Tourismusverbandes M-V, Bd. 19. Schwerin. S. 17 – 21.
- Stybel, N., Fenske, C., Schernewski, G.** (2009): Mussel cultivation to improve water quality in the Szczecin Lagoon. Journal of Coastal Research, SI 56 (ICS2009 Proceedings): 1459-1463.
- Thales Information Systems GmbH & Landkreis UER** (Hrsg.) (2002): Wir am Stettiner Haff. Lebenswerte Region zwischen Usedom und Berlin. Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Uecker-Randow. Berlin / Pasewalk.
- Wirtschaftsministerium M-V** (Hrsg.) (2004): Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010. Schwerin.

b) Internetquellen

<http://www.mvregio.de/mvr/332011.html> (Zugriff am 16.02.2010)

Danksagung:

Die Untersuchungen wurden im Zusammenhang mit dem durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt IKZM-Oder III: Forschung für ein Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder) durchgeführt.

Anschrift des Autors:

Dr. phil. Ralf Scheibe
 Institut für Geographie und Geologie der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
 Makarenkostraße 22
 D – 17487 Greifswald
ralf.scheibe@uni-greifswald.de