



*„Das Hintergrundmaterial“
zur Fahrradfähre*

Inhaltsverzeichnis

1. Ideengrundlage – Eine lokalverankerte Praxisgemeinschaft.....	5
2. Die geschichtliche Verbindung.....	5
3. Die Ortsgebundene Ressourcen – der Flensburger Fjord als Reiseziel.....	6
3.1. Vorgehensweise	6
3.2. Die ortsgebundenen Ressourcen	6
3.2.1. Die Geschichte.....	7
3.2.2. Natur und Kulturlandschaft.....	7
3.2.3. Sehenswürdigkeiten	8
3.2.4. Erlebnismöglichkeiten	8
3.2.5. Kulinarische Erlebnisse	9
3.2.6. Wegsysteme für Radfahrende und Fußgänger.....	10
3.2.7. Aktivitätsmöglichkeiten.....	11
3.2.8. Übernachtungsmöglichkeiten	11
3.2.9. Angebundene Infrastruktur im Hinblick auf die Zugänglichkeit	11
3.3. Broagerland	11
3.3.1. Geschichte	11
3.3.2. Natur und Kulturlandschaft in Broagerland.....	12
3.3.3. Iller, Brunsnæs und Broagervig	12
3.3.4. Gammelgab und Lille Dynt	12
3.3.5. Skelde, Kragesand und Stensigmose	13
3.3.6. Sehenswürdigkeiten	13
3.3.7. Erlebnismöglichkeiten	14
3.3.8. Wegsysteme für Radfahrende und Fußgänger.....	14
3.3.9. Aktivitätsmöglichkeiten.....	14
3.3.10. Übernachtungsmöglichkeiten	15
3.3.11. Kulinarische Aspekte	15
3.3.12. Angebundene Infrastruktur im Hinblick auf die Zugänglichkeit	16
3.3.13. Anlegebrücke.....	16
3.3.14. Zusammenfassung der ortsgebundenen Qualitäten von Broager	16
3.4. Die drei Hafenmöglichkeiten auf deutscher Seite	17
3.4.1. Langballigau.....	17
3.4.1.1. Geschichte	17
3.4.1.2. Natur- und Kulturlandschaft	17
3.4.1.3. Sehenswürdigkeiten	18
3.4.1.4. Erlebnismöglichkeiten I.....	18
3.4.1.5. Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger.....	18
3.4.1.6. Übernachtungsmöglichkeiten.....	18
3.4.1.7. Kulinarische Aspekte.....	19
3.4.1.8. Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit.....	19
3.4.2. Holnis.....	19
3.4.2.1. Geschichte	19
3.4.2.2. Natur- und Kulturlandschaft	20
3.4.2.3. Sehenswürdigkeiten	20
3.4.2.4. Erlebnismöglichkeiten.....	20
3.4.2.5. Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger.....	20
3.4.2.6. Übernachtungsmöglichkeiten.....	20
3.4.2.7. Kulinarische Aspekte.....	21

3.4.2.8.	Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit.....	21
3.4.2.9.	Anlegebrücke	21
3.4.3.	Glücksborg	21
3.4.3.1.	Geschichte	22
3.4.3.2.	Natur- und Kulturlandschaft	22
3.4.3.3.	Sehenswürdigkeiten	22
3.4.3.4.	Erlebnismöglichkeiten.....	22
3.4.3.5.	Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger.....	23
3.4.3.6.	Übernachtungsmöglichkeiten.....	23
3.4.3.7.	Kulinarische Aspekte.....	23
3.4.3.8.	Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit.....	23
3.4.3.9.	Anlegebrücke.....	23
4.	Freizeitmuster – Wandernde und Radfahrende	24
4.1.	Fähren-/Ausflugstouristen.....	24
4.2.	Wandertourismus	25
4.2.1.	Light-Wanderer	25
4.2.2.	Heavy-Wanderer	26
4.3.	Fahrradtourismus.....	26
4.3.1.	Light-Fahrradfahrer	26
4.3.2.	Heavy-Fahrradfahrer	27
4.4.	Dazugehörige Einnahmegrundlagen aus Events, Exkursionen von Schulen und Ausbildungsinstitutionen, Erwerbstourismus und Seebestattungen.....	28
4.4.1.	Schullandheimmarkt.....	28
4.4.2.	Ganztagsausflüge	28
4.4.3.	Naturschulumgebung.....	29
4.4.4.	Seebestattungen	29
4.4.5.	Erwerbstourismus	29
5.	Ergebnisse basierend auf Abschnitt 3 und Abschnitt 4	30
5.1.	Ergebnis basierend auf der primären Zielgruppe	30
5.2.	Ergebnisse basierend auf alternativen Zielgruppen.....	31
5.2.1.	Schullandheimmarkt.....	31
5.2.2.	Ganztagsausflüge	31
5.2.3.	Naturschule	31
5.2.4.	Erwerbstourismus	31
5.3.	Beschreibung der Fährroute als Werkzeug für Entwicklung und die Zusammenbringung auf deutscher und dänischer Seite im Grenzgebiet	31
5.3.1.	Zusammenfassung und Gutachten.....	32
5.3.2.	SWOT und Möglichkeiten für die Synergie für Langballigau	32
5.3.3.	Möglichkeiten für die Zusammenkettung mit Holnis und Glücksburg für Light- und Heavy- Radfahrer	34
5.4.	Illustration der Kundengrundlage für primäre und alternative Routenverläufe.....	34
5.4.1.	Erwerbstourismus	35
6.	Marktführung und Gutachten.....	35
6.1.	Destination Sønderjylland	35
6.2.	Sønderborg Tourismusbüro/Landjägerweg.....	35
6.3.	Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH	35
7.	Technischer Bericht zur Fähre und zum Brückenanleger	36
7.1.	Unterschiedliche Möglichkeiten der Fähren.....	36

7.1.1.	Technische Spezifikationen zur Solarfähre für 45 Personen	36
7.1.2.	Technische Spezifikationen zur Solarfähre für 12 Personen	36
7.1.3.	Technische Spezifikationen zur Dieselfähre TARGA 44 für 12 Personen.....	37
7.2.	SWOT Analyse Solarfähre	37
7.3.	SWOT Analyse Dieselfähre	38
7.4.	Ergebnisse basierend auf der Wahl der Fähre ausgehend von technischen Spezifikationen und Möglichkeiten für alternative Einnahmen.....	38
8.	Fährbetrieb, wirtschaftliche Grundlagen und Erklärung	39
8.1.	Betriebsbudget.....	39
8.1.1.	Brückenanleger in Brunsnæs.....	42
8.1.2.	Brückenanleger in Langballigau.....	42
9.	Organisation.....	42
10.	Perspektiven für den Fährbetrieb auf dem Flensburger Fjord	42

1. Ideengrundlage – Eine lokalverankerte Praxisgemeinschaft

Seit 25 Jahren wird über diese Fährverbindung geredet. Eine Wiederaufnahme einer historischen Fährverbindung über den Flensburger Fjord von Brunsæs nach Holnis. Brunsæs-Ilker-Busholm *Landsbylauge* hat sich in ihrem Entwicklungsplan als Ziel gesetzt, dass diese Fährverbindung Realität wird und hat daher diesen Geschäftsplan angefordert. Das Ziel besteht darin, eine Fahrradfährverbindung zu etablieren, welche bereits im Sommerhalbjahr bis 2020 zum Nutzen von Touristen und lokalen Anwohnern bestehen soll.

Im Dezember 2015 kam es zu einem Treffen im Schifffahrtsmuseum in Flensburg. Zum Treffen kamen Beteiligte aus den drei Kommunen Aabenraa, Sønderborg und Flensburg, Tourismusvereinigungen, die Seefahrtsverwaltung und die Rederei *Færgen* mit samt einer kleinen Gruppe begeisterter Menschen, welche an der Entwicklung von Wanderwegen auf deutscher und dänischer Seite gearbeitet hat. Das Treffen handelte von dem Wunsch einer kleinen Fährverbindung über den Flensburger Fjord zwischen Brunsæs und Holnis. Bei dem Treffen wurde von allen Beteiligten genickt: Jetzt soll das Projekt „Fahrradfähre“ in Gang gesetzt werden und mögliche Schwierigkeiten beseitigt werden.

Dieser Geschäftsplan baut auf vorherigen Untersuchungen in Form einer „Machbarkeitsstudie zur Fährverbindung zwischen Holnis und Brunsæs aus dem Jahr 2003“ und „Die Ostseeroute Schleswig-Holstein Süddänemark 2012“ auf.

2. Die geschichtliche Verbindung

Seit dem Mittelalter und bis ins Jahr 1875 fuhren Fähren zwischen Brunsæs und Holnis. Lorenz Peter Wree zufolge, welcher in einem Sonderdruck des Volkskalenders für Nordschleswig „Die ehemalige Fährverbindung Brunsæs-Holnis“ aus dem Jahre 1978 erwähnt wird, war die Fähre ein Teil der alten Route zwischen Kopenhagen und Holstein via Seeland, Fyn, Als, Broager, Holnis, Munkbrarup bis Misunde an der Schlei und weiter nach Süden. Die Fährverbindung muss bereits im Mittelalter existiert haben, da die Kirche in Broager und der Umgebung zu den Cisterziernmönchen im Rude Kloster, welches dort liegt, wo sich heute das Glücksburger Schloss befindet, gehörte. Später, als Johan der Jüngere aus Sønderborg Glücksburg gebaut hat, gehörte das Land um Broager und ein Teil von Sundeved immer noch zu Glücksburg. Johan der Jüngere hatte ein Jagdschloss in Skelde, und daher musste man auch schon früher den Fjord überqueren, um nach Broager zu gelangen.

Es fuhren zwei Fähren mit Segel und ein Ruderboot, und es gab zwei Seemänner: Einen in Brunsæs und einen in Holnis, welcher die Menschen nur in die eine Richtung mitnehmen durfte – der Rücktransport war ausgeschlossen. Der Rückweg war dem zweiten Seemann vorbehalten. Das selbige galt für den Landtransport: Der Fährmann musste einen Wagen haben, mit welchem er Passagiere nach Alsund fahren konnte – er durfte auf dem Rückweg allerdings niemanden mitnehmen. In dem Artikel wird außerdem erwähnt, dass es 1673 drei Schillinge für einen Menschen oder einen Ochsen kostete, diese Verbindung zu nutzen. Ein Pferd kostete dagegen das Doppelte, während ein Schaf oder ein Schwein sechs Pfennig und „ein leerer Wagen mit zwei Pferden und einem Knecht“ zehn Schillinge kostete.

Untersucht man, was drei Schillinge zu dieser Zeit (1700) wert waren, dann kostete ein Pfund Schwarzbrot zweieinhalb Schillinge und ein angestellter Bursche in Kopenhagen bekam 28 Schillinge am Tag¹.

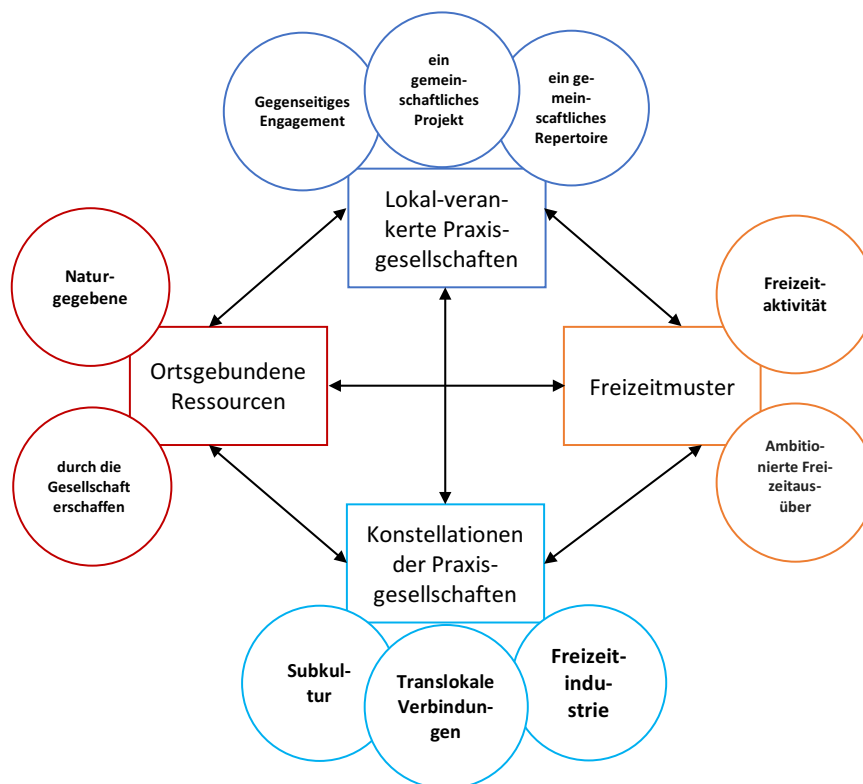
Lorenz Peter Wree schreibt schlussendlich, dass es 1978 eine „andere Sorte Gäste“ war, welche nach Brunsæs kam, als damals. „Es handelt sich nicht länger um Reisende, sondern um Menschen, die Wert auf „Stille“ legen.“

¹ Poul Thestrup – Mark og skilling, kroner og øre

3. Die Ortsgebundene Ressourcen – der Flensburger Fjord als Reiseziel

3.1. Vorgehensweise

Eine Führungsgruppe, bestehend aus drei Repräsentanten aus der *Landsbylauge*, einer Fachperson samt dem Sekretariat für die Landdistrikter haben, ausgehend von den oben erwähnten Aspekten in der Projektbeschreibung, zusammen gearbeitet und folgende Disposition für den Geschäftsplan, welche von Michael Porters erweitertem Diamandmodell inspiriert wurde, erstellt (Seite 45 im Bericht „Fritidsklynger“ von Jens Kaae Fisker, Center for landdistriktsforskning, SDU 2016):



3.2. Die ortsgebundenen Ressourcen

1. Die Geschichte
2. Natur und Kulturlandschaft
3. Sehenswürdigkeiten
4. Erlebnismöglichkeiten
5. Kulinarische Erlebnisse
6. Wegsysteme für Radfahrende und Fußgänger
7. Aktivitätsmöglichkeiten
8. Übernachtungsmöglichkeiten
9. Angebundene Infrastruktur im Hinblick auf die Zugänglichkeit

3.2.1. Die Geschichte

Die gesamte Geschichte Dänemarks wird um die Region Flensburger Fjord repräsentiert. Vom Stein- und Bronzezeitalter bis zur Einführung des Christentums, der Reformation und dem Krieg um Jahre 1864.

3500- 500 v. Chr.	Überall rund um den Flensburger Fjord verteilt finden sich Grabanlagen und Wohnräume aus dem Stein- und Bronzezeitalter. Es gibt große Grabhügel entlang des <i>Blommeskobel</i> Wald und im <i>Skeldekobbøl</i> Wald.
320. n. Chr.	In <i>Nydam Mose</i> findet man das Nydamschiff aus der jüngeren Eisenzeit.
827 n. Chr.	Der Name <i>Haraldsdal</i> bei Padborg bezeugt die Schlacht zwischen <i>Regnar Lodbrog</i> und König <i>Harald Klak</i> . Mit <i>Harald Klak</i> wird auch die Einführung des christlichen Glaubens markiert, da er den Priester <i>Ansgar</i> mit sich nach Hause aus dem Französischen Reich brachte. In Flensburg befindet sich die Ansgar Kirche.
1210	Rude Kloster (später Glücksburg) wird von den Cisterciensermönchen gebaut, welche unter anderem Krammark bei Broager und Munkemølle bei Sønderhav besaßen.
1412	Königin Margrethe I. stirbt auf ihrem Schiff auf dem Flensburg Fjord, nachdem sie von der Pest befallen wurde (unter einem Besuch in Flensburg).
1520	Die Reformation beginnt in Sønderjylland, eingeführt vom König Christian II. und später vom König Frederik III.
1532-1549	König Christian II. wird im Sønderborg Schloss gefangen gehalten.
1786	Louisa Augusta (Tochter von Struensee) wird mit Herzog Christian Frederik von Augustenburg verheiratet. Er wurde durch die Aufhebung der Erbuntertänigkeit im Jahre 1788 in den Geheimrat des Staates eingegliedert und bekam großen Einfluss auf insbesondere Änderungen im Schulwesen. ²
1863	König Frederik VII. stirbt in seiner Sommerresidenz im Glücksburger Schloss.
1848 und 1864	1. und 2. Schleswiger Krieg. Grabsteine von Soldaten aus beiden Kriegen.
1914-18	Die Männer aus Sønderjylland nehmen unter deutscher Herrschaft am 1. Weltkrieg teil.
1920	König Frederik IX. und Königin Ingrid bekommen ihre Sommerresidenz im Gråsten Schloss – eine Tradition, welche Königin Margrethe weitergeführt hat.

3.2.2. Natur und Kulturlandschaft

Die Naturlandschaft ist sehr vielseitig. Um den Flensburger Fjord herum gibt es eine breite Palette an Naturarten. Anfangend bei Heiden (Kværs) bis zu den Moränenvorkommen bei Broager und Holnis.³

- Frøslev – Jardelung Mose – grenzüberschreitendes Hochmoor
- Kruså Tunneldal und Tal des Langballigau und Munkemøllekløften
- Vogelzüge und Vogelsehenswürdigkeiten: Die Halbinsel Holnis mit ihrem großen Vorkommen an Schwimmvogelarten, und Broager als Winterheimat für unter anderem Höckerschwäne und Singschwäne
- „Knicklandskabet“. Sowohl auf deutscher Seite als auch in Broager sind lebende Zäune besonders gut erhalten
- Stenrige Ostseestrände. Hier findet man alles von versteinerten Seeigeln bis hin zu Findlingen aus Rhombusporfyr aus dem Oslogebiet.

² Dansk biografisk Lexikon / V. Bind. Faaborg - Gersdorff /

³ Martin Becker "Kulturlandskab Flensborg Fjord"

- Stille. Broager und Langballigau bieten kreative Umgebungen, wo man die Stille „hören“ kann, nur unterbrochen von Vogelgezwitscher und dem Rascheln der Blätter
- Badestrände. Entlang des Flensburger Fjords gibt es viele gute Badestrände
- Große Vorkommen von Geschiebelehm: Nybøl Nor, Broagerland und Holsnis Westküste

3.2.3. Sehenswürdigkeiten

Der Flensburger Fjord hat viel zu bieten: Museen, Schlösser, Kriegsgräben, Eiszeiterinnerungen und andere spannende Attraktionen.

Museen (Anzahl an Besuchern im Jahre 2015)⁴

- Oldemorstoft Padborg - Landwirtschaftsmuseum (3.495)
- Cathrinesminde Teglværk, Broager – Industriemuseum (17.512)
- Sønderborg Slot - Sønderjyske Geschichte (52.520)
- Historiecenter Dybbøl Banke – Kriegsmuseum 1864 (16.331)
- Unewatt - Landschaftsmuseum (18.000)
- Museumsberg Flensburg - kunsthistorisches Museum und Architektmuseum (36.760)
- Schifffahrtsmuseum in Flensburg (47.745)
- Glücksburg Schloss - Geschichtsmuseum (50.000)

Schlösser

- Glücksburger Schloss
- Søndeborg Schloss
- Gråsten Schloss
- Augustenburg Schloss
- Nordborg Schloss

Andere Sehenswürdigkeiten

- Universe Science Park (87.920)
- Phänomenta (70.000)
- Gråsten Schlossgarten (ca. 10.000)
- Augustiana Skulpturenpark (ca. 40.000)
- Artefact Power Park (10.000)

3.2.4. Erlebnismöglichkeiten

- **Leuchttürme** entlang des Flensburger Fjords: Kegnæs, Skodsbøl, Egersund, Dalsgård, Holnis, Falshöft
- **Mühlen:** Nybøl, Dybbøl, Sønderborg, Elstrup, Havnbjerg, Vibæk, "Hoffnung" Munkbrarup, "Fortuna", Unewatt, "Steinadler" Westerholtz, Bergmühle Flensburg, "Charlotte" Gelting und "Renata" Sörup
- **Grabhöhen:** Blomeskobbel Skov, Sønderkoven, Skeldekobbel, Glücksburg-Gebiet
- **Landjägerhäuser** in Broager, Brunsnæs, Skodsbøl, Gammelgab
- **Fischereiumgebung:** Brunsnæs-Ille, Trappen bei Alnor, Stranderød, Langballigau
- **Friedhöfe mit Kriegsgräbern:** Mindelunden in Broager, der alte Friedhof in Glücksburg
- **Ziegeleien** bei Ille-Brunsnæs, Egersund, Sandager, Stranderød, Harrislee, Holnishof
- **Eisenbahngeschichte:** Skelde-Vester Sottrup, "Flensburger Kreisbahn"

⁴ Danmarks statistik og tal angivet af Geschäftsführer Gorm Casper - Tourismusagentur Flensburger Förde GmbH

3.2.5. Kulinarische Erlebnisse

Restaurants

Um nicht eine zu lange Liste an Restaurants zu bekommen, haben wir uns dazu entschlossen, nur Restaurants in Sønderborg und Aabenraa zu erwähnen, die als besondere Gourmetrestaurants gelten und auf deutscher Seite jene mit einem Michelinsterne:

- Restaurant Bind
- Holdbi Kro
- Fakkellaarden
- Pejsestuen
- Ballebro Færgetro
- Dyvig Badehotel
- Det Sønderjyske Køkken
- Huset Blom
- Marienhölzung Flensborg
- Brasserie Glücksburg
- Felix Glücksburg
- Meierrei Dirk Luther

Hofläden

Entlang des Flensburger Fjords gibt es eine lange Tradition für die lokalen Lebensmittel und somit auch eine große Möglichkeit dazu, Hofläden zu besuchen und Stalltürenverkauf mitzuerleben.

1. Gråsten Fjerkræ, Kværns
2. Benniksgaard Gårdbutik, Rinkeæs
3. Hestehavegaard æbleplantage, Kær
4. Frydendal Ismejeri, Dybbøl
5. Stevninggård gårdbutik, Stevning
6. Goods Gårdbutik, Stevning
7. Lindegaarden, Kollund
8. Bigaard, Padborg
9. Naturmælk, Tinglev
10. Skærtøft Mølle, Fynshav
11. Hestehave Frugtplantage, Kær
12. Rønhaveslagteren, Kær
13. Bioland Bischoff, Langballigau
14. Hofladen Mangelsen, Streichmühle
15. Dollerup Destillerie
16. Hofladen Husby
17. Hofladen Wees
18. Hofverkauf Sörup
19. Hof Gregersen

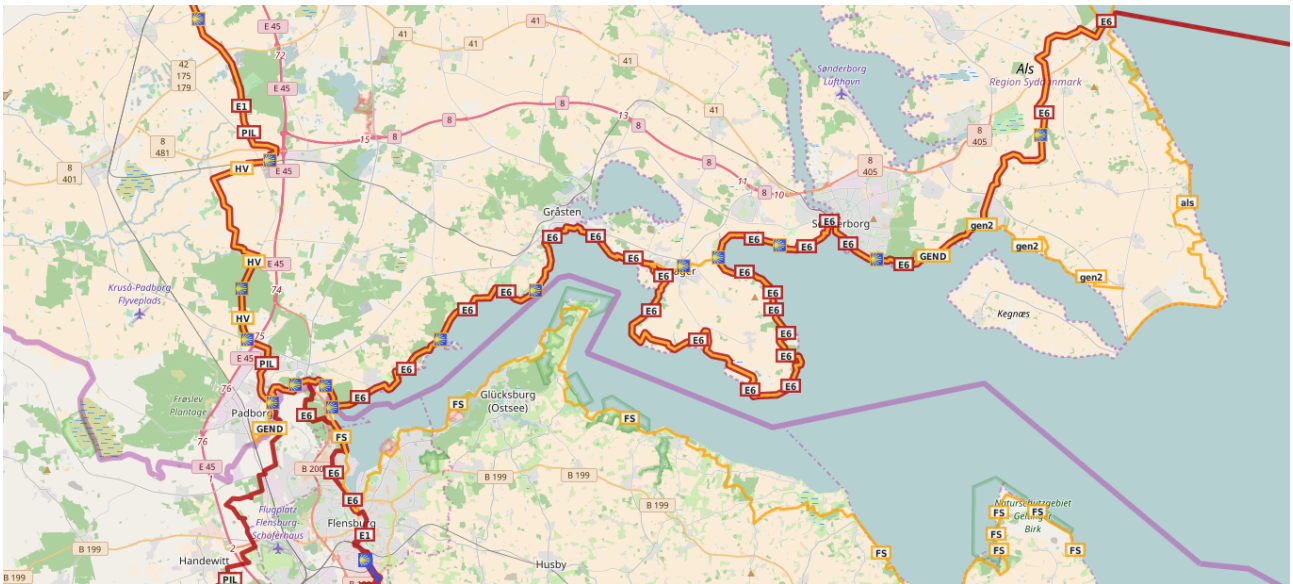
Lebensmitteltourismus stärkt das Image einer Umgebung: Es handelt sich dabei nicht um den primären Grund, in ein Gebiet zu gehen: „Das Essen ist ein wesentlich dazu beitragender Faktor, wenn es um gute Ferien geht, aber nicht der Kern der Ferien.“⁵

⁵ Annette Therkelsen og Henrik Halkier: Lokale fødevarer- og madoplevelser på danske kystdestinationer. 2015

3.2.6. Wegsysteme für Radfahrende und Fußgänger

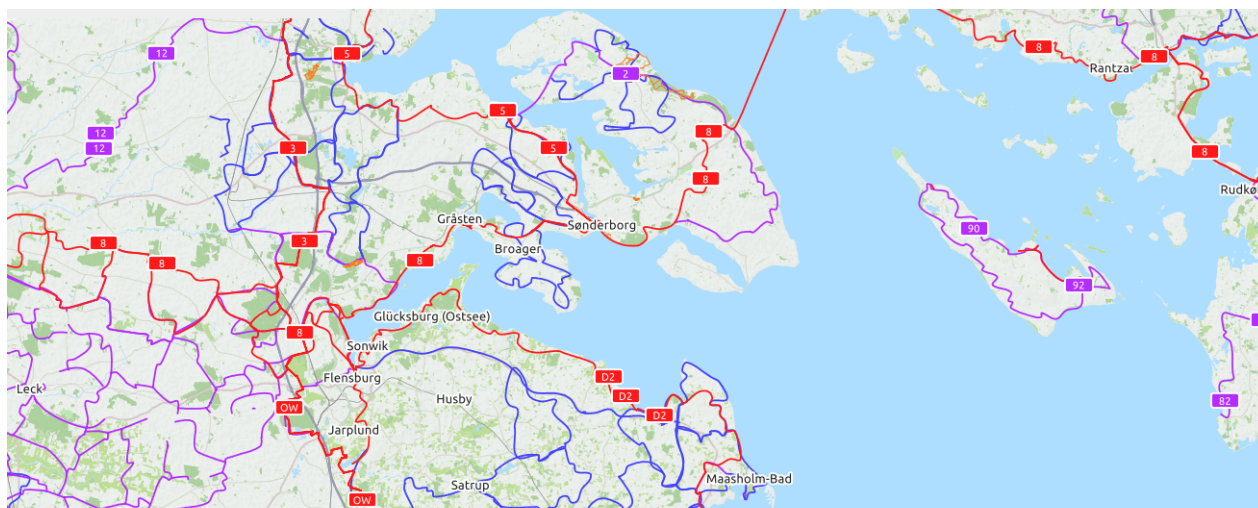
Wanderwege

Auf beiden Seiten entlang des Flensburger Fjords gibt es viele Wanderwegsysteme. Alleine in Sønderjylland gibt es über 1000 km markierte, kleine und große Wanderrouen. Der Landjägerweg ist auch ein Teil des Europäischen Fernwanderwegs E6, welcher von Griechenland nach Finnland reicht. Hier werden die längeren Wanderrouten von der Website gezeigt: Waymarked Trails.



Darüber hinaus gibt es viele mittellange Wege wie zum Beispiel den Allsundsweg, welcher von Hardeshøj nach Sønderborg reicht und damit eine Schleife rund um Als, Nybøl Nor-Weg zieht und viele weitere kleine Schleifen bei Sønderhav, Gammelmark und Sønderborg.

Fahrradwege



Es findet sich ein gutes Netz an Fahrradrouen rund um den Flensburger Fjord.

3.2.7. Aktivitätsmöglichkeiten

Entlang des Flensburger Fjords finden sich eine Reihe großer, jährlicher Aktivitäten. Auf dem Flensburger Fjord gibt es drei große Events pro Jahr:

Die Rum-Regatta – für alte Holzschiffe. Ein Kassenschlager, welcher Segler aus ganz Nordeuropa anzieht. Die Regatta findet jedes Jahr am Christi-Himmelfahrts-Wochenende statt. Darüber hinaus gibt es folgende Events:

- Kongelig Classics – für Segler
- Dampf Rundum mit dem Dampfschiffetreffen in ungeraden Jahren
- Das maritime Kulturfest Flensburg Ahoi in geraden Jahren

Auf dänischer Seite ist das Ringreiten über den ganzen Sommer in vielen Städten und Dörfern anzutreffen. Folk Baltica ist ein Event mit Konzerten – auf beiden Seiten des Flensburger Fjords zwischen April und Mai.

3.2.8. Übernachtungsmöglichkeiten

Es gibt 25 Hotels (inkl. Pensionen/Campingplätzen) in der Nähe des Fördesteigs und des Ostseeradwegs aus Richtung Westerholz/Langballigau bis nach Skomagerhus. Auf dänischer Seite finden sich 52 Hotels/B&B/Campingplätze entlang des Landjägerswegs und der Fahrradroute 8 von Padborg nach Høruphav.

3.2.9. Angebundene Infrastruktur im Hinblick auf die Zugänglichkeit

Es gibt auf deutscher Seite regelmäßige Busverbindungen zwischen Langballigau (entlang der Landstraße nach Kappeln/Holnis/Glücksburg) und Flensburg und auf dänischer Seite fahren Busse nach Flensburg von Kruså (über Gråsten) oder nach Sønderborg von Gråsten aus über Broager. Broagerland ist der einzige Ort ohne regelmäßige Verbindung, wobei hier die Flextur genutzt werden kann (später mehr zur Flextur).

3.3. Broagerland

Wie Lorenz Peter Wree beschreibt, sind es die Menschen, die den Frieden lieben, die nach Broagerland kommen. Es kann nicht vermieden werden, dass durch die Fahrradfähre etwas mehr Aktivität und Leben entsteht, wobei die Absicht der Fahrradfähren doch auch eigentlich darin liegt, das Angebot für den friedliebenden Touristen zu erweitern. Aber die Frage ist: Wer ist der Besucher? Welche Touristen werden Broagerland besuchen und sind damit potentielle Kunden für die Fahrradfähre? In Broagerland gibt es eine Arbeitsgruppe, welche sich auf die fünf *Landsbylaugen* bezieht und damit beschäftigt ist, eine Strategie zu entwickeln, die auf die „stillen“, naturliebenden Touristen, welche entlang der lokalen Fahrradroute 21 fahren oder am Feldjägersweg wandern, reiten oder baden, passt.

Hier ist ein Überblick darüber, was Broagerland zu bieten hat:

3.3.1. Geschichte

Auf Broagerland ist ein Teil der Geschichte in Gebäuden und in der Landschaft versteckt.

1. Krammark gehörte zum Rude Kloster, später wurde es zum Herzogtum
2. Der Herzog von Glücksburg hatte sein eigenes Jagdschloss in Broagerland (nur der Wallgraben ist noch erhalten geblieben)
3. Ziegeleigeschichte aus dem 1700 und darüber hinaus (Iller)
4. Kriegsgeschichte 1848 und 1864 (Mindelunden)
5. Dampfschiffgeschichte von 1868 bis in die 1930er

6. Eisenbahngeschichte: Die Regionalbahn von Skelde nach Vester Sottrup mit dem Bahnhofsgebäuden in Skelde, Lille Dynt, Broager und Skodsbøl
7. Grenz- und Feldjägergeschichte in Skodsbøl, Brunsnæs und Skelde
8. Landwirtschaftsgeschichte aus der Zeit vor der Aufhebung der Erbuntertänigkeit (Gammelgab)

Diese geschichtlichen Zusammenhänge, welche sich über den kompletten Flensburger Fjord finden lassen, können vorteilhaft genutzt werden, indem sie als „Storytelling“ auf den Fähren gebraucht werden.

3.3.2. Natur und Kulturlandschaft in Broagerland

Broagerlands ortsgebundene Qualität ist die Natur sowie die Fahrrad- und Wanderrouten. Hier kann man in idyllischen Ecken Broagerlands Fahrrad fahren, in welchen die Zeit an einigen Orten still steht. Das Gebiet wird von drei Seiten der Küste, des Feldjägerwegs und der Fahrradrouten 21 umsäumt, welche die Mitte und die Küste in einem Zickzackmuster verbindet.

3.3.3. Iller, Brunsnæs und Broagervig

Die Westküste Broagerlands wird vom Ziegeleibetrieb geprägt, während der größte Teil der Westküste besondere Züge davon zeigt, dass man hier Lehm ausgegraben und als Ziegel verwendet hat. Nachdem der Ziegeleibetrieb eingestellt wurde, wurde das Gebiet von der Fischerei eingenommen, welche die Landzungen bei den Ziegeleien als „Brücken“ für ihre Boote verwendeten.

Hier steht die Zeit still

Fährt man mit dem Fahrrad von Cathrinesminde nach Brunsnæs und weiter den Alten Fährweg entlang, fühlt es sich genau so, als ob die Maler aus der Künstlerkolonie Egersund mit ihren Staffeleien unterwegs wären und malten. Die flachen Ziegeleiwohnungen sind in der Landschaft verstreut, dort, wo der Lehm aus den Bergen gegraben wurde. An der Außenkante zu Brunsnæs beginnt der Alte Fährweg, ein alter Hohlweg, welcher den Anfang für die Reise nach Sønderborg bildete.

Das Gebiet ist jetzt eine idyllische Kulturlandschaft mit einem Flair von Fischern und Kleinbauern – fast wie in einem lebenden Museum. Das Alte Weißdorn auf der Spitze des Berges über Brunsnæs, welches als Landkennung für Schiffe nach Holnis genutzt wurde, fiel trauriger Weise während eines Sturms am 3. Dezember 1999 in sich zusammen.

Ein neues entstand am 27. Mai 2017 in Verbindung mit dem Brunsnæs Triathlon. In Broager Vig gibt es ein „richtiges Vogelleben“ – unter anderem dient es als Übernachtungsort für den Höckerschwan, den großen Säger, den Austernfisch und den Kormoran. Bei Brunsnæs gibt es einen kleinen Badestrand, welcher regelmäßig von den lokalen Bewohnern besucht wird.

3.3.4. Gammelgab und Lille Dynt

Die Mitte Broagerlands ist vom landwirtschaftlichen Betrieb geprägt. Es sind nur noch wenige Niederwälder übrig, welche zu den einzelnen Bauernhöfen gehörten. Außerdem sind viele der „Hecken“ („Die Knicke“) erhalten geblieben. Hier sieht man im Winter große Ansammlungen von Sing- und Höckerschwänen, welche sich hier sammeln und auf den Wiesen „grasen“.

Vogelgesang und Kinderlachen

Fährt man mit dem Fahrrad von Mølmark aus die Bønnelandstraße entlang, kommt man durch das alte Gebiet bei der alten Wassermühle. Die Mühle gibt es nicht mehr, aber das Hofmilieu und der Damm sind erhalten geblieben. Auf der anderen Seite der Bønnelandstraße kommt man zum alten Herzogtum Krammark. Hier wächst die Pestwurz, eine Arzneipflanze, welche von den Mönchen des Rude Kloster seiner Zeit gepflanzt wurden. Hierauf fährt man weiter den Krammarksvej hinauf bis nach Gammelgab. Das Dorf wurde niemals ausgesiedelt, weshalb hier auch heute noch sieben Höfe als Schätze liegen – direkt neben schönen Rotbuchen und Obstgärten als Teil der Gärten. Eine Holzfigur vor dem einen Bauernhof markiert die Etablierung der ersten Ökogemeinschaft Sønderjyllands „Soleng“, wo in wenigen Jahren die ersten Ökohäuser gebaut werden.

3.3.5. Skelde, Kragesand und Stensigmose

Die Ostküste Broagerlands ist der wildeste Teil. Hier ist der Boden an vielen Stellen mager und es gibt viele Steilküsten. Hier kann man nach wie vor sehen, wie das Eis den Boden in Täler und Berge, an welchen das Meer sich nun unermüdlich scheuert, zusammengeschoben hat. Das Krumbækken hat seinen Auslauf bei Spar Es.

Bei Kragesand ist der Strand steinig. Allerdings kann man hier durch den längsten der zwei „Liebestunnel“ von Broagerland gehen.

Hier ist es leise, hier ist es ganz leise

Hier kann man einen Spaziergang in den Staatswäldern Folekobbel und Skeldekobbel machen. Den letztgenannten holt sich das Meer langsam – die Bäume hängen über den Steilküsten. Ein kleiner, schöner Weg schlängelt sich entlang der Steilküste und man kann auf die großen Bäume hinunterschauen, welche heruntergefallen sind und wie Mikadostäbchen am Strand liegen. Anschließend kann man den Feldjägerweg nehmen und durch den Wald bis zum Dolmen Skeldekobbels gehen, wo das einzige, was zu hören ist, das Geräusch von Reisig auf dem Waldboden unter den Füßen ist.

Die vielen Küsten wechseln sich mit Strandweiden bei Spar Es, Gammelmark und Vemmingbund ab, welche es mit der Zeit geschafft haben, Touristen in Strömen anzulocken und daraus sind Campingplätze und Sommerhausgebiete entstanden. Vemmingbund ist ein populäres Strandgebiet, welches von vielen genutzt wird.

Entspannung soweit das Auge reicht

Von Dynt aus kann man auf dem Gänsebergweg bis zum höchsten Punkt Broagerlands gehen, von wo aus man bei klarem Wetter 21 Kirchenspitzen- und türme sehen kann.

Das Nordende Broagerlands ist von kleinen Dörfern in Skodsbøl und Smøl geprägt, durch welche die Fahrradroute 8 verläuft. Hier liegt auch Smøl Vold, welches ein alter Zufluchtsort ist. An diesem Ort versammelten sich die Menschen zu Kriegszeiten, in der Hoffnung, den Feind auf Abstand halten zu können.⁶

3.3.6. Sehenswürdigkeiten

Broagerlands größte Attraktion ist die Kirche Broagers mit den Zwillingstürmen, welche ca. 25.000 Menschen im Jahr besuchen. Danach folgt das Industriemuseum Cathrinesminde Ziegelei (17.517 Besucher). Darüber hinaus ist es empfehlenswert, folgende Sehenswürdigkeiten zu besuchen:

1. Die länglichen Dolmen in Skeldekobbel und Overballe bei Skelde
2. Die Burgruinen in Smøl und Overballe bei Skelde
3. Halmhuset - Wein und Spezialitäten in Skodsbøl
4. Skodsbøl Forfyr bei Egeskov
5. Gedenkgräber in Broager aus den Kriegen in den Jahren 1848 und 1864 samt einem Monument für diejenigen, die nicht aus dem 1. Weltkrieg zurückkamen
6. Ziegelleislösser in Rendbjerg, Cathrinesminde und Iller
7. Die historische Ziegeleiroute bei Iller
8. Die Feldjägerhäuser in Skelde, Skodsbøl und Brunsnæs
9. Die sieben Bauernhöfe in Gammelgab, welche nach der Aufhebung der Erbuntertänigkeit nicht ausgesiedelt wurden
10. Die besonderen Jugendstilhäuser in Broager und Skelde
11. Vestergade in Broager
12. Møllesøen bei Mølmark

⁶ <http://www.fredninger.dk/fredning/smoel-vold/>

3.3.7. Erlebnismöglichkeiten

Bei Broagerland gibt es gute Wandermöglichkeiten und gleichzeitig auch Möglichkeiten zum Baden, Fahrrad fahren, Kajak fahren oder zu einem Waldspaziergang. An der Schule Broager, bei Loddenmosen und in Skelde, finden sich außerdem Spielplätze. Darüber hinaus finden sich kleine Übernachtungsmöglichkeiten mit Lagerfeuerplatz bei Brunsnæs, Frydenlund, Kragesand und Dybbøl.

3.3.8. Wegsysteme für Radfahrende und Fußgänger

Broagerland wird komplett von dem Feldjägerweg umgeben. Darüber hinaus gibt es folgende Wege:

1. Die Pilgerroute, quer durch Broager
2. Die historischen Wege bei Skelde, Skodsbøl und Egersund, Skodsbøl, Nybøl Nor und Brunsnæs
3. Gåsebjergrstien
4. Hjertestien (Herzweg) bei Gammelmark
5. Die historische Ziegeleioute bei Iller
6. Das Ziegeleiortier bei Rendbjerg

Die nationale Fahrradroute 8 und die regionale Fahrradroute R1 verlaufen durch den nördlichen Teil Broagerlands, während die lokale Fahrradroute 21 durch ganz Broagerland führt.

3.3.9. Aktivitätsmöglichkeiten

Das ganze Jahr über gibt es verschiedene Events bei Broagerland:

Januar

Der Heilige Drei Könige Abend in Skelde

Februar

Karneval an verschiedenen Orten in Broagerland

April

Ökotag bei Stensigmose

Maj

Triathlon in Brunsnæs

Kulturmonat bei Cathrinesminde Ziegelei (jedes zweite Jahr)

Juni

BUI Rock

Juli

Ringreiten (Broager, Brunsnæs)

Lebendige Ziegeleien bei Cathrinesminde Ziegelei

August

Ringreiten (Skelde)

September

Feldjägerlauf

Drachenfestival in Vemmingbund

Oktober

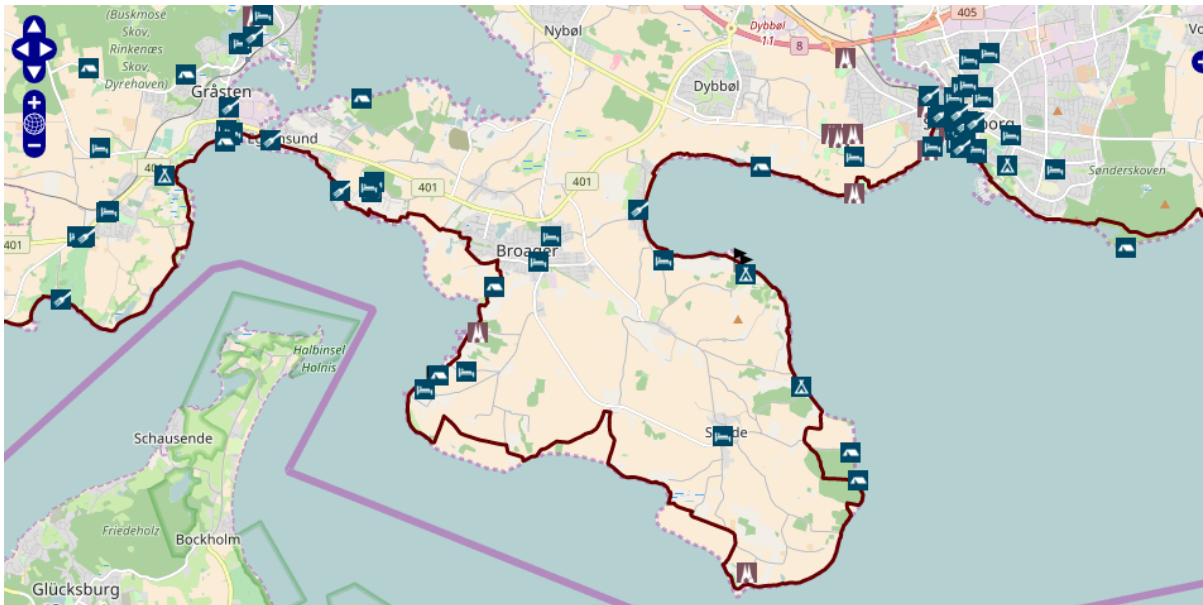
Bierfest

Dezember

Weihnachtsmarkt bei Cathrinesminde Ziegelei

3.3.10. Übernachtungsmöglichkeiten

Zur jetzigen Zeit gibt es alleine bei Broagerland 66 Übernachtungsplätze, verteilt auf zehn kleine B&B. Außerdem finden sich zwei Campingplätze mit insgesamt 420 Plätzen. Darüber hinaus gibt es 102 Sommerhäuser/Ferienwohnungen, welche auf Wochenbasis vermietet werden.



1. Rendbjerg Ferienhaus - Rendbjerg (sechs Betten)
2. Bente Løwe Christiansen - Rendbjerg (vier Betten)
3. Broager Ferienwohnung - Broager (vier Betten)
4. Vemmingbundvejs Ferienwohnung - Broager (zwei Betten)
5. Iller Schloss - Iller (29 Betten)
6. Feldjägerhaus v/Henning Rasmussen - Brunsnæs (vier Betten)
7. Hattesens Gård - Skelde (sechs Betten)
8. Gammelmark B&B - Gammelmark (acht Betten)
9. B&B Vemmingbund (drei Betten)

Camping

- Broager Camping, Stensigmosø (120 Plätze)
- Gammelmark Camping (300 Plätze)

3.3.11. Kulinarische Aspekte

Bei Broagerland gibt es zurzeit folgende Möglichkeiten, um etwas zu Essen zu bekommen oder einzukaufen:

1. Essen und Einkaufen: Marina Minde Jachthafen, Rendbjerg
2. Einkaufen: Halmhuset, Skodsbøl
3. Einkaufen: SuperBrugsen in Broager
4. Einkaufen: Fakta in Broager
5. Essen: Pizzeria, Broager
6. Einkaufen: Erik Lorenzens Hofverkauf, Iller
7. Einkaufen: Broager Camping, Stensigmosø
8. Einkaufen: Gammelmark Camping, Gammelmark
9. Essen: Minigolf, Vemmingbund
10. Einkaufen: Frydendal ismejeri
11. Einkaufen: Brewparts, Vemmingbund

3.3.12. Angebundene Infrastruktur im Hinblick auf die Zugänglichkeit

Bei Brunsnæs fährt die Schulbusroute 721 fünfmal am Tag nach Broager. Es gibt auch die Möglichkeit der Flextur, welche aus einem kollektiven Verkehr mit Autos besteht. Hierbei gibt es keine Haltestellen, aber Fahrrouten von Adresse zu Adresse – je nach Bedarf des Kunden. Eine Flextur muss mindestens zwei Stunden vorher beantragt werden, bevor diese bei „Sydtrafik“ gebraucht werden darf (sydtrafik.flextrafik.dk).

3.3.13. Anlegebrücke

Die Anlegebrücke in Brunsnæs wurde im Jahre 2016 von dem Hafenmeister in Sønderborg dafür bereit erklärt, für Fährfahrten gebraucht zu werden. Die Landsbylauge Brunsnæs-Illev-Busholm hat daraufhin einen Architekten beauftragt, eine Zeichnung einer Erweiterung der Brücke im Hinblick auf das Hafengebiet in Bezug auf Yachten zu zeichnen. Verwaltungsvorgänge des Projektes wurden gestartet. Die Landsbylauge hat im April 2017 80.000 Kronen für die Reparatur und die Erweiterung der Brücke aus dem SE-Wachstumstopf und den Einnahmen in Höhe von 20.000 Kronen durch den Triathlon im Mai 2017 entgegengenommen.

3.3.14. Zusammenfassung der ortsgebundenen Qualitäten von Broager

Broagerlands größte, ortsgebundene Ressource ist die Natur: Die Variationen in der Landschaft, die vielen Landschaftstypen, und die Möglichkeiten dazu, rauszukommen und die Natur durch den Feldjägerweg und die lokale Fahrradroute 21 zu erleben.

Danach folgt die Broager Kirche, von welcher die zwei Kirchtürme von allen Seiten der Halbinsel gesehen werden können. In einer Erklärung des Kirchenministeriums in Bezug auf die Restauration der Kirche lässt sich lesen:

„Die Broager Kirche ist mit ihrer dominierenden Lage, den romanischen Ziegeln, dem gigantischen, mittelalterlichen Turm, welcher von einer Doppelspitze überragt wird, und den zwei gleichen Kapellen eine von Sønderjyllands markantesten Kirchen. Das Glockenhaus ist das größte seiner Art in Dänemark und zu dem Inventar gehören vornehme Stücke wie zum Beispiel das einzigartige Altarbild aus dem Akantusbarock aus dem Jahre 1717, ein Türflügel aus dem Jahre 1786 und die zwei Stücke, die repariert werden sollen. Darüber hinaus finden sich die mächtige, hervorragend geschnittene Figur von Sankt Georg und Dragon, welche in der Nordkapelle sind, mitten in einer kalkgemalten Ausschmückung mit Motiven aus Sankt Georgs Leben.“

Danach kommt die Cathrinesminde Ziegelei, welche 2007 von der Kulturerbeführung zu einem von 25 Industriegedenken ernannt wurde.

Broagerland wendet sich mit den vielen Naturerlebnissen, Wanderwegen und historischen Orten an das Segment „Das gute Leben“. Ein Segment, welches sich primär als Paar erhebt. In dem Segment gibt es 50%, welche mehr als fünf Kilometer gehen und 23%, welche in den Ferien Fahrrad fahren.

Broagerland hat keine größeren Freizeitparks oder Attraktionen, welche Visit Denmarks aktive Familien-mit-Kindern-Segmente „Spaß, Spiel und Lehre“ herbeilocken würden, da diese sich direkt an Familien mit Kindern wenden. Neue Initiativen wie zum Beispiel „Lebendige Ziegelei bei Cathrinesminde“ (Woche 30) sind jedoch auf dem Weg, etabliert zu werden. 58% des Segments haben erklärt, dass sie nicht mehr als fünf Kilometer gehen würden. Sie würden sich daher nur in einem fünf Kilometer Radius um Brunsnæs bewegen und 84% von ihnen haben gesagt, dass sie nicht mit dem Fahrrad fahren würden. Sie würden daher nicht zu der Fahrradfähre und damit auch nicht nach Gammelmark oder Vemmingbund kommen, wo die meisten attraktiven Orte für Familien mit Kindern sind.

Eines der Argumente für die Fahrradfähre ist, dass es Potential für insbesondere die B&B-Gäste gibt, da die Heavy-Wanderer und Heavy-Radfahrer eine Nacht länger bleiben würden, um einen Tagesausflug auf die andere Seite des Fjords zu machen. Ein weiteres Argument besteht darin, dass das Angebot für Events für Sommerhausgäste und Campingplatzgäste (heavy- und light Wanderer und light Radfahrer) gegeben ist und somit der Flensburger Fjord als Touristenziel an Attraktivität gewinnt. Hierzu steht auch mehr in der Zielgruppenanalyse weiter unten im Businessplan.

Broagerland und der Feldjägerweg haben nicht viele Restaurants für Wanderer. Eine Fahrradfähre an einen Ort auf die deutsche Seite würde daher eine gute Möglichkeit bieten, die Fähre zu nutzen, um auf deutscher Seite Essen zu gehen und es würde somit der Feldjägerweg als Touristenprodukt gestärkt werden. Gleichzeitig würde die Fahrradfähre Brunsnæs als Knotenpunkt am Feldjägerweg unterstützen. Es treffen sich die Krage-Etappe und die Ziegeleietappe auf dem Feldjägerweg in Brunsnæs.

Die Fahrradfähre ist somit nur eine zusätzliche Attraktion und sie hat eine Signalwirkung auf Touristen aus dem Segment „Das gute Leben“ in Bezug darauf, dass es hier noch mehr zu erleben gibt. Hier kann auf Erlebnisreise im „unbekannten Land“ gegangen werden, wobei die geborgene und bekannte Möglichkeiten eines dänischen Übernachtungsortes erhalten bleibt – ohne dass man mit dem Auto noch mehrere Stunden fahren muss, um eine neue und andere Kultur zu sehen.

3.4. Die drei Hafemöglichkeiten auf deutscher Seite

3.4.1. Langballigau

Dies ist die Beschreibung Langballigaus von der Internetseite der Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH:

Die Ostseeküste des äußeren Flensburger Fjords steht im starken Kontrast zu typischen Tourismusorten: Hier kann man spannenden Wanderwegen durch unberührte Flussgebiete und entlang beeindruckender Steilküsten folgen. Wunderschöne Fahrradrouten, welche in den welligen Landschaften durch malerische Dörfer wie Munkbrarup, Bønstrup und Dollerup führen. In dem kleinen Jacht- und Fischereihafen in Langballigau kann man immer noch frischgefangenen Fisch direkt auf dem Fischkutter kaufen.

Hier kann man sich entspannen und das Strandleben weit weg von Lärm und Bedrängnis und ohne die deutsche Kurtaxe genießen: Der Badestrand in Langballigau ist mit Strandkörben ausgestattet, hat einen Spielplatz und Fitnessmöglichkeiten mitsamt einem Restaurant und vielen Shoppingmöglichkeiten. Der Naturstrand in Bockholmwig liegt etwas versteckt vom Weg – idyllisch und etwas in die Jahre gekommen, wie damals, als die Oma noch Kind war. Und wie immer: Eine bereichernde Panoramaaussicht über den Fjord bis nach Dänemark.

Vom Strand aus gibt es viele Möglichkeiten für sowohl kürzere als auch längere Wandertouren in diesem Wanderparadies entlang des Flensburger Fjords. Auf dem Fjordweg über flache Wiesen und vorbei an kleinen Moosgebieten, rauf und runter an waldbedeckten Steilküsten oder einfach nur eine gemütliche Spaziertour auf der Promenade von Langballigau bis nach Vesterskov. Ein absolutes Muss: Das Tal bei Langballigau, eines der schönsten Flusstäler an der schleswig-holsteinischen Ostküste, wo es möglich ist, im kompletten Tal von Versterskov bis nach Undevad zu wandern.

In dem malerischen Udevad liegt das kulturelle Highlight der Region: Das Angelmuseum. Mitten in der Idylle der Dörfer kann man Leben aus früheren Zeiten auf dem Lande erleben: Die Buttermühle, die Räuherei, die Windmühle und viele andere Einrichtungen, welche Teil des Museum sind.

3.4.1.1. Geschichte

Langballigau ist im 19. Jahrhundert für die Fischerei bekannt, heutzutage allerdings vom Tourismus und Seglern eingenommen.

Die Geschichte der Kommune Langballigaus ist geknüpft an:

- Klostersgeschichte (Langballigau gehörten bis 1582 zum Rude Kloster)
- Herzogsgeschichte (das Gebiet und die Höfe um Langballigau gehört in einigen Zeitperioden zum Glücksburger Schloss)
- Bauernhofgeschichte: Mit dem Museumsdorf Unewatt aus dem Jahre 1700
- Eisenbahngeschichte: Flensburger Kreisbahn verlief von 1886 bis 1953 durch die Stadt

3.4.1.2. Natur- und Kulturlandschaft

Die Landschaft um Langballigau ist von Hecken und Feldern (Knicklandschaft) umgeben. Der Hafen liegt in der Ausmündung des Flusses Langballigau. Am oberen Teil des Flusses liegt das Naturschutzgebiet Langballigau Flusstal, wo der Fluss nach wie vor seinem natürlichen Verlauf folgt. Das Flusstal wird als stilles Gebiet mit Frieden und Ruhe als Qualitäten beschrieben. Weiter oben im Flusstal liegt das Museumsdorf Unewatt, umgeben von Obstplantagen, Bauernhöfen und alten Bäumen.

Westlich von Langballigau gibt es kleinere Küstenwälder mit Eichen, Eschen und Stechpalmen. Entlang des Strandes finden sich Klippen, welche sehr steinig sind. Hier liegt das Naturreservat Bockholmwik. Auf den Strandweiden laufen Highland- und Gallowayrinder.

Östlich von Langballigau gibt es einen Strand mit Campingplätzen. Es befinden sich hier gute Bademöglichkeiten. Etwas landeinwärts gibt es Obstbäume entlang der Landstraße. Es ist erlaubt, eine Geschmacksprobe zu nehmen.

3.4.1.3. Sehenswürdigkeiten

Die größte Sehenswürdigkeit in Langballigau ist das Landschaftsmuseum Unewatt mit seiner eigenen Mühle, Fortuna (18.000). Aber auch der Jachthafen mit dem Fischrestaurant ist ein Besuch wert. Andere Sehenswürdigkeiten sind:

- Der Eisenbahnbahnhof in Langballigau
- Die Westerholz Windmühle

Darüber hinaus gibt es ein paar Gräber aus dem Bronze- und Eisenzeitalter in der Umgebung.

3.4.1.4. Erlebnismöglichkeiten

In Langballigau gibt es viele Möglichkeiten zu wandern, Fahrrad zu fahren oder mit dem Kajak unterwegs zu sein. Ansonsten ist es auch möglich, die Hofläden zu erkunden.

3.4.1.5. Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger

Wanderwege

- Fördesteig
- Tal der Langballigau

Fahrradrouten

- Ostseeküsten Radweg
- Mølleroute

3.4.1.6. Übernachtungsmöglichkeiten

- Hotel: Ostsee Anker (28 Personen)
- Hotel Alte Landschule (12 personen)

Ferienwohnungen

- Hyggebo (vier Personen)
- Balow (zehn Personen)
- Seehund (sechs Personen)
- Meer-Familie-Friends (sieben Personen)
- Strandluft (vier Personen)
- Nico (sechs Personen)
- Ferienhof (sechs Personen)
- Kluterkammer (vier Personen)

Alles in allem gibt es 87 Betten in Langballigau.

Campingplätze

- Langballigau – welcher auch eine Mobilehome-Abteilung hat (140 Plätze und 50 Mobilehomes)

Es gibt keine jährlichen Gesamtzahlen zu Übernachtungen in der Langballigau Kommune. Daher kann nicht genau begutachtet werden, wie groß das Passagierpotential für die Fähre wäre.

3.4.1.7. Kulinarische Aspekte

Restaurants

- Landhaus Unewatt
- Anna und Meehr
- Fährhaus
- Strandterrasse
- Grundhof Krug
- Station L
- Bäcker Thaysen
- Der Grundhofer

Hofläden

- Lorenzenhof
- Bischoff
- Hofladen Mangelsen

3.4.1.8. Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit

Es fährt ein Bus von Flensburg nach Langballigau (Landstraße) – 16 Fahrten am Tag mit zwei Stunden Intervallen dazwischen. Die Busgesellschaft wäre bereit, weitere Routen zwischen Flensburg und Langballigau zu etablieren.

3.4.2. Holnis

Beschreibung von der Internetseite des Ostsee-Camps:

„Ganz oben, sozusagen am nordöstlichsten Punkt Deutschlands, auf der Halbinsel Holnis, liegt an einem der schönsten Sandstrände das Ostseecamp Glücksburg-Holnis. Entspanne dich in einem Strandkorb und genieße die Aussicht über das Meer bis zur dänischen Küste – herrlich! Es gibt freie Wahl an Freizeitmöglichkeiten für sowohl die Großen als auch für die Kleinen im Einklang mit der Natur. Hier hat keine Zeit dafür, sich zu langweilen.“

3.4.2.1. Geschichte

Holnis ist der Ort, wo die kleine, historische Fähre ursprünglicher Weise hinfuhr. Hier gibt es nach wie vor Molen im Wasser, Süderbrücke und Norderbrücke. Das Gebiet um das Fährghosthaus ist immer noch im alten Bauernstil in Stand. Auf der anderen Seite von Holnis, nördlich von Kleines Nor, lag die Holnis Ziegelei.

Zu Holnis gehört:

- Mönchgeschichte: Rude Kloster
- Herzogsgeschichte
- Ziegeleigeschichte, Holnishof 1710-1964
- Kriegsgeschichte, 1848 und 1864

3.4.2.2. Natur- und Kulturlandschaft

Die meisten Teile von Holnis sind Naturreservat. Auf einem vergleichsweise kleinen Gebiet finden sich alle verschiedenen Landschaftstypen Schleswig-Holsteins. Es gibt insbesondere die Möglichkeit, das ganze Jahr über Vögel zu sehen.

Holnis ist vom Eis und den Menschen geformt. An der westlichen Seite Holnis' sind Reste der Ziegeleiindustrie zu sehen.

Kleines Nor wurde vor einigen Jahre mit Wasser gefüllt. Von Holnis Kliff hat man die Aussicht über den gesamten Flensburger Fjord.

An der Ostseite Holnis' ist das Wasser vergleichsweise flach und die Strandweiden erstrecken sich von Holnis By bis fast hinunter nach Bockholm. Das Gebiet ist heute mit Ferienhäusern besiedelt.

3.4.2.3. Sehenswürdigkeiten

Holnis By an sich ist ein Naturreservat und einen Besuch wert. Darüber hinaus gibt es:

- Die zwei alten Fährbrücken, Norder- und Süderbrücke
- Soldatengrab eines dänischen Soldaten, der auf einem Kriegsschiff 1848 erschossen wurde
- Die alten Ziegeleigebäude

3.4.2.4. Erlebnismöglichkeiten

Bei Drei gibt es die Möglichkeit, Wasserräder auszuleihen, auf Pferden zu reiten, Kite zu surfen, zu baden und Stand-Up-Paddels zu benutzen.

3.4.2.5. Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger

Wanderwege

- Fördesteig
- Wandertouren rund um Holnis

Fahrradrouten

- Ostseeküsten Radweg
- Sternroute

3.4.2.6. Übernachtungsmöglichkeiten

Hotels

- Hotel Fährhaus Holnis (8 Pers.)
- Strandhof Holnis (50 Pers.)
- Möwennest Holnis (6 Pers.)

- Lodge am Mehr (14 Pers.)
- Gästehaus Bartsch (28 Pers.)
- Ostsee Strandhaus Holnis (30 Pers.)

Campingplätze

- Ostsee Camp Glücksburg-Holnis (150 Plätze)

Glücksburg (inkl. Holnis) hat jährlich ca. 600.000 Übernachtungen (eine Bewertung aus dem Jahre 2008), inkl. Campingplätze, Familien- und Freundesbesuch und 1,5 Millionen Tagesgäste.

Die Gästebefragung aus dem Jahre 2015 zeigt, dass 30,6% der Touristen in Glücksburg mit dem Fahrrad unterwegs sind. Es wurde im Jahre 2015 außerdem gefragt, ob die Touristen in Glücksburg Gebrauch von den Fahrradmöglichkeiten gemacht haben: 49,4% antworteten mit ja. 63,1 der Touristen in Glücksburg antworteten, dass sie Gebrauch von Wandermöglichkeiten, Jogging und Walking gemacht haben.

3.4.2.7. Kulinarische Aspekte

- Fährhaus Holnis
- San Remo
- Club Nautic
- Bistro Strandhaus Holnis

3.4.2.8. Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit

Es geht achtmal am Tag ein Bus von Flensburg nach Holnis.

3.4.2.9. Anlegebrücke

Es gibt keine existierende Anlegebrücke, die genutzt werden könnte, da es keine Wege nach Süderbrücke oder Norderbrücke gibt. Es gibt Naturschutz in dem Gebiet, welcher hinderlich ist und Widerstand unter den lokalen Anwohnern gegen einen Wiederaufbau der früheren Infrastruktur.

Eine alternative Möglichkeit eine neue Anlegebrücke weiter südlich von Holnis bei Drei zu bauen würde 300.000 Euro kosten und es muss Betriebsmittel geben, um die Brücke im Winter einzuholen.

Die Kommune in Glücksburg hat kein Geld für einen Betrieb oder eine Finanzierung.

3.4.3. Glücksborg

Die Beschreibung auf der Internetseite der Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH lautet wie folgt:

„Strandidylle, Wasserparadies, wilde Natur und ein Hauch von Romantik anstelle von Unsinn und Streit: Willkommen in Glücksburg! Lass den Alltag hinter dir und erlebe einen traumhaften Tag am Strand und genieße die schöne Aussicht über den Flensburger Fjord bis zur dänischen Küste.

Lade den Akku in Glücksburg auf: Der Flensburger Fjord steht für optimale Bedingungen für einen abwechslungsreichen und aktiven Ferienaufenthalt. Starte den Tag mit einer Tour entlang des Küstenweges „Fördesteig“ oder in den Wäldern von Glücksburg, im Schlosspark oder im Rosengarten. Am Nachmittag kannst du das Gebiet auf dem Fahrrad erforschen oder in der schönen Natur auf Entdeckungsreise geben, bevor du am Abend in unserem großen Wellnessbereich entspannen kannst. Wie wäre es damit, Surfen zu lernen oder auf der Ostsee zu segeln? Oder möchtest du lieber Golf spielen, während du die prachttvolle Aussicht über das Meer genießt?

Das Wasserschloss Glücksburg gehört zu einer der ganz großen kulturellen Attraktionen in der Umgebung. Das beeindruckende Renaissanceschloss war zu früherer Zeit der Regierungssitz der dänischen Könige und wurde bekannt als Herzogtum des Hauses Schleswig-Holstein.

In Glücksburg gibt es zu jeder Wetterlage und zu jeder Jahreszeit Badespaß – dank dem Wasserland „Fördeland-Therme“ und den vielen schönen Stränden, an welchen man im Strandkorb sitzen kann, während die Kinder im flachen Wasser oder auf dem Spielplatz spielen. Hier findest du außerdem die Surfschule, wo du Ausstattung und Wasserräder leihen kannst. Allerdings hat Glücksburg noch viel mehr zu bieten als nur Sonne, Strand und Wasser. Ihr könnt zum Beispiel ins Planetarium gehen, das Waldmuseum besuchen oder den Artefact Power Park, wo man eine ganz besondere Wattwanderung mit vielen Versuchsstationen mit Koble, Sonne, Wind und Wasser erleben kann. Oder aber ihr stecht in See mit der MS Viking am Strandhotel in Glücksburg – das weiße Schloss am Meer.

Bemerke: In Glücksburg musst du Kursteuer bezahlen. Wenn du Ferien in der Stadt machst, dann bekommst du eine Kursteuerkarte – die sogenannte „Ostseekarte“. Mit dieser bekommst du Zugang zu einem Meer an exklusiven Angeboten und Rabatten.“

3.4.3.1. Geschichte

Glücksburg ist eine kleine, historische Stadt, welche ihren Namen von dem Spruch des Herzogs Hans der Jüngere bekam: „Gott gib Glück mit Frieden“, was wahrscheinlich so viel wie „die glücksbringende Burg“ bedeutet. Das Schloss liegt auf den abgerissenen Resten des Rude Klosters.

Das Schloss ist ein Renaissanceschloss und eines der bedeutungsvollsten Gebäude aus seiner Zeit in Schleswig-Holstein.

Glücksburg hat viel Historisches zu bieten:

- Klostergeschichte – Rude Kloster
- Herzogsgeschichte – Hans der Jüngere
- Kriegsgeschichte – 1848 und 1864
- Eisenbahngeschichte, Kleinbahn – Flensburg

3.4.3.2. Natur- und Kulturlandschaft

Glücksburg wird von einer schönen Natur umgeben. Die Wälder und der Fjord umringen die Stadt, und die Seen, der Schlossteich und Mühlenteich sorgen für Ruhe vor dem inneren Blick. Mitten in der Stadt liegt außerdem der Schlossgarten mit der Roserei und der Orangerie. Es gibt sehr viele Wandermöglichkeiten in der Umgebung. Außerdem finden sich einige Dolmen im Gebiet. Es gibt darüber hinaus die Möglichkeit, in den „Ruhewald“ Ruheforst zu gehen.

3.4.3.3. Sehenswürdigkeiten

Rosariet og slotsparken Das Renaissanceschloss Glücksburg mit seinem Museum (50.000) mit Ausstellungen ist die Hauptattraktion in der Umgebung. Darüber hinaus gibt es:

- Waldmuseum
- Dolmen
- Das Glücksburger Zentrum
- Flensburger-Kappeln Kleinbahn
- Den alten, dänischen Friedhof mit Kriegsgräbern von 1848 und 1864
- Fördeland Therme
- Planetarium Glücksburg
- Artefact Powerpark
- Roserei und Schlosspark

3.4.3.4. Erlebnismöglichkeiten

In Glücksburg gibt es die Möglichkeit, Wassersport zu betreiben. Standup Paddling, surfen usw., Wandertouren, thermische Bäder und Fahrradtouren. Darüber hinaus gibt es Fjordboote bis nach Flensburg.

3.4.3.5. Wegsysteme für Radfahrer und Fußgänger

Wanderwege

- Fordesteig
- Dolmenpfad
- Durch den Staatsforst zum Roikiersee

Radwege

- Ostseeküsten Radweg
- Mølleroute
- Sternenroute

3.4.3.6. Übernachtungsmöglichkeiten

- Alter Meierhof (54 Zimmer)
- Strandhotel Glücksburg (33 Zimmer und drei Suiten)
- Hotel am Wasserschloss (13 Personen)

Glücksburg (inkl. Holnis) hat jährlich ca. 600.000 Übernachtungen (eine Bewertung aus dem Jahre 2008), inkl. Campingplätze, Familien- und Freundesbesuch und 1,5 Millionen Tagesgäste.

Die Gästebefragung aus dem Jahre 2015 zeigt, dass 30,6% der Touristen in Glücksburg mit dem Fahrrad unterwegs sind. Es wurde im Jahre 2015 außerdem gefragt, ob die Touristen in Glücksburg Gebrauch von den Fahrradmöglichkeiten gemacht haben: 49,4% antworteten mit ja. 63,1 der Touristen in Glücksburg antworteten, dass sie Gebrauch von Wandermöglichkeiten, Jogging und Walking gemacht haben.

3.4.3.7. Kulinarische Aspekte

- Alter Meierhof - Vitalhotel
- Restaurant Felix
- Hotel am Wasserschloss
- Schlosskeller Glücksburg
- Ristaurante Mamma Mia
- Rosen Café
- Frau Martha
- Tarverna Zorbas
- Restaurant Scheune

3.4.3.8. Angebundene Infrastruktur und Zugänglichkeit

Es fährt achtmal am Tag ein Bus nach Flensburg.

3.4.3.9. Anlegebrücke

Die Anlegebrücke bei Sanwik ist im Privatbesitz und es besteht kein Interesse daran, dass die Fahrradfähre hier liegen soll.

4. Freizeitmuster – Wandernde und Radfabrende

Primäre Zielgruppe

Wenn man sich anschaut, wer die Fähre von Brunsnæs aus nutzen würde, bestehen drei Arten, wie man dort hinkommen kann. Die Busverbindung ist begrenzt. Die Gäste sind daher:

- Radfahrer
- Gehende/Wandernde
- Autofahrer oder Campingmobilfahrer, welche das Auto am Kai stehen lassen und somit zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf die andere Seite des Fjordes wollen

In Holnis, Glücksburg und Langballigau gibt es gute Busverbindungen nach Flensburg und Kappeln (Langballigau). Aber wenn die Touristen mit der Fähre nach Brunsnæs kommen, sieht es anders aus.

Hier muss die Zielgruppe ausgehend von ihrem Bewegungsradius definiert werden – entweder gehen sie kurze Wege, lange Wege oder sie fahren von der Fähre aus mit dem Fahrrad. Da es nicht mehr als fünf öffentliche Transportmittel von der Fähre aus pro Tag gibt (Schulbusse), müssen die Nutzer der Fähre wie folgt definiert werden:

- **„Fährentouristen“**, welche die Fahrradfähre (Hin- und Zurück) als Aktivität/Attraktion sehen und **„Ausflugstouristen“**, welche Aktivitäten in der unmittelbaren Umgebung des Hafens auf beiden Seiten (Gastronomie-interessierte, kulturhistorisch Interessierte, Touristen, die einen Spaziergang im Hafen machen) suchen und sich in einem 3 km Radius zum Fähranleger bewegen
- **Wanderer**, die in **„light-Wanderer“** und **„heavy-Wanderer“** unterteilt werden können
- **Fahrradtouristen**, die auch in **„light-Fahrer“** und **„heavy-Fahrer“** gegliedert werden können

In dieser Analyse wurden die Definitionen von Wander- und Fahrradtourismus aus „Aktiv tematurisme i Region Syddanmark“ der Region Süddänemark genutzt. Es gibt eine Teilanalyse zum Wandertourismus und eine Teilanalyse zum Fahrradtourismus:

- **Heavy-Wanderer** sind Touristen, die angegeben haben, dass sie oft oder sehr oft mindestens fünf Kilometer gegangen sind und die Möglichkeit angegeben haben, Dänemark als Grund für das Wandern ausgesucht zu haben
- **Light-Wanderer** sind Touristen, die bloß ab und zu fünf Kilometer gegangen/gewandert sind. Die Möglichkeit zu Wandern beeinflusst nicht die Wahl ihres Zielortes
- **Heavy-Fahrradfahrer** sind Touristen, die sehr oft Touren mit mindestens 10 Kilometern in den Ferien gefahren sind

Light-Fahrradfahrer sind **Touristen, die einfach nur in den Ferien Fahrrad gefahren sind.**

4.1. Fahren-/Ausflugstouristen

Diese Touristen sehen die Fähre als eine Attraktion für sich selbst und es kann sich daher um alle möglichen Arten von Touristen handeln, die darin interessiert sind, die Fähre zu nutzen.

Sieht man die Fähre als Attraktion/Event sind:

- 28% aller Touristen in Süddänemark daran interessiert, mit der Fähre zu fahren

Andere interessante Fakten über den „gewöhnlichen Touristen“:

- 83% machen kurze Spaziergänge
- 59% machen Ausflüge in die Natur
- 36% gehen ins Museum
- 73% gehen ins Restaurant

- 33% haben Interesse an historischen Attraktionen und Architektur
- 23% baden im Meer
- 16 % gehen angeln
- 3% sind an Wassersport/Kanu/Kajak interessiert

4.2. Wandertourismus

Es gibt 158.573 Wanderer entlang der Ostsee (Ostküste Süddänemarks). Der Wandertourismus macht einen großen und stabilen Markt aus mit der Tendenz steigender Nachfrage in unseren Nahmärkten. Das hängt damit zusammen, dass ältere Personen mehr wandern. Der demographische Wandel wird daher die Grundlage für eine steigende Nachfrage liefern.

80% der aktiven deutschen Wanderer verbringen ihre Wanderferien außerhalb Deutschlands. Es ist eine Tendenz dahingehend zu erkennen, dass Wanderer die Topographie wählen, die es auch bei ihnen zu Hause gibt. Die Topographie ist also mit anderen Worten eine wichtige Präferenz in Bezug auf das Wandern in den Ferien.

Somit ist Dänemark in hohem Maße attraktiv für die Norddeutschen und die Holländer. Sie haben allerdings unterschiedliche Präferenzen im Hinblick darauf, wo sie gerne wandern – an der Westküste oder der Ostsee. 61% der Wanderer an der Ostsee sind Dänen, während die Deutschen nur einen Anteil von 16% ausmachen (an der Westküste 70% aller Wanderer). Die Holländer (5%), Wanderer aus Norwegen (5%) und Schweden (8%) ziehen die Ostsee vor.

- 67% waren hier bereits öfter als fünfmal
- 14% haben Dänemark zuvor nicht besucht
- 54% kommen für 1-2 Wochen
- 33% kommen übers Wochenende oder verlängertes Wochenende
- 38% sind campen
- 32% sind im Hotel und Wanderhaus
- 19% haben eine Gesamtpaketreise gebucht

Wandertouristen sind generell aktive Touristen, insbesondere im Hinblick auf physische Aktivitäten und mit der Natur verbundene Aktivitäten. Die Wandertouristen sind aktiver als der Durchschnittstourist in der Region, sowohl was die physischen Aktivitäten angeht als auch die kulturellen Erlebnisse.

4.2.1. Light-Wanderer

Light-Wanderer machen 89% von allen Wanderern in unserem Gebiet aus. Sie haben einen Tagesverbrauch von 426 Kronen, was höher ist als der des durchschnittlichen Touristen. Dies könnte möglicherweise im Zusammenhang mit dem großen Anteil an dänischen Touristen an der Ostsee zusammenhängen. 54% der Light-Wanderer gehören dem Segment „Das gute Leben“ an und reisen daher als Paar, während 46% dem Segment „Spaß, Spiel und Lehre“ angehören, welche typischerweise aus „einer Familie mit Kindern, die Dänemark wegen der Natur, Küste, Strand, Attraktionen, Kinderfreundlichkeit auswählen“ bestehen und diese haben ein hohes Aktivitäts- und Verbrauchsniveau.

- 80% gehen auf Ausflug in die Natur
- 35% fahren mindestens 10 km Fahrrad, während ein wenig mehr (38%) kürzere Strecken fahren
- Über 70% gehen ins Restaurant
- Ca. 42% besuchen historische Attraktionen
- 50% besuchen Museen und Ausstellungen
- Ca. 77% gehen shoppen
- Ein wenig mehr besuchen das Badeland (40%) im Vergleich zum Meer/Seen (38%)
- Ca. 28% gehen zum Wellness
- Ca. 25% gehen in einen Vergnügungspark

4.2.2. Heavy-Wanderer

Heavy-Wanderer machen ca. einen Anteil von 11% aller Wanderer in unserem Gebiet aus. Sie haben einen Tagesverbrauch von ca. 288 Kronen. 2/3 aller Heavy-Wanderer gehören dem Segment „Das gute Leben“ an und reisen daher als Paar ohne Kinder.

- 96% machen gerne kurze Spaziergänge
- 96% machen Ausflüge in die Natur
- Ca. 1/3 machen gerne längere und kürzere Fahrradtouren
- 35% baden gerne im Meer oder in einem See, während nur 18% ins Badeland oder zum Wellness wollen
- Ca. 55% gehen ins Restaurant
- Etwas weniger als die Hälfte gehen ins Museum
- 35% interessieren sich für historische Attraktionen und Architektur
- 80% gehen shoppen
- Nur etwa 15% besuchen Vergnügens- und Erlebnisparcs

4.3. Fahrradtourismus

Im Jahre 2014 wurden 178.072 Fahrradtouristen an der Ostsee (süddänische Ostseeküste) gezählt. Was Fahrradtouristen angeht, so machen die meisten Ferien in ihrem eigenen Land. Fahrradtourismus hat eine steigende Tendenz in Deutschland. Gut die Hälfte aller Fahrradtouristen gehört zu VisitDenmarks Zielgruppe „Das gute Leben“ und reist daher ohne Kinder. Sie ziehen es vor, Ausflüge in die Natur zu machen, zu shoppen, ins Restaurant zu gehen und kurze Wandertouren zu machen.

Fahradtouristen gehören zu einer sehr aktiven Gruppe, welche einen doppelt so hohen Verbrauch, innerhalb der Bereiche Golf, angeln, und segeln aufweisen kann, verglichen mit anderen Touristen. Für Fahrradtouristen an der Ostküste Süddänemarks gilt:

- 53% nutzen Campingplätze
- 17% wohnen im Hotel, B&B oder im Wanderheim
- 4% kommen auf dem Fahrrad
- 10% kommen zum ersten Mal in die Region
- 90% waren schon vorher einmal in Dänemark – 67% mehr als fünfmal
- 19% sind auf Rundreise in Dänemark
- 68% kommen auf Grund von Strand, Küste und Meer

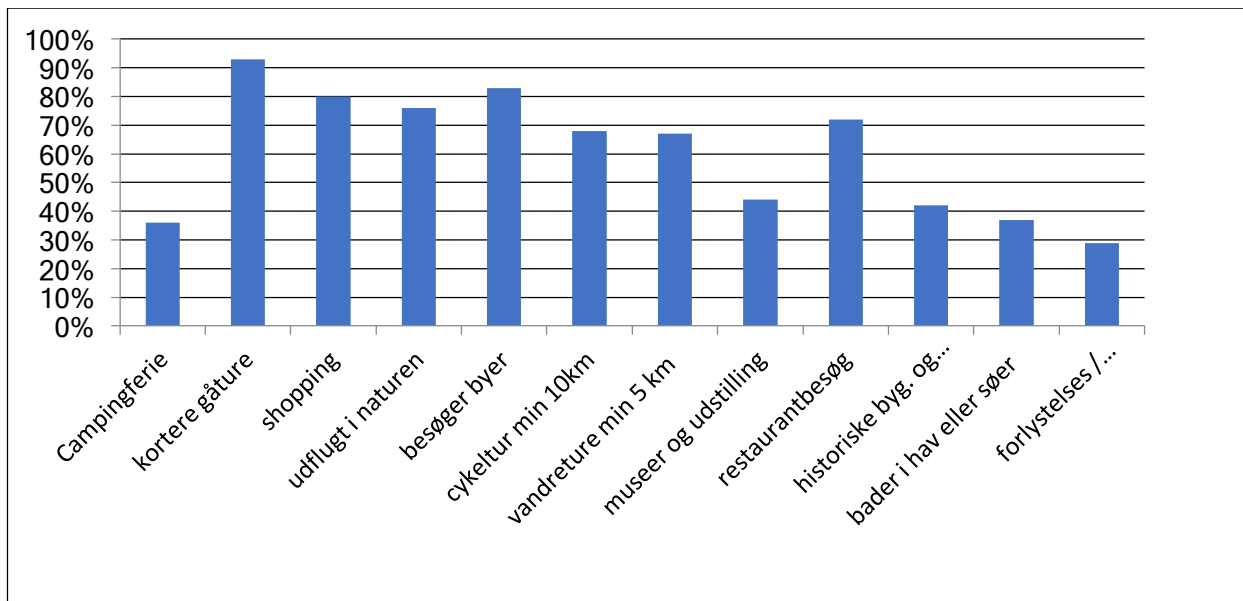
Der typische Fahrradtourist fährt ca. 60 km pro Tag und Fahrradtourismus hat eine steigende Tendenz in Deutschland.

Einer Analyse von REACT zufolge ist „Fahrradfahren eine unglaublich wichtige Aktivität für den Zielort Ostsee Schleswig-Holstein. Fast die Hälfte aller Gäste (46%) fährt während des Aufenthalts Fahrrad und für ca. 17% der Gäste ist die Fahrrad Gelegenheit ein Reiseanlass.“ REACT ist ein großes und ambitioniertes Tourismusprojekt, welches von 2015 bis 2018 mit 12 dänischen und deutschen Partnern läuft, welche „das beste Resort für moderne und aktive Küstenferien“ schaffen wollen. REACT ist das größte und visionärste deutsch-dänische Zusammenarbeitsprojekt seit vielen Jahren; die größte Ostsee-Zusammenarbeit im Tourismusgebiet und ein sogenanntes Ostsee-Projekt im EU-Programm Interreg 5A. Die Entwicklungsarbeit fokussiert sich auf fünf Themen: Wassersport, Fischerei, Fahrradfahren, Wandern und Strandleben.

In den Berechnungen, welche in Verbindung mit der Basisuntersuchung des Fahrradtourismus in Deutschland vorgenommen wurden, liegen die Ausgaben der Fahrradtouristen, welche mindestens einmal auf ihrer Reise übernachteten, bei durchschnittlich 65€ pro Tag pro Person. Dies liegt unter den durchschnittlichen Ausgaben eines Feriengastes in Deutschland – hier sind es 83€.

4.3.1. Light-Fahrradfahrer

Unter den Light-Fahrradfahrern in der Region Süddänemark sind es 60%, die dem Segment „Das gute Leben“ angehören – also Paare, die ohne Kinder reisen, während 40% dem Segment „Spaß, Spiel und Lehre“ zugeordnet werden können. Es ist typischerweise eine Familie mit Kindern, die Dänemark wegen der Natur, Küste, Strand, Attraktionen, Kinderfreundlichkeit auswählt und sie haben ein hohes Aktivitäts- und Verbrauchsniveau. Light-Fahrradfahrer haben einen Tourismusverbrauch von 418 Kronen an der Ostküste Sydjylland. Sie übernachteten häufiger als Heavy-Fahrradfahrer.



- 93% machen kurze Spaziergänge
- 80% gehen shoppen
- 76% machen Ausflüge in die Natur
- 83% besuchen Städte
- 68% machen Fahrradtouren mit einer Strecke von mindestens 10 km
- 67% machen Wandertouren mit einer Strecke von mindestens 5 km
- 44% gehen ins Museum und besuchen Ausstellungen
- 72% gehen ins Restaurant
- 42% besuchen historische Gebäude und Monumente
- 37% baden im Meer oder im See
- 29% gehen in Vergnügungs- und Erlebnisparks

4.3.2. Heavy-Fahrradfahrer

34 % tager i forlystelsespark Heavy-Fahrradfahrer haben einen Tourismusverbrauch von 339 Kronen an der Ostküste Süddänemarks. Unter den Heavy-Fahrradfahrern gehört die Hälfte dem Segment „Das gute Leben“ an (ohne Kinder) während die andere Hälfte dem Segment „Spaß, Spiel und Lehre“ angehört. Es ist typischerweise eine Familie mit Kindern, die Dänemark wegen der Natur, Küste, Strand, Attraktionen, Kinderfreundlichkeit auswählt und sie haben ein hohes Aktivitäts- und Verbrauchsniveau.

Jeder dritte Fahrradfahrer ist ein Heavy-Fahrradfahrer. Heavy-Fahrradfahrer sind noch aktiver als „gewöhnliche“ Fahrradfahrer. Von den Heavy-Fahrradfahrern sind 19% auf Rundreise in Dänemark.

Für die Heavy-Fahrradfahrer gilt:

- 90% machen kurze Spaziergänge
- 86% machen Ausflüge in die Natur
- 77% besuchen Städte
- 94% machen kurze Fahrradtouren
- 62% gehen ins Museum
- 69% essen im Restaurant
- 59% besuchen historische Monumente
- 52% baden im Meer oder in Seen
- 72% gehen shoppen
- 34% gehen in Freizeitparks

4.4. Dazugehörige Einnahmegrundlagen aus Events, Exkursionen von Schulen und Ausbildungsinstitutionen, Erwerbstourismus und Seebestattungen

Alternative Zielgruppen

Es wurde beschlossen, auf die folgenden Alternativgruppen zu schauen:

- Schullandheimmarkt
- Ganztagsausflüge
- Naturschulumgebung
- Seebestattungen
- Erwerbstourismus

4.4.1. Schullandheimmarkt

Die Region Süddänemark hat den dänischen Schullandheimmarkt untersucht – der Bericht wurde im Februar 2017 herausgegeben. Er zeigt einen Markt, welcher stagniert und es gibt generell weniger Aufenthalte im Laufe der Schulzeit eines Schülers. Die eigenen Erwartungen der Lehrer an einen Gebrauch der Schullandheime ist, dass der Markt rückläufig ist: 38% der Lehrer haben die Erwartung, dass man Schullandheime weniger als zuvor nutzen wird und 9% meinen, dass man als Konsequenz auf die Schulreform aufhören wird, in ein Schullandheim zu gehen. Der durchschnittliche Tagesverbrauch liegt bei 360 Kronen. Im Gegensatz dazu ist die Region Süddänemark mit Sønderborg das bevorzugte Ziel für Schullandheime.

Die wesentliche Beziehung im Hinblick auf eine Wahl eines Schullandheimes sind Erlebnis- und Lehrelemente zielgerichtet auf ein spezielles Fach und eine Klassenstufe. Zu einem gelungenen Schullandheimaufenthalt gehören viele Dinge, auf welche die Lehrer Wert legen: Möglichkeiten für den Besuch von Attraktionen (82%), aktives Involvieren der Schüler (74%), Aufenthalt und Vermittlung der Natur und von Kulturerben (64%) samt der Möglichkeit, einen eigenen Stempel aufdrücken zu können (61%).

Es ist eine Tendenz dahingehend erkennbar, dass die Schulen westlich des Storebælt eine Reise im Mai vorziehen, während die Schulen östlich des Storebælt eher im September unterwegs sind.

Die Lehrer bevorzugen dieselben Zielorte, aber einzelne Variationen im Programm. Dies hängt im hohen Maße damit zusammen, dass es ressourcenverbrauchend ist sowohl im Hinblick auf den Vorbereitungsprozess und vor Ort das Ziel jedes Mal zu verändern.

Sehen wir uns die Übernachtungsformen genauer an, zeichnet sich ein Bild ab, welches zeigt, dass Schullandheime zwei bevorzugte Übernachtungsformen haben:

- Wanderheim/Jugendherberge (61%)
- Campinghütten (23%)

Zu den restlichen 25% gehören die Kolonien der Kommunen und auf Broagerland findet sich einiges von diesen Möglichkeiten wieder:

- Gentofte Kommune Kolonien
- Esbjerg Kommune Kolonien
- Broager Schullandheim und Seminarcenter
- Die dänische Minderheit im südschleswigen Rendbjerg (Ferienkolonie)

4.4.2. Ganztagsausflüge

Der Markt für Ganztagsausflüge ist ein bescheidener. Zum einen sind die Schulen nicht dazu bereit besonders lange Zeit zu reisen (73% sagen 30-90 Minuten), zum anderen handelt es sich auch um einen rückläufigen Markt. 38% meinen nämlich, dass sie in kleinerem Ausmaß als vor der Schulreform Ganztagesausflüge durchgeführt haben und 28% der Lehrer erwarten ein niedrigeres Aktivitätsniveau in den kommenden drei Jahren. Der Tagesverbrauch pro Schüler liegt bei 73 Kronen inkl. evtl. Bezahlung durch Eltern.

4.4.3. Naturschulumgebung

Die Naturschulen in Sønderborg haben momentan keinen Gebrauch an einem Boot für ihre Schnorchelaktivitäten, da sie vom Land kommen.

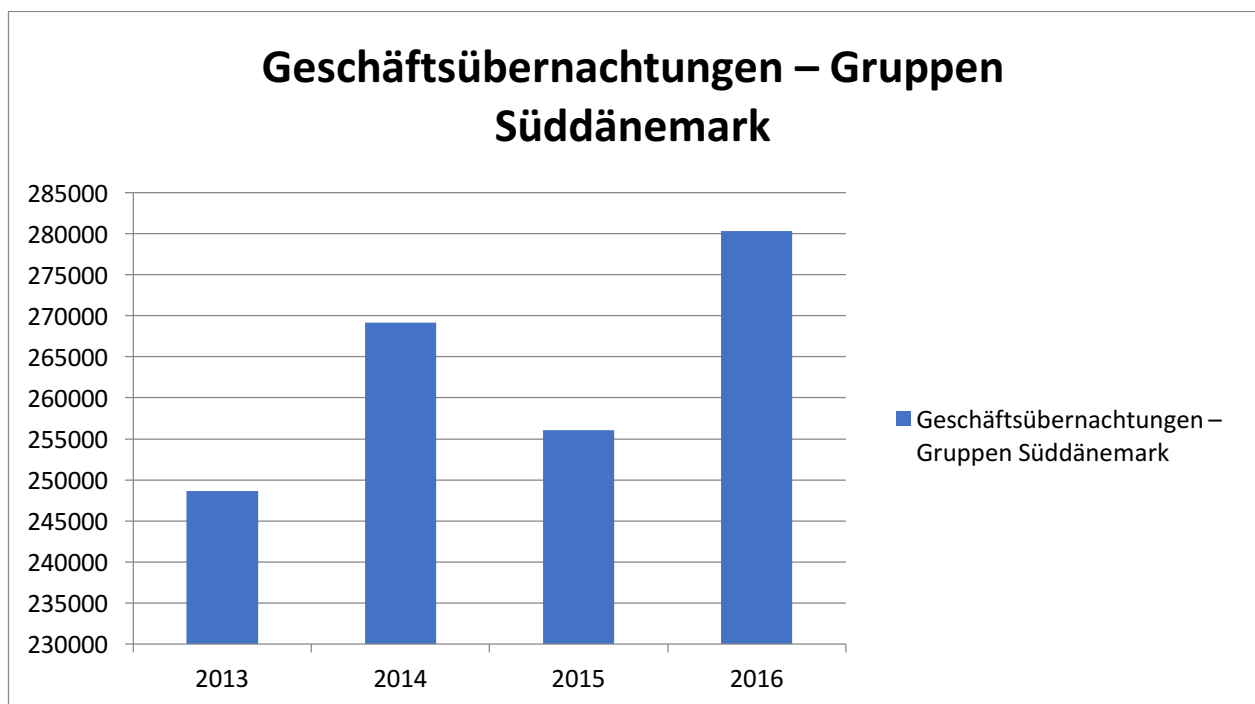
4.4.4. Seebestattungen

Seebestattungen werden nach einer Untersuchung von „Megafon von Begravelse Danmark“ (Liv og død, 2011) zunehmend beliebter.

Mehr als 12% aller Dänen, die verbrannt werden wollen, wünschen sich, dass ihre Asche über dem Meer verstreut wird. 17% der in Sønderjylland lebenden Menschen wünschen sich eine nicht-religiöse/kirchliche Bestattung. Sie sind sehr traditionsorientiert, da 73% also eine kirchliche Bestattung vorziehen.

4.4.5. Erwerbstourismus

Der Erwerbstourismus hat eine steigende Tendenz in Dänemark. In Sønderborg wird ein großes Konferenzhotel, das Alsik, gerade gebaut. Des Weiteren hat Sønderborg Vækstråd einen Erwerbstourismus, welcher sowohl politisches als auch strategisches Einsatzgebiet ist. Es wird sich unter anderem gewünscht, den Erwerbstourismus innerhalb von SmartEnCity anzuziehen (CO2-neutrale Städte). Die Unterstützungsfunktion für die praktische und logistische Planung und Durchführung von Konferenzen und Events ist in einer selbstständigen Betriebseinheit ausgelagert, Sønderborg Conference & Event Service (SKES), sodass die Arbeit unter Marktbedingungen funktionieren kann. In Süddänemark liegt zufolge Danmarks Statistik schon im Vorhinein eine Steigerung des Erwerbstourismus vor.



5. Ergebnisse basierend auf Abschnitt 3 und Abschnitt 4

5.1. Ergebnis basierend auf der primären Zielgruppe

Es gibt insgesamt etwas über 243.000 Fahrrad- und Wandertouristen an der Ostseeküste der Region Süddänemark⁷. Es sind zum Großteil Dänen, die das Fahrrad (62%) und Wanderferien (61%) an der Ostsee wählen, während die Deutschen einen Anteil von 19% am Fahrradtourismus und 16% der Wanderer an der Ostsee ausmachen.

Ausgehend von dem Bewegungsradius können folgende Gruppen definiert werden:

Light-Wanderer gehen ab und zu über 5 km. Das bedeutet, dass diese Gruppe auf Broagerland bleibt, wenn sie mit der Fähre kommen und auf der deutschen Seite werden sie sich maximal in einem 5 km Radius bewegen oder einen Bus nehmen.

Heavy-Wanderer sind Wanderer, die oft oder sehr oft mindestens fünf Kilometer gehen und die angegeben haben, Dänemark auszuwählen, da es hier die Möglichkeit des Wanderns gibt. Heavy-Wanderer sind daher potentielle Langstreckenwanderer, die sich in die Sønderborg Kommune bewegen könnten und es wäre denkbar, dass sie sich um den kompletten Flensburger Fjord entlang des Feldjägerwegs und des Fördesteigs bewegen.

Da ungefähr 40% der Wandernden in Süddänemark auch Fahrrad in den Ferien fahren, gäbe es auf der dänischen Seite die Möglichkeit, die Touristen auf ein Fahrrad zu „locken“, falls es etwas Interessantes zu sehen gibt, was außerhalb der Gehdistanz liegt.

Light-Fahrradfahrer sind definiert als Touristen, die in den Ferien Fahrrad gefahren sind. Es handelt sich dabei typischerweise um Touristen, die nur einen Tag unterwegs sind. Die Reichweite dieser Touristen liegt bei bis zu 10 km. Das würde einen Radius bis nach Gråsten oder Dybbøl Mølle auf dänischer Seite ab Brunsnæs bedeuten und auf deutscher Seite könnten sie bis in die Nachbarstadt kommen.

Zum Beispiel:

- Von Langballigau nach Gelting oder Holnis/Munkbrarup/Glücksburg
- Von Holnis nach Munkbrarup/Langballigau/Glücksburg
- Von Glücksburg nach Flensburg/Munkbrarup/Holnis

Heavy-Fahrradfahrer sind diejenigen, die potentiell den ganzen Weg um Als oder den Flensburger Fjord auf dem Fahrrad zurücklegen könnten, in den Universe Science Park oder Phänomena gehen würden oder aber sämtliche Schlösser, Museen, Mühlen oder Leuchttürme in der Umgebung erkunden können.

Da die Fahrradtouristen in Schleswig-Holstein etwa 60 km am Tag fahren, wäre eine Rundtour um Als oder den Flensburger Fjord von Brunsnæs aus passend.

Ein **Fähr- oder Ausflugstourist**, der weder wandert noch Rad fährt, würde auf dem Boot bleiben oder sich typischerweise in einem 2,5 km Radius von der Fähre aus in Brunsnæs bewegen. Auf dänischer Seite wäre also hier ein Besuch möglich:

- Cathrinesminde Ziegelei (17.000 Besucher)
- Ziegeleiweg
- Historische Route in Brunsnæs
- Feldjägerweg
- Badestrand in Brunsnæs

⁷ Der er taget højde for at nogen vandrere også cykler. Disse er trukket fra.

5.2. Ergebnisse basierend auf alternativen Zielgruppen

5.2.1. Schullandheimmarkt

Der Schullandheimmarkt stagniert und hat eine Tendenz, die in den kommenden Jahren möglicherweise fallend ist. Sønderborg allerdings ist recht gut dabei, da hier viele Schullandheime besucht werden, weil die Sønderborg Kommune auf Grund von der Geschichte und den vielen anderen Möglichkeiten besucht wird. Die große Aufgabe darin, die Schullandheime zum Gebrauch der Fähre zu bewegen liegt darin, die Lehrer darauf aufmerksam zu machen, dass die Fähre geliehen werden kann, um historisch unterwegs zu sein. Da es kein gemeinsames Koordinationsportal für Schullandheime gibt und die Lehrer nicht sehr viel Zeit für die Vorbereitung haben, halten sie sich an Routen, die sie kennen. Darüber hinaus geht man davon aus, dass die Schulen bei einem Tagesverbrauch von 360 Kronen (Grundschulen) und 500 Kronen bei Privatschulen nur die Privatschulen das Budget dazu haben, die Fähre für eine historische Rundfahrt zu mieten.

5.2.2. Ganztagsausflüge

Im Hinblick auf die Ganztagesausflüge sind es nur die Schulen aus Süd- und Sønderjylland, die interessant wären. Allerdings ist der Tagesverbrauch niedrig und es wäre daher nicht möglich, die Fähre zu leihen.

5.2.3. Naturschule

Die Naturschulen in Sønderborg haben sich mündlich dazu geäußert, dass sie zurzeit nicht interessiert sind.

5.2.4. Erwerbstourismus

Der Erwerbstourismus ist ein interessanter und dazu steigender Markt. Das grüne Profil Sønderborgs wird auch in den kommenden Jahren den Erwerbstourismus anziehen. Firmen könnten beispielsweise die Fähre in Verbindung mit Konferenzen leihen oder sich zu Treffen verabreden, um mit dem Schiff die vielartigen Erlebnisse aus der Umgebung zu erkunden (Essens- und Übernachtungsorte, Attraktionen usw.).

5.3. Beschreibung der Fährroute als Werkzeug für Entwicklung und die Zusammenbringung auf deutscher und dänischer Seite im Grenzgebiet

Glücksburg und Holnis haben zum jetzigen Zeitpunkt keine möglichen Anlegehäfen.

Die Anlegebrücke in Glücksburg bei Sanwik ist im Privatbesitz.

Holnis

- Es fehlt an Infrastruktur in Form von Wegen zu den früheren Steinmolen
- Die lokalen Anwohner wünschen nicht, dass die alte Route erneut aufgenommen wird
- Es handelt sich bei dem Gebiet um ein Naturschutzgebiet
- Eine neue Anlegebrücke bei Drei wäre ein teures Unterfangen, da das Wasser hier sehr flach ist und man mindestens 100 m ins Wasser bauen müsste
- Die Anlegebrücke muss im Winter auf Grund von Eis und Sturmflut ans Land geholt werden
- Die Kommune in Glücksburg hat weder Geld für die Investition in eine Anlegebrücke noch für eine Erhaltung oder das Auslegen und Einholen der Brücke

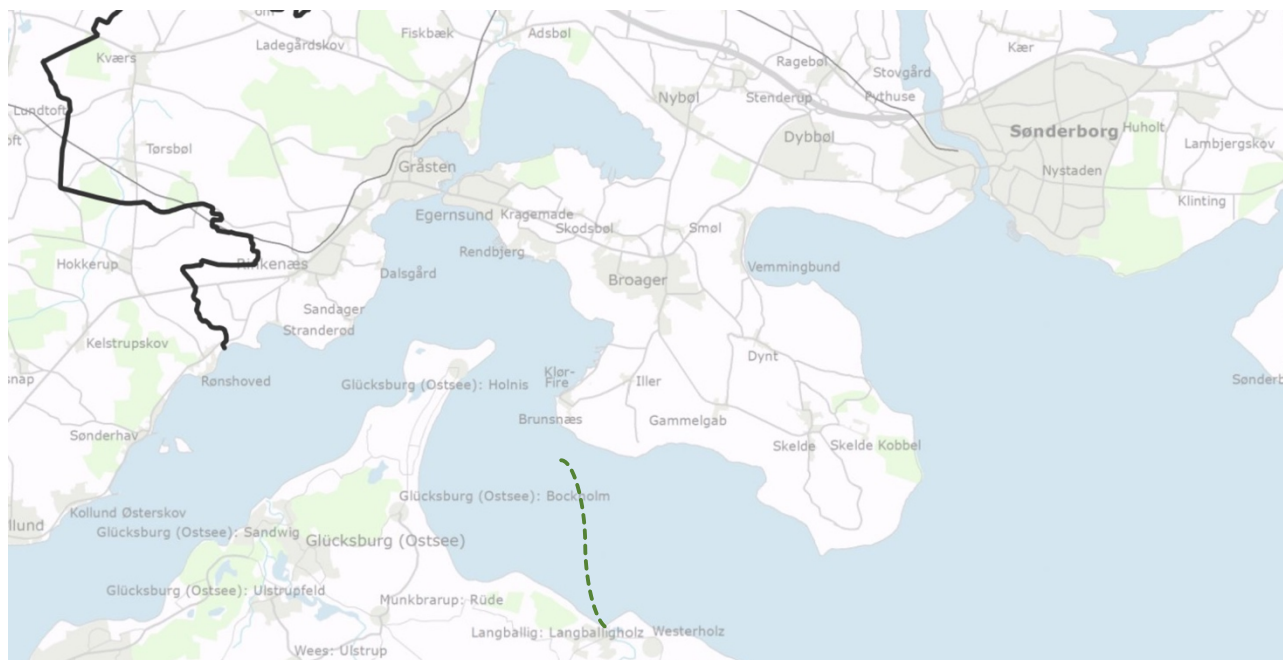
5.3.1. Zusammenfassung und Gutachten

Es wird empfohlen, dass Langballigau der Anlegehafen ist, auf den hingearbeitet werden sollte.

Zu diesem Schluss kommt man aus folgenden Gründen:

- Es muss relativ wenig in die Anlegebrücke investiert werden, da es hier bereits eine gibt und es hier keine Extraausgaben für den Betrieb oder Ein- und Ausholen im Winter gibt
- Es handelt sich dabei um die kürzest mögliche Route zu einer bereits existierenden Anlegebrücke (kürzere Reisezeit)
- Die Zielgruppe, die Langballigau besucht, ist die gleiche, die auch Broagerland besuchen würde (Ruhetouristen)

5.3.2. SWOT und Möglichkeiten für die Synergie für Langballigau



Solarfähre

Fahrzeit: 30 Minuten
Seemeilen pro Tag: 23,4 Seemeilen (43,2 Kilometer)

Stärken

- Synergie in Sehenswürdigkeiten: Es gibt viele gute Orte in Langballigau zu sehen, insbesondere das Museum Unewatt, welches Broagerlands Ziegeleimuseum mit samt dem Dorf- und Bauernhofmilieu ergänzen kann. Sowohl in Langballigau als auch in Brunsnæs findet sich die Fischereigeschichte
- Innehalten für den „Ruhetourismus“: Langballigau ist kein typisch „deutscher“ Tourismusort und hier gibt es keine Kurtaxe
- Fahrradmöglichkeiten: Von Langballigau aus kann man ohne Beschwerde sowohl nach Glücksburg als auch nach Gelting mit dem Rad fahren. Die Strecke ist nicht länger als die Strecke von Holnis nach Flensburg
- Essensmöglichkeiten: Es gibt sehr viele Restaurants in Langballigau
- Hafen: Es gibt im Vorhinein einen Hafen in Langballigau, an welchem angelegt werden kann
- Langballigau ist der Ort, der von Repräsentanten der Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH als bestes Ziel auf deutscher Seite angesehen wird. Es wird auf die Zusage der Kommune in Langballigau

gewartet, den Hafen nutzen zu dürfen – unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und existierenden Absprachen mit anderen Booten

- Zielgruppensynergie: Sie haben die gleiche Zielgruppe vor Augen (die ruhigen Touristen), welche „Frieden und Ruhe“ suchen und daher das ruhige Aktivitätsniveau auf Broagerland genießen wollen
- Gute Radwege: Die Radstrecke von Flensburg nach Langballigau ist nicht länger als die Strecke von Flensburg nach Holnis. Die D2-Ostseeroute verläuft genau am Hafen in Langballigau entlang
- Es gibt gute Busverbindungen nach Flensburg – ausgehend von Streichmühle, Unewatt und Langballigau. Es gibt die zukünftige Möglichkeit einer direkten Rückverbindung
- Wartezeit: Es kann sich aus Zeitgründen bezahlt machen, auf die Fahrradfähre zu warten (im Vergleich zu einer Umrundung des Fjords mit dem Rad)
- Synergie mit MS Feodora: Man würde nur an den Tagen fahren, an denen die Feodora nicht nach Sønderborg und zumindest nur einmal täglich fährt und somit Synergie für die dänischen Touristen geschaffen wird
- Übernachtung für Fahrradtouristen in der Nähe: Langballigau hat einen Campingplatz in unmittelbarer Nähe zum Hafen und dänische Untersuchungen zeigen, dass 53% der Fahrradtouristen eine Übernachtung auf dem Campingplatz vorziehen würden
- Konkurrenz: Die MS Feodora fährt auch heute schon von Sønderborg nach Langballigau. Sie fährt von Langballigau aus dreimal täglich mittwochs im Juli und August, und am Donnerstag und Freitag einmal mit einer langen Pause in Sønderborg. Es gibt eine, wenn auch kleine, Tendenz, die zeigt, dass Stadtbesuche attraktiver sind als Ausflüge in die Natur. Daher wird es wohl eine Tendenz dahin gehend geben, dass Passagiere eher die MS Feodora nach Sønderborg und nicht nach Brunsnæs nehmen würden, wenn sie in Langballigau sind und wählen müssten, was sie den Tag über machen wollen. Daher werden verschiedene Fahrticketpreise in Betracht gezogen

Möglichkeiten

- Erlebnistouren: Es können Naturtouren mit der Fähre gefahren werden, wenn eine Solarfähre eingesetzt wird, die dicht an der Küste entlang fahren kann. Die Solarfähre ist im Grunde lautlos und wenn man dicht an das Tierleben herankommen kann, überlegt man sich möglicherweise die Überfahrtszeit
- Neue Essensmöglichkeiten in Brunsnæs: Es gibt die Möglichkeiten, eine späte Route am Donnerstag oder Freitag zu etablieren, sodass man in Langballigau essen könnte – denkbar wären „Fähr- und Esskombinationstickets“
- Synergie zwischen Museen: Es gibt die Möglichkeit eines Kombinationstickets für Unewatt, die Wanderfähre, Cathrinesminde Ziegeleimuseum und dem Powerpark Artefact
- Synergie mit MS Feodora: Man kann eine Synergie mit der MS Feodora einrichten, sodass die Touristen auf dänischer Seite die Möglichkeit nutzen könnten, einen späten Abendgang in Langballigau mit einer Flextur nach Hause nach Sønderborg von Brunsnæs aus zu planen
- Neue oder ausgeweitete Fahrradthamarouten: Es besteht die Möglichkeit, Leuchtturmfahrradtouren oder Mühlenfahrradtouren rund um den Flensburger Fjord von Langballigau oder Flensburg aus zu veranstalten. Auf kürzere Sicht wären Wandertouren zu Bauernhofläden, Weinhöfen oder Bier- und Süßweibrauereien denkbar
- Ruhetage für die Wandertouristen: Es besteht die Möglichkeit, Touristen dazu zu bewegen, noch eine Nacht extra zu bleiben, indem man die Möglichkeiten auf der anderen Seite des Fjords aufzeigt und ihnen die Lust auf einen Tagesbesuch in Dänemark gibt („Grenzspringen“)
- Mit dem Boot nach Sønderborg: Es könnte ein Service für Wandergäste sein, die besonders beschwerlichen Stücke des Feldjägerwegs zu umgehen und damit mit der Fähre oder der MS Feodora in Sønderborg zu enden
- Mit dem Fahrrad um den Fjord: Es besteht die Möglichkeit, dass die Fahrradfahrer eine Tagestour rund um den Flensburger Fjord machen – es handelt sich um ca. 60 km. Ansonsten kann man auch nach Flensburg fahren – 17,5 km.

Bedrohungen

- Lange Überfahrtszeiten: Man muss raus zum äußeren Fjord von Flensburg und hat daher Bedarf an einem größeren Schiff mit einem größeren Motor
- Weniger attraktiv mit einem Motorboot: Die Fähre verliert ihre Geschichtserzählung und damit einen Teil der Attraktion in sich selbst
- Höherer Seegang = größeres Boot: Es gibt hohen Wellengang im äußeren Fjord und daher Bedarf an einem (stärker) geschlossenen Boot und möglicherweise Toiletten an Bord

5.3.3. Möglichkeiten für die Zusammenkettung mit Holnis und Glücksburg für Light- und Heavy-Radfahrer

Synergien bei der Fahrradtour nach Holnis

- Fährwirtshaus-Geschichte: Es besteht die Möglichkeit, die guten Erzählungen auf beiden Seiten des Fjords zu etablieren, wenn man das Wirtshaus in Brunsnæs wiederbelebt. Denkbar wären Geschichtserzählungen in Holnis, Brunsnæs und auf der Fähre und man könnte Mahlzeiten auf beiden Seiten des Fjords anrichten
- Ziegelei-Synergie: Es befindet sich sichtbare Ziegeleigeschichte auf beiden Seiten des Fjords. Man könnte Kombinationstickets für die Fähre und das Ziegeleimuseum und den Powerpark Artefact verkaufen
- Naturerlebnis-Synergie: Es besteht die Möglichkeit, Vögel auf beiden Seiten von der Nordspitze Holnis' aus zu beobachten
- Wanderung: Es gibt gute Wandermöglichkeiten auf beiden Seiten

Synergie bei Fahrradtouren nach Glücksburg

- Glücksburg ist das Zentrum für die Geschichte: Glücksburg ist das Zentrum für die Geschichte, zu welcher Broagerland gehört. Sowohl das Kloster und die Geschichte des Herzogtums haben ihre Sitze in Glücksburg
- Viele Besuchende: Glücksburg ist ein gutbesuchtes Touristengebiet
- Historische Fahrradtouren: Es besteht die Möglichkeit, eine historische Fahrradfahrt zum Jagdschloss des Herzogs in Skelde, nach Glücksburg und historische Touren mit Verbindungen zwischen Rude Kloster, Krammark und Broager Kirche zu etablieren
- Pferdewagen: Es könnten Pferdewagentransporte von der Cathrinesminde Ziegelei zur Fähre in Brunsnæs und auf die andere Seite von Glücksburg zur Fähre in Langballigau etabliert werden

5.4. Illustration der Kundengrundlage für primäre und alternative Routenverläufe

Die Zahlen im Hinblick auf die Besuchenden von Broagerland und in Langballigau sind nicht bekannt. Allerdings wird von der Anzahl der Sommerhäuser, Hotels, Campingplätzen und B&B' aus geschätzt, dass es eine Kundengrundlage für die Fahrradfähre mit 12 Passagieren (um ISPs und Terrorsicherungsberichte zu sparen) zwischen Ostern und mit den Herbstferien an den schulfreien Tagen und im Juli und August an allen Wochentagen gibt.

An allen anderen Tagen wird die Fähre beispielsweise für Seebestattungen und den Erwerbstourismus ausgeliehen, um die Einnahmegrundlage zu steigern.

Es wird geschätzt, dass es zwei Seebestattungen pro Monat geben kann – trotz des Wunsches aus Sønderjylland, traditionelle Bestattungen durchzuführen. Die Führungsgruppe wünscht, nicht konkurrierend auf bereits existierende Anbieter zu wirken, erwartet allerdings einen Mehrverkauf durch Sichtbarkeit und gemeinsame Marktführung.

5.4.1. Erwerbstourismus

Es wird geschätzt, dass man die Fähre für etwa 220 Stunden im Jahr für den Erwerbstourismus ausleihen kann (zu einer Stundenleihgebühr von 2500 Kronen).

Die Attraktivität wird gesteigert, wenn es die Möglichkeit gibt, mehrere Passagiere mitzunehmen, wenn die Fahrradfähre die Möglichkeit einer flexiblen Kapazität hat und Treffaktivitäten oder Mahlzeiten bereitstehen.

Zusammengenommen kostet ein Bus etwa 2500 Kronen die Stunde.

6. *Marktführung und Gutachten*

Da ca. 19% der Fahrradtouristen auf Rundreise in Dänemark sind, gibt es eine gute Möglichkeit dazu, Fahrrouten als Gesamtpaket zu verkaufen. Die Fahrradfähre sollte von der Destination Sønderjylland als ein Teil der Wandertouren- und Fahrradprodukten auf beiden Seiten des Flensburger Fjords marktgeführt werden. Wenn die Fahrradfähre mit dem Fahrradverleih und eine Beschreibung der Tour mit Erlebnissen auf der anderen Seite des Fjords kombiniert wird, besteht die Möglichkeit eines Mehrverkaufs und an extra Übernachtungen. Die Marktführung könnte sowohl über Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH, Destination Sønderjylland und auch über Sønderborg Turistbureau's Internetseite funktionieren.

6.1. Destination Sønderjylland

Destination Sønderjylland hat ein Bookingportal, worüber die Fahrradfahrtsickets verkauft werden können und die Fahrradfähre könnte via Marktführung und Gesamtpaketlösung marktgeführt werden.

Destination Sønderjylland arbeitet in Verbindung mit ihrem „Bed and Bike Konzept“ daran, dass Akteure, die mit dem Fahrradtourismus arbeiten ohne dabei Übernachtungsort zu sein, die Möglichkeit haben, einem Netzwerk beizutreten und ein Teil von Destination Sønderjyllands „Bike Family“ zu werden.

Vorschlag zur Marktführung der Fahrradfähre:

- In „Sønderjyllands Magasinet“ unter Artikeln über Fahrradfahren in Sønderjylland
- Auf der Internetseite unter dem Menüpunkt „Fahrradferien“
- In einer gemeinsamen Kampagne mit Visitdenmark in Deutschland
- In einer gemeinsamen Kampagne mit Visitdenmark in Holland

Es gibt eine Möglichkeit, eine Zusammenarbeit zwischen Destination Sønderjylland und Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH's Bookingportal zu etablieren, sodass die Fähre von beiden Seiten des Fjords gebucht werden kann.

6.2. Sønderborg Tourismusbüro/Landjägerweg

Die Fahrradfähre wird ein Teil der Marktführung sein, wenn man den Feldjägerweg unter www.gendarmsti.dk bewirbt, da er ein Teil der Aktivitäts- und Erlebnismöglichkeiten des Feldjägerwegs ist.

6.3. Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH

Die Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH hat sich positiv bezüglich der Marktführung der Fahrradfähre geäußert.

7. Technischer Bericht zur Fähre und zum Brückenanleger

7.1. Unterschiedliche Möglichkeiten der Fähren

In Verbindung mit der Wahl der Fahrradfähre wurde auf drei Möglichkeiten geschaut:

- Eine solarbetriebene Solarfähre mit bis zu 45 Passagieren von Henry Thomsen, Solbaaden APS, Ry, in Zusammenarbeit mit iYacht GmbH, Hamburg
- Eine solarbetriebene Solarfähre für 12 Passagiere von Henry Thomsen Solbaaden APS, Ry
- Eine Targa 44, geliefert von Reese Marin, welche die Lösung ist, die im Smålandsfarvand zwischen Lolland (Kragenæs) und Vejvø ausgewählt wurde

7.1.1. Technische Spezifikationen zur Solarfähre für 45 Personen

Länge:	14,0 m
Breite:	5,0 m
Tiefe:	0,9 m
Höchstgeschwindigkeit:	10 Knoten
Überfahrzeit nach Langballigau:	30 Minuten
Motoren:	Es handelt sich um zwei 345 V 50 kW Elektromotoren – einen in jedem Katamaran-Schiffkörper. Die Motoren ziehen den Strom aus einer Batterie bestehend aus sechs 345 V 30,5 kWh Litiumbatterien vom BMW i3 Typ. Diese geben zusammen einen Effekt von 183 kWh.
Verbrauch:	Ein Tag mit der Fähre kostet durch den Stromverbrauch ca. 250 Kronen, wovon ca. 100 Kronen von der Energie aus den Solarzellen gedeckt werden
Anzahl Personen:	Über den Flensburger Fjord: 12 Passagiere; Durch Charter bei Alssund: 45 Passagiere
Preis:	Bei einem Neubau durch iYacht GmbH, Hamburg: 5.025.000 Kronen + Bereitstellung; Angestrebter Preis ca. 6 Millionen Kronen

7.1.2. Technische Spezifikationen zur Solarfähre für 12 Personen

Länge:	7,5 m
Breite:	2,5 m
Tiefe:	0,6 m
Höchstgeschwindigkeit:	9 Knoten
Überfahrzeit nach Langballigau:	30 Minuten
Motoren:	Die Fortbewegung wird von 2 10kW Motoren geleistet
Verbrauch:	Netto Fährausgaben mit Hilfe der Solarzellen pro Tag: 30 Kronen
Anzahl der Personen:	12 Passagiere
Preis:	1,5 Millionen exkl. Steuern

Erklärt von Henry Thomsen von Solbaaden.dk

7.1.3. Technische Spezifikationen zur Dieselfähre TARGA 44 für 12 Personen

Länge:	14,36 m
Breite:	3,95 m
Tiefe:	1,10 m
Höchstgeschwindigkeit:	39 Knoten
Überfahrtszeit nach Langballigau:	10 Minuten
Motoren:	2 Volvo Penta IPS 600 D6-435 PS (870 PS / 640 PS)
Verbrauch:	(2 x 370 PS) APPROX. 3,0 L./N.M. Für die Flensburger Förde: 3,0 L./N.M. x 3,0 N.M. x 8 Touren x 10ddkr / L. = 720 Kronen
Anzahl Personen:	12 Passagiere
Preis:	Etwa 5,5 bis 6 Millionen. ⁸

Quelle: <https://www.targa.fi/boats/44>

7.2. SWOT Analyse Solarfähre

Stärken

- Der Vorteil der Solarfähre ist, dass sich Sønderborg – mit seinem Ziel CO₂-neutrales Gebiet im Jahre 2029 zu sein – mit Hilfe der Fähre profilieren kann und hiermit die „gute Geschichte“ fortsetzen kann
- Eine Solarfähre ist vergleichsweise billig im Betrieb: 150-250 Kronen für eine Tagestour exkl. Lohn für das Personal
- Die Solarfähre für 45 Personen kann innerländlich für 45 Personen, für 32 Personen zum Essen und für 20 Personen zum Treffen genutzt werden
- Eine elektrobetriebene Fähre macht keinen Lärm und es wird daher möglich sein, Kontakt an Bord zu haben und Geschichtenerzählung für die Passagiere während der Fahrt anzubieten. Es könnten auch einfach Unterrichtsverläufe auf der lärmfreien Fähre durchgeführt werden
- Man kann die Tour zu einem Erlebnis/einer Erzählung machen und gleichzeitig dicht an das Tierleben kommen, ohne mit Motorenlärm zu stören
- INTERREG 4A-Projekt Ostseerouten Wirtschaftlichkeits- und Nachfrageanalyse verweisen darauf, dass die Touristen in der Zukunft klimafreundliche Transportmöglichkeiten wünschen

Schwächen

- Solarfähren können nur 10 Knoten in der Stunde fahren und um die maximale Batterienutzung zu erhalten, werden maximal 6 Knoten empfohlen. Damit würde die Überfahrtszeit 30 Minuten betragen
- Eine Solarfähre muss an Land aufladen – sie muss also mit anderen Worten immer eine gewisse Zeit am Kai anlegen
- Die Batterie nimmt einen Teil des Platzes auf dem Schiff in Anspruch und dieses muss daher eine gewisse Größe haben, um die notwendigen Elektro-Reserven zu lagern

Möglichkeiten

- Man kann weiter und in kürzerer Zeit mit einem Motorboot fahren und man würde dadurch eine weitere Reichweite von Brunsnæs aus haben

⁸ Telefonopkald til Reese Marin, Aabenraa som tidligere har leveret en ombygget Targa 44 til Vejrofærgen.

Bedrohung

- Da die Kommune in Sønderborg wünscht, 2029 CO₂-neutral zu sein, will man die Fähre austauschen oder diese zu einer elektrobetriebenen Fähre innerhalb einer Reihe von Jahren umbauen, wenn das Ziel von CO₂-Neutralität effektiv erreicht werden soll
- Brunsnæs liegt im Natura 2000 Gebiet
- Weitere „Ruhegebiete“ bei Broagerland sind in Gefahr zu „Ruhegebieten“ herabgestuft zu werden, sowohl nach der Feldjäger Quality-Trails-Analyse und der kommenden Ruhestrategie für Broagerland
- Deutsches Fahrwasser ohne ISPN (Terrorsicherungsplan), welches unvorhersehbare, wirtschaftliche Kosten mit sich bringt

7.3. SWOT Analyse Dieselfähre

Stärken

- Das Speedboot (Targa 44) kann bis zu 35-39 Knoten pro Stunde fahren und daher ist es möglich, viele Fahrten im Laufe eines Tages zu machen. Es muss zu keiner Erweiterung auf ein großes Boot kommen, wenn nach Langballigau oder Glücksburg gefahren wird – und somit kann das ISPA möglicherweise Ersparnisse erzielen

Schwächen

- Speedboote verbrauchen sehr viel Benzin
- Es gibt keine Unterstützung von der Kommune in Sønderborg bezüglich des CO₂-neutralen Ziels
- Das Angebot reduziert sich auf den reinen Transport auf dem Wasser und die Möglichkeit, den Menschen ein extraordinäres Erlebnis mit Geschichtenerzählungen anzubieten ist extrem verringert, da das Lärmniveau der Motoren sehr hoch ist

Möglichkeiten

- Man kann weiter und in kürzerer Zeit mit einem Motorbott fahren und man hätte dadurch eine längere Reichweite von Brunsnæs aus

Gefahren

- Da die Kommune in Sønderborg das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2029 verfolgt, will man die Fähre austauschen oder diese in eine E-Fähre im Laufe der nächsten Jahre umbauen, wenn das Ziel der CO₂-Neutralität realisiert werden soll
- Brunsnæs liegt im Natura 2000 Gebiet
- Mehrere „Ruhegebiete“ auf Broagerland sind gefährdet, als Ruhegebiete abgewertet zu werden, sowohl in der Analyse des Feldjägerweges Quality Trails als auch in der kommenden Ruhestrategie für Broagerland

7.4. Ergebnisse basierend auf der Wahl der Fähre ausgehend von technischen Spezifikationen und Möglichkeiten für alternative Einnahmen

Es wird begutachtet, dass es größere Möglichkeiten für Extraeinnahmen neben dem Routenbetrieb gibt, wenn die Fähre eine Solarfähre mit bis zu 45 Personen und flexibler Einrichtung wäre, sodass diese zum Chartern gebraucht werden kann. Des Weiteren ist der Geschichtenerzähl-Wert bei einem Einsatz einer Solarfähre sehr positiv für die Vision der Sønderborg Kommune im Hinblick auf das Ziel, im Jahre 2029 CO₂-neutral zu sein. Es wäre somit ein attraktiver Beitrag zum Erwerbstourismus unter der Regie von SmartEnCity, ProjectZero und der vielen Clean-tech Firmen in Sønderborg.

Die extra Einnahmequelle würde die geringe Frequenz (achtmal täglich) aufwiegen. Eine Solarfähre könnte in der Sommerzeit täglich über den Flensburger Fjord fahren.

Gleichzeitig würde eine Solarfähre Broagerlands Vision zu einem „ruhigen“ Tourismusgebiet bewahren, da eine Solarfähre lärmfrei ist.

8. *Fährbetrieb, wirtschaftliche Grundlagen und Erklärung*

Folgende Voraussetzungen sind geltend:

- Der Betrieb muss als professioneller Operateur verstanden werden
- Der Umfang der Ticketeinnahmen ist unbekannt

8.1. Betriebsbudget

Ausgearbeitet am 3. Mai 2017 bei einem Treffen der Sønderborg Kommune für die Solarfähre zwischen Brunsnæs und Langballigau mit 936 Touren im Mai/September und übrigen Schlüsselzahlen.

Es wird zwischen Betrieb der Fähre und Kauf der Fähre unterschieden.

**Ganzjahresfähre Kaufpreis:
6.000.000 Kronen inkl. Bereitstellung**

12 Personen zum Routenbetrieb und 45 Personen Charter

Voraussetzungen

Fährfahrten		936
Passagiere	8,7	8.143
Charterstunden		188
Seebestattungen	2 pro Monat	24

Ökonomie

Einnahmen

Passagiere	66,68	542.964
Charterstunden	2.500,00	470.000
Seebestattungen	2.500,00	60.000
		<u>1.072.964</u>

Ausgaben

Lohn Kapitän		420.000
Lohn 2		75.600
Strom	pro Tag	250 45.250
Hafensteuer	pro Passagier	5 40.716
Versicherungen		50.400
Marktführung	pro Passagier	4 32.573
Variable Ausgaben		<u>664.539</u>

Deckungsbeitrag 408.425

Instandhaltung Motor	6.000
Instandhaltung Batterie	50.000
Instandhaltung Fähre	15.000
Inspektion der Rettungsmittel	5.000
Feste Ausgaben	<u>76.000</u>

Resultat vor der Abschreibung 332.425

Abschreibung und Geschäft 30 Jahre, 2,77% 293.700

Resultat 38.725

Achtung: Nicht mit einberechnet ist die „Einstellung“ in den Wintermonaten

Sommerfähre Kaufpreis: 2.475.000 Kronen inkl. Bereitstellung

12 Personen im Routenbetrieb

Voraussetzungen

Fährfahrten		864
Passagiere	8,7	7517
Fährbetrieb vom 1. Mai bis zu einschließlich den Herbstferien		

Ökonomie

Einnahmen

Passagiere	66,68	<u>501.198</u>
------------	-------	----------------

Ausgaben

Lohn Kapitän			210.000
Lohn 2			64.800
Strom	pro Tag	250	36.000
Hafensteuer	pro Passagier	5	37.584
Versicherungen			25.200
Marktführung	pro Passagier	4	<u>30.067</u>
Variable Ausgaben			<u>403.651</u>

Deckungsbeitrag 97.546

Instandhaltung Motor		6.000
Instandhaltung Batterie		50.000
Instandhaltung Fähre		15.000
Inspektion der Rettungsmittel		<u>5.000</u>
Feste Ausgaben		<u>76.000</u>

Resultat vor der Abschreibung 21.546

Abschreibung und Geschäft 30 Jahre, 2,77% 121.150

Resultat -99.604

Achtung: Nicht mit einberechnet ist die „Einstellung“ in den Wintermonaten

8.1.1. Brückenanleger in Brunsnæs

Die Anlegebrücke in Brunsnæs ist im Besitz von Holger Horne, dem Besitzer der Gaststätte in Brunsnæs. Holger Horne ist bereit dazu die Brücke zu stellen, wenn die Brücke in Stand gehalten wird.

SE-Wachstumstopf hat 80.000 Kronen für die Aufwertung mit der Funktion der elektrischen Aufladung an der Brücke beigesteuert. Darüber hinaus erwartet der BIB Triathlon, dass deren Überschuss von 50.000 Kronen zum Bau der Fazilitäten in Form von Verkaufsständen für ökonomische Waren und einem Jollehafen genutzt wird: Alles in allem 130.000 Kronen.

8.1.2. Brückenanleger in Langballigau

Es besteht Bedarf an einer Aufklärung der Bedingungen und Absprachen mit dem Hafen in Langballigau in Bezug darauf, wo die Fahrradfähre anlegen kann und ob eine Rampe gebaut werden muss.

9. Organisation

Ausgehend von dem Bericht „Ostseerouten – miniHurtigroute zwischen dem Landesteil Schleswig und Süddänemark“ aus dem Jahre 2012 und der Wirtschaftlichkeits- und Nachfrageanalyse von INTERREG 4A (Arbeitspaket 5) wird davon ausgegangen, dass die Redereien in der Umgebung nicht dafür sind, dass neue Schiffe gebaut werden. Allerdings sind diese genau das, was gebraucht wird.

Das Gutachten besagt daher, den Besitzer des Schiffs in einer eingetragenen Genossenschaft/einem Fond zu etablieren, welche anschließend die Schiffe zur Verfügung für die Redereien stellen.

Der Fährbetrieb inklusive Verantwortung für die Marktführung, Generierung der Einnahmen inklusive Ticketeinnahmen, Administration usw. soll als ein professioneller Operateur verstanden werden.

Die Fähre könnte von einer juristischen Einheit besessen werden, welche den Verleih an den Operateur abwickelt.

10. Perspektiven für den Fährbetrieb auf dem Flensburger Fjord

Die Fahrrad- und Passagierfähre kann ein Schritt in die erste Richtung einer Schaffung eines größeren, zusammenhängenden Netzwerks dazugehöriger Fährten über den Flensburger Fjord sein, mit dem Ziel, das Erreichen des Synergieeffekts und der Zusammenkettung der ganzen Infrastruktur des Gebiets zur Stärkung des Images des Gebiets als attraktives Aktiv-Gebiet und Stärkung der dänisch/deutschen Kultur-Zusammenarbeit zu verfolgen.