

Thorsten Harbeke

Tourismus zwischen den Meeren

Strukturwandel im schleswig-holsteinischen
Fremdenverkehr zwischen 1950 und 1980



**WISSENSCHAFTLICHE BEITRÄGE
AUS DEM TECTUM VERLAG**
Reihe Geschichtswissenschaft

WISSENSCHAFTLICHE BEITRÄGE AUS DEM TECTUM VERLAG

Reihe Geschichtswissenschaft

Band 40

Thorsten Harbeke

Tourismus zwischen den Meeren

Strukturwandel im schleswig-holsteinischen
Fremdenverkehr zwischen 1950 und 1980

Tectum Verlag

Thorsten Harbeke

Tourismus zwischen den Meeren. Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr zwischen 1950 und 1980

Wissenschaftliche Beiträge aus dem Tectum Verlag:

Reihe: Geschichtswissenschaft; Bd. 40

© Tectum – ein Verlag in der Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2018

Zugl. Diss. Europa-Universität Flensburg 2018

E-Book: 978-3-8288-7152-6

ISSN: 1861-7468

(Dieser Titel ist zugleich als gedrucktes Werk unter der ISBN 978-3-8288-4204-5 im Tectum Verlag erschienen.)

Umschlaggestaltung: Tectum Verlag, unter Verwendung des Bildes #1018646005 von Juergen Wackenhut | shutterstock.com

Alle Rechte vorbehalten

Besuchen Sie uns im Internet
www.tectum-verlag.de

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Thema, Fragestellung und Aufbau der Arbeit	1
1.2	Forschungsstand	11
1.2.1	Wirtschaftswissenschaftliche und geographische Fachliteratur	11
1.2.2	Tourismus- und Regionalgeschichte	13
1.3	Methodenteil	18
1.3.1	Zur Methode im Kapitel „Strukturwandel in den Jahren 1965–1980“	18
1.3.2	Zur Methode im Kapitel „Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein“	23
2	Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1900 und 1945	29
2.1	Die Gründung der Seebäder im 19. Jahrhundert	29
2.2	Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein um 1900	34
2.3	Der Fremdenverkehr in der Weimarer Republik	37
2.4	Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1933 und 1945	39
3	Strukturwandel in den Jahren 1950–1965	43
3.1	Vorbemerkung zur Fremdenverkehrsstatistik	43
3.2	Die statistische Entwicklung des Fremdenverkehrs zwischen 1950 und 1965	47
3.2.1	Anstieg der Übernachtungszahlen in den 50er und 60er Jahren	48
3.2.2	Die Struktur des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs	52
3.3	Strukturwandel konkret – Wandlungsprozesse in den Ferienregionen	59
3.3.1	Nordseeküste und Nordseeinseln	59
3.3.2	Binnenland/Ostholstein	64
3.3.3	Ostseeküste	67

4	Strukturwandel in den Jahren 1965-1980	75
4.1	Die statistische Entwicklung des Fremdenverkehrs zwischen 1965 und 1980 ...	78
4.1.1	Wintersaison, längerer Urlaub und Privatvermietung	81
4.1.2	Exkurs Städtetourismus	84
4.2	Touristische Großprojekte an Nord- und Ostsee	87
4.2.1	Burgtiefe	88
4.2.2	Damp 2000 – die „fordistisch rationalisierte Urlaubsfabrik“	117
4.2.3	Die Ferienzentren in Betrieb	127
4.2.4	Großprojekte an der Nordsee: „Atlantis“	139
4.3	Tourismusindustrie	151
4.3.1	Industrialisierung des Fremdenverkehrs	151
4.3.2	„Weiße Industrie“	157
4.4	Fazit	161
5	Die Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein	165
5.1	Einleitung – Landestourismuspolitik im Planungsdiskurs	165
5.2	Politische Begleitung des Fremdenverkehrs zwischen 1947 und den frühen 60er Jahren	174
5.2.1	Frühe Thematisierung des Fremdenverkehrs in den ernannten Landtagen	175
5.2.2	Wahlperiode 1 (1947-1950)	181
5.2.3	Wahlperiode 2 (1950-1954)	192
5.2.3	Wahlperiode 3 (1954-1958)	203
5.2.4	Wahlperiode 4 (1958-1962)	215
5.3	Die Formierung der Tourismuspolitik in der fünften Wahlperiode (1962-1967)	224
5.3.1	Der Beginn des Planungsdiskurses	227
5.3.2	Weißer Plan und Große Anfrage zur Förderung des Fremdenverkehrs ..	235

5.4	Tourismuspolitik zwischen 1967 und 1980	252
5.4.1	Fremdenverkehrspolitik als Regierungspolitik unter Lemke und Stoltenberg	254
5.4.2	Landesplanung und Raumordnung als Instrumente der Fremdenverkehrspolitik	257
5.4.3	Politisches Instrumentarium der Fremdenverkehrspolitik versus politische Probleme des Fremdenverkehrs	271
5.4.4	Politischer Diskurs um die Ferienzentren	284
5.4.5	Der Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein in der Fremdenverkehrspolitik	300
6	Fremdenverkehrswerbung durch das Wirtschaftsministerium – ein Image für Schleswig-Holstein als Ferienland	311
6.1	Erholungs- und Vergnügungsurlaub in Schleswig-Holstein (1951)	313
6.2	Ruhe und Stille (1953-1956)	316
6.3	Internationalität und Kurtourismus (1959)	320
6.4	Heilkuren für alle (1963)	323
6.5	Diversifizierung der Urlaubsformen (1968-1969)	328
6.6	Wandel der Imagewerbung in den 50er und 60er Jahren	332
7	Fazit und Schluss	335
	Quellen- und Literaturverzeichnis	341
	Abkürzungsverzeichnis	367
	Abbildungsverzeichnis	369
	Anhang	371

1 Einleitung

1.1 Thema, Fragestellung und Aufbau der Arbeit

„Im Wellenschlag der salzenen Nordsee streifen wir den Alltag ab. Wie Silbersegel schweben die Möwen über Burgenstrand, Kurpromenade und den freundlichen Straßen des Nordseeheilbades Westerland. Hören Sie das freundliche Lachen? Und die Klänge des Kurkonzerts? Westerland, Mittelpunkt der Insel Sylt, ist durch den Hindenburgdamm dem europäischen Eisenbahnnetz angeschlossen. In der jodreichen Brandungszone des Meeres steht die gläserne Kurliegehalle, verbunden mit Meerwasserbadehaus und der modernsten Schlickbadeanlage des Kontinents; es ist gut, wenn man am eigenen Körper spürt, wie das Nordseeklima Abwehr- und Aufbaukräfte mobilisiert. Bewährt haben sich Frühjahr-, Herbst- und Winterkuren.“¹

Nach dem Schlickbad im Bademantel vor der Fensterfront der modernen Kurliegehalle stehend dem Flug der Möwen zuschauen – dieses Panorama entwarf 1959 der Fremdenverkehrsreferent im Wirtschaftsministerium, Hermann Gondesen, in einer Werbebroschüre für Urlaub in Schleswig-Holstein. In seiner Vorstellung war Urlaub vor allem Kururlaub. Das Versprechen, in einem solchen den Alltag abstreifen zu können, also Erholung zu finden, sollte durch medizinische Anwendungen und kulturelle Erbauung beim Kurkonzert eingelöst werden, eher weniger durch Müßiggang. In einem eigenartigen Widerspruch zu der prosaischen Naturbeschreibung steht die Betonung der Modernität der Fremdenverkehrsanlagen auf der Nordseeinsel Sylt, die nicht einfach über eine Bahnverbindung verfügte, sondern gleich an das kontinentale Verkehrsnetz angeschlossen war. Hier wird nicht nur internationales Flair suggeriert, sondern es wird auch die Möglichkeit aufgezeigt, aus allen Regionen des Kontinents die Insel tatsächlich erreichen zu können. Das in diesen wenigen Sätzen entworfene Span-

1 Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. Mit den Augen der Möwen gesehen. Kiel 1959, S. 24.

nungsfeld zwischen Modernität und Tradition deutet den Strukturwandel an, dem der Fremdenverkehr auf Sylt, aber auch in anderen Regionen des Bundeslandes seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges unterworfen war. Der Bau neuer Anlagen für die immer zahlreicheren Urlauber_innen, die gepflegt, untergebracht und abgefertigt werden mussten und die dann in den Herbst-, Winter- und Frühjahrsmonaten kaum genutzt wurden, steht hier stellvertretend für diesen Wandel.

Nord- und Ostseeküste Schleswig-Holsteins gehörten seit jeher zu den traditionellen Urlaubsregionen. Der Fremdenverkehr selbst, aber auch die Fremdenverkehrsorte wandelten sich in dieser Zeit stark: Zu nennen sind der Wiederaufbau der Beherbergungsstrukturen nach dem Zweiten Weltkrieg, der langsame, aber stetige Ausbau der Fremdenverkehrskapazitäten in den 50er und 60er Jahren, besonders bei den privat vermieteten Urlaubsquartieren, der Bettenboom der späten 60er und frühen 70er Jahre bis hin zu der auf diesen Aufschwung folgenden Stagnation ab der zweiten Hälfte der 70er Jahre. All diese Wandlungsprozesse werden in dieser Arbeit thematisiert. Sie veränderten innerhalb weniger Jahrzehnte die räumliche Ausdehnung und Struktur von Fremdenverkehrsorten grundlegend; manche dieser Fremdenverkehrsorte entstanden überhaupt erst während des Untersuchungszeitraums. Teilweise wurde durch die massive Ausweitung des Fremdenverkehrs auch die Beschäftigungs- und Sozialstruktur ganzer Ortschaften verändert. Auch allgemein fiel die Entstehung des Massentourismus als gesamtgesellschaftliches Phänomen in den Untersuchungszeitraum von den 50er Jahren bis zum Ende der 70er Jahre.

Die Veränderungen im Fremdenverkehr stellten auch die Politik vor grundlegende Herausforderungen. Wurde bis zur Gründung der Bundesrepublik dieser Wirtschaftsbereich von den Kommunen und gelegentlich auch den Kreisen politisch begleitet, entwickelte sich der Fremdenverkehr während der betrachteten Jahrzehnte zu einem eigenständigen Politikfeld auch auf Landesebene. Die Ursachen hierfür liegen wiederum im Wandel des Fremdenverkehrs selbst. Diese tiefgreifenden und in kurzen Zeiträumen ablaufenden Wandlungsprozesse

werden als Strukturwandel bezeichnet.² Strukturwandel ist hier also nicht allein auf wirtschaftlichen bzw. sektoralen Wandel bezogen, sondern meint auch den tiefgreifenden Wandel gesellschaftlicher Strukturen.

Der Strukturwandel im Fremdenverkehr wird in der vorliegenden Arbeit in chronologischer und thematischer Perspektive behandelt. Am Ende ist hierbei hoffentlich eine erste ‚Tourismusgeschichte‘ Schleswig-Holsteins entstanden, die sich dem vielschichtigen Phänomen des Fremdenverkehrs aus unterschiedlichen, aber bei Weitem nicht allen möglichen Perspektiven nähert. Schleswig-Holstein als Bundesland in bundesrepublikanischer Zeit steht im Mittelpunkt meiner Aufmerksamkeit, nicht die jeweiligen ‚Tourismusgeschichten‘ in den Fremdenverkehrsorten. An dieser Stelle noch ein notwendiger Hinweis: Tourismus und Fremdenverkehr werden in dieser Arbeit synonym verwendet, wobei der Begriff des Fremdenverkehrs für den Untersuchungszeitraum der gebräuchlichere ist.³ Selbstverständlich werden auch lokale Entwicklungen geschildert, die entweder ein Schlaglicht auf für das gesamte Land relevante Entwicklungen werfen oder sogar merklichen Einfluss auf Landesebene gehabt haben. Es stehen in dieser Arbeit nicht die Reisenden im Mittelpunkt der Betrachtung, sondern die Bereisten – aber nicht so sehr als Individuen, sondern eben im Hinblick auf politische und gesellschaftliche Strukturen und deren Wandel.

- 2 Vgl. die für das Forschungsprojekt, in dessen Rahmen diese Arbeit entstanden ist, maßgebliche Definition von Strukturwandel bei Danker, Uwe/Lehmann, Sebastian: „Strukturwandel: Schleswig-Holstein als Land“. In: Danker, Uwe/Harbecke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster, Hamburg 2014, S. 27-49, hier S. 27.
- 3 Das Bewusstsein für diesen Sprachwandel vom Fremdenverkehrsbegriff hin zum Tourismusbegriff ist in der Tourismuswissenschaft oftmals nicht vorhanden. So verwendet der Tourismuswissenschaftler Müller die Begriffe selbst in seiner Darstellung des Begriffswandels von Fremdenverkehrsdefinitionen vollständig synonym. Vgl. Müller, Hansruedi: Freizeit und Tourismus: Eine Einführung in Theorie und Politik. 9. Aufl. Bern 2002, S. 62f. Den Zusammenhang zwischen Internationalisierung der Tourismuswissenschaft und der langsamen Ablösung des Fremdenverkehrsbegriffs betont Freyer, Walter: Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 9. Aufl. München 2009, S. 7f. Für die Alltagssprache und den politischen Diskurs ist dieser Begriffswandel jedoch bislang nicht erforscht.

„Der Tourist fügt sich an seinem vorübergehenden Aufenthaltsort eben nicht in das dortige Leben ein, sondern erwartet dort Betreuung durch einen besonderen Zweig von Dienstleistungen, der ihn der Notwendigkeit seines Einfügens in einen anderen normalen sozialen Zusammenhang enthebt. Diese Art der Touristik ist eine Folge des Entstehens städtischer Landschaften, die von der Industriegesellschaft geprägt sind.“⁴

In dieser Aussage des Soziologen Erwin K. Scheuch, dem „Einzelkämpfer“ der Freizeit- und Tourismusforschung, wird das Spannungsfeld zwischen Reisenden und Bereisten besonders deutlich.⁵ Das Subjekt des ersten Satzes sind die Tourist_innen, die in der Phase des Übergangs von einer Industrie- in eine Dienstleistungsgesellschaft auch an ihrem Ankunftsort gesellschaftliche Strukturen vorfinden, denen sie sich aber nicht anzupassen brauchen. Sie müssen dies nicht, da sie sich durch die Inanspruchnahme einer Dienstleistung gegen Geld dieser Notwendigkeit entledigen – die touristische Dienstleistung ist in einer industrialisierten Gesellschaft eine Ware. Zur Erzeugung dieser Ware ist ein Netz von Strukturen notwendig, das für Historiker_innen aber nur schwer zu fassen ist. Aber auch die massenhafte Zurverfügungstellung von Dienstleistungen erzeugt Strukturen auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene. Die mittlere Ebene – das Bundesland Schleswig-Holstein – steht in meiner Arbeit im Mittelpunkt. Die Arbeit verortet sich somit in der Regionalgeschichte, bearbeitet aber auch Fragestellungen aus der historischen Subdisziplin der Tourismusgeschichte sowie der Wirtschafts- und Gesellschaftsgeschichte.

Der oben in Kürze geschilderte Strukturwandel im Fremdenverkehr Schleswig-Holsteins wirft eine Reihe von Fragen auf, allerdings nicht so sehr hinsichtlich seiner Ursachen. Die dem grundsätzlichen Anstieg des Massentourismus zu Grunde liegenden gesellschaftlichen Wandlungsprozesse sind relativ klar: Die sich entwickelnde Wohlstandsgesellschaft sorgte einerseits in den 60er und 70er Jahren für steigende Freizeit in Form von tariflich gesichertem Jahresurlaub und

4 Scheuch, Erwin K.: Ferien und Tourismus als neue Formen der Freizeit. In: Scheuch, Erwin K./Meyersohn, Rolf (Hg.): Soziologie der Freizeit. Köln 1975, S. 304-317, hier S. 305.

5 Spode, Hasso: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt. In: Danker, Uwe/Harbecke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster, Hamburg 2014, S. 197-209, hier S. 199.

andererseits für die erforderlichen Geldmittel, um breiten Gesellschaftsschichten die Möglichkeit zu Urlaubsreisen zu ermöglichen.⁶ Das Reiseziel Schleswig-Holstein war innerhalb dieser Entwicklung ebenfalls für viele nahe liegend. Die überwiegende Mehrheit der verreisenden Deutschen machte bis zum Jahr 1968, als erstmals die Zahl der Auslandsreisen überwog, Urlaub im eigenen Land. Für Urlauber_innen aus Nordrhein-Westfalen und den norddeutschen Bundesländern waren Nord- und Ostseeküste bis in die 60er Jahre das beliebteste Reiseziel.⁷ Schleswig-Holstein war für viele Menschen erreichbar, man kannte die Sprache und musste in den ersten Nachkriegsjahrzehnten auch keine Angst haben, nicht willkommen zu sein.

Fragen ergeben sich vielmehr nach dem Verlauf und den Handlungsträger_innen dieser Wandlungsprozesse auf der Landesebene und in den unterschiedlichen Regionen des Bundeslandes. Verließ die Entwicklung überall gleich? Gab es innerhalb Schleswig-Holsteins hinsichtlich der Fremdenverkehrsentwicklung also Gewinner_innen und Verlierer_innen oder sogar Newcomer_innen, denen ein Einstieg in das Geschäft mit dem Urlaub gelang? Wer war vor Ort für den Wandel verantwortlich? Gab es Befürworter_innen und Gegner_innen? Diese Fragen beziehen sich besonders auf den konkreten Wandel in den Fremdenverkehrsregionen. Gefragt wird also nach Akteuren, unterschiedlichen Konzepten und Interessen dieser Gruppen. Beantwortet werden diese Fragen durch eine Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung des Fremdenverkehrs sowie durch eine intensive Beschäftigung mit großen Bauprojekten im Fremdenverkehr, den sogenannten Feriencentren, von denen eines der ersten auf der Ostseeinsel Fehmarn verwirklicht wurde. In der Darstellung der Baugeschichte dieser Anlage stehen Überlegungen zur Industrialisierung des Fremdenverkehrs

-
- 6 Für grundlegende Darstellungen der Tourismusgeschichte in der Bundesrepublik in den Nachkriegsjahrzehnten siehe Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*. Göttingen 2007, S. 154-163; Spode, Hasso: *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden*. Eine Einführung in die Tourismusgeschichte. Erfurt 2003, S. 143-150.
- 7 Vgl. Schildt, Axel/Siegfried, Detlef: *Deutsche Kulturgeschichte*. Die Bundesrepublik von 1945 bis zur Gegenwart. München 2009, S. 193f.; vgl. auch Spode, Hasso: *Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden*, S. 145; siehe auch die ausführliche Darstellung aus verschiedenen Perspektiven bei Pagenstecher, Cord: *Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben 1950-1990*. 2. Aufl. Hamburg 2012, S. 53-67.

und zu verschiedenen Konzepten eines spezifisch ‚modernen‘ Tourismus im Mittelpunkt.

Daneben ergeben sich auch Fragen durch die gewählte Perspektive auf das Bundesland Schleswig-Holstein als Teil des politischen Systems der Bundesrepublik. Wie begleitete die Landespolitik den Ausbau des Wirtschaftszweiges? War sie gestaltend tätig? Gab es ein landespolitisches Konzept oder lief man nur ungesteuerten wirtschaftlichen Prozessen hinterher, versuchte also lediglich Fehlentwicklungen zu korrigieren und ließ die Wirtschaft ansonsten gewähren? Was bedeutet eigentlich ‚Fremdenverkehrspolitik‘ auf Landesebene in den 50er und 60er Jahren? Gab es zu diesem Zeitpunkt bereits politische Instrumente, mit denen sich der Wandel hätte steuern lassen, und wenn ja, welche? Es ist auch zu fragen, wie in dem während des Untersuchungszeitraums durchgängig von der CDU regierten Bundesland die Interessen zwischen Wirtschaft und Landesregierung ausgeglichen wurden. Gab es hier Unterschiede in den politischen Konzepten gegenüber dem Fremdenverkehr? Wer waren hier die Akteure? Welche Fremdenverkehrspolitik verfolgte die Opposition?

Ein Großteil dieser Fragen wird in dem zentralen Kapitel über die Fremdenverkehrspolitik in Schleswig-Holstein bearbeitet und nach Möglichkeit auch beantwortet. Ein weiteres Bündel von Fragen bezieht sich auf ein eng mit der Tourismuspolitik zusammenhängendes Thema, nämlich auf die Fremdenverkehrswerbung für Schleswig-Holstein. Das Fremdenverkehrsreferat im Kieler Wirtschaftsministerium war bis zum Ende der 60er Jahre für die Grundsatzwerbung für das Bundesland verantwortlich. In dieser Zeit wurde eine Reihe von Werbebrochüren erstellt, die hundertausendfach an potentielle Schleswig-Holstein-Urlauber_innen verteilt wurden. Hier wird nach den Konzepten der Werbung und nach den in diesen Prospekten vermittelten Images dieses Bundeslandes gefragt. Wie sollte Schleswig-Holstein von den Gästen wahrgenommen werden? Wie wollte man sich präsentieren und welche Vorstellungen, wie der Urlaub in dem Bundesland auszu-sehen habe, spielten hierbei eine Rolle? Der Fokus auf den Strukturwandel im Fremdenverkehr lässt eine Reihe von Prozessen aus dem Blickfeld geraten, die ebenfalls für die Entwicklung des Gewerbes von Bedeutung sind, hier aber nicht berücksichtigt werden können. Insbesondere hat der Campingtourismus in Schleswig-Holstein zwar einen

hohen Stellenwert, wurde jedoch zu wenig statistisch erfasst, um ihn hier zu bearbeiten. Campingtourismus hat aufgrund seines ‚ambulant-ten‘ Charakters auch nur in geringem Maße Eingang in die Archivüberlieferung gefunden und ist aus genau dem gleichen Grund auch in landschaftlicher Hinsicht nicht genauso strukturverändernd wie andere Urlaubsformen. Die Häufung der Campingplätze an Schleswig-Holsteins Küsten würde allerdings durchaus eine eigene Untersuchung rechtfertigen.⁸ Auch Anfragen nach Archivmaterialien zu diesem Thema blieben weitgehend erfolglos. Ebenso werden der Kinder- und Jugendtourismus sowie die Entwicklung des Jugendherbergswesens in Schleswig-Holstein in dieser Arbeit nicht ausführlich behandelt, sondern nur am Rande thematisiert. Auch hier ist die Quellenüberlieferung dürftig und der Forschungsstand über dieses Segment des Fremdenverkehrs nicht ausreichend, um ihn hier eingehender zu behandeln.⁹

Die oben genannten Fragestellungen werden in einem Untersuchungszeitraum, der von etwa 1950 bis zum Jahr 1980 reicht, bearbeitet. Beide Daten sind erklärungsbedürftig. Der Ausgangspunkt wurde mit dem Jahr 1950 etwas nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs gewählt, weil zwar mit Kriegsende der Fremdenverkehr nicht vollständig zum Erliegen kam, aber für die überwiegende Mehrheit der Bevölke-

-
- 8 Überhaupt steckt die historische Forschung zum Camping-Tourismus noch in den Anfängen. Dies dokumentiert auch der vor wenigen Jahren erschienene Begleitband zu einer Ausstellung des Landschaftsverbands Westfalen Lippe (LWL), in dem aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive nur wenige Beiträge ergiebig sind, der aber gleichwohl viele interessante Erkenntnisse zur Kultur des Campings beizutragen hat. Siehe Landschaftsverband Westfalen Lippe (Hg.): *Campingkult(ur). Sehnsucht nach Freiheit, Licht und Luft*. Münster 2013; Eine historische Perspektive hat hierin der Beitrag von Grundmeier, Frederik: Zwischen Erholung und Fortschritt. Die Geschichte des Campings, S. 15-25. Dieser zeigt aber schon wegen seines geringen Umfangs den unbefriedigenden Stand der Forschung auf; eine Variation seines auch in vielen anderen Beiträgen vertretenen Themas der Geschichte privater Urlaubsfotos liefert mit einem Fokus auf Camping im selben Band Pagenstecher, Cord: *Camping-Bilder. Zur Visual History der privaten Urlaubsfotografie*, S. 51-62.
- 9 Zur Geschichte der Jugendherbergen in Deutschland liegt neben einigen Erfahrungsberichten und sozialpsychologischen Arbeiten bereits ein Sammelband vor, der seinen Schwerpunkt auf die 20er und 30er Jahre legt, und der für die Zeit nach 1945 allerdings kaum Informationen bietet, sondern ebenfalls vor allem aus resümierenden Erfahrungsberichten und Ausblicken besteht. Siehe Reulecke, Jürgen (Hg.): *100 Jahre Jugendherbergen 1909-2009*. Essen 2009.

rung zunächst andere Dinge im Mittelpunkt standen. Die schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrsorte waren durch die Einquartierung von Flüchtlingen in Beherbergungsbetrieben belastet. Dies wird zwar in der vorliegenden Arbeit insbesondere im Kapitel zur Tourismuspolitik thematisiert, gehört aber nicht zum Kern der Fragestellung. Auch die ernannten Landtage der Jahre 1946 und 1947 werden von mir in diesem Kapitel bearbeitet. Bei der Behandlung dieser wird deutlich, dass Fremdenverkehr nicht zu den Kernthemen des Parlaments gehörte und weniger über diesen als mit diesem argumentiert wurde. Beide Beispiele zeigen, dass die Grenze für den Startpunkt der Untersuchung eine durchlässige ist, dass auch Ereignisse, die vor dem Jahr 1950 stattfanden, Einzug in meine Überlegungen gefunden haben. Gleichzeitig führt m. E. kein direkter Weg vom nationalsozialistischen zum bundesrepublikanischen Fremdenverkehr. Es lassen sich aber durchaus Kontinuitäten ausmachen. Auch im Nationalsozialismus wurde eher auf eigene Faust als organisiert verreist, der Kraft durch Freude (KdF)-Tourismus hatte wohl einen Anteil von 10 bis 20 % am gesamten Fremdenverkehrsaufkommen.¹⁰ Der KdF-Fremdenverkehr war aber eine Leitideologie für den nationalsozialistischen Fremdenverkehr, dessen Vorzeigeprojekt, das nicht fertiggestellte Seebad Prora auf Rügen, steht aber in keiner Linie zu den ebenfalls groß dimensionierten Ferienzentren in Schleswig-Holstein aus den 60er Jahren.

Neben diesen inhaltlichen Überlegungen gibt es auch einen ganz pragmatischen Grund, der einen Beginn der Untersuchung im Jahr 1950 sinnvoll erscheinen lässt. Ab dem Beginn des Jahrzehnts liegt die Fremdenverkehrsstatistik Schleswig-Holsteins in ungebrochener Folge vor. Ihre Auswertung bildet die Grundlage für die Behandlung des Strukturwandels. Diese hat aber auch eigene Schwierigkeiten und Grenzen, und eine hiervon markiert den Endpunkt der Untersuchung mit dem Wechsel von den 70er zu den 80er Jahren. Im Jahr 1981 wurde die Fremdenverkehrsstatistik grundlegend reorganisiert, die Zahlen vor und nach diesem Datum sind nahezu nicht mehr vergleichbar. Gab

10 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismusgeschichte – ein Mauerblümchen mit Zukunft! Ein Forschungsüberblick. In: H-Soz-Kult, 06.10.2011, S. 12, abrufbar unter <http://www.hsozkult.de/searching/id/forschungsberichte-1119>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017. Die Seitenangabe bezieht sich auf die paginierte PDF-Version des Beitrags.

es bis dahin eine wechselnde Zahl berichtspflichtiger Fremdenverkehrsgemeinden, wurden nun alle Gemeinden erfasst. Zur selben Zeit wurden aber nur noch Betriebe ab der Abschneidegrenze von neun Betten in die Statistik aufgenommen. Mehr als die Hälfte des schleswig-holsteinischen Bettenangebots fand also in der Statistik ab diesem Zeitpunkt keine Berücksichtigung mehr.¹¹ Dies macht es ausgesprochen schwierig, die statistische Entwicklung und damit die Strukturen des Fremdenverkehrs der 80er Jahre im Vergleich mit den vorangegangenen Jahrzehnten zu verfolgen. Ein weiterer Grund für die Wahl des Endpunktes bestand in der Funktion der Wende von den 70er zu den 80er Jahren als Epochengrenze. Die strukturelle Entwicklung der 70er Jahre in Schleswig-Holstein war geprägt durch die hier ausführlich untersuchten Großprojekte, die sich nach ihrer Etablierung auf dem Markt zu behaupten hatten und nicht selten in wirtschaftliche Schwierigkeiten gerieten. Der Fremdenverkehr der 80er Jahre wies keine analogen Umbrüche auf, sondern stagnierte vielmehr – dies kann bei aller Vorsicht gegenüber Vergleichbarkeit beispielsweise der Übernachtungszahlen durchaus gesagt werden.¹² Gleichzeitig begannen in den späten 70er und in den 80er Jahren eine Reihe von anders gelagerten Veränderungen einzusetzen, die nicht nur diesen Wirtschaftszweig grundlegend verändern sollten. Gemeint ist der Einzug von EDV-Systemen in alle Wirtschaftsbereiche, der im Fremdenverkehr z. B. die Buchung von Urlaubsunterkünften und die Funktion von touristischen Strukturen wie den Reisebüros, den örtlichen Fremdenverkehrsbüros usw. auf vollkommen neue Füße stellte. Dieser, grundsätzlich von den Strukturveränderungen der 50er bis 70er Jahre verschiedene, nichtsdestotrotz aber ebenso als Strukturwandel zu bezeichnende Wandel, erfordert m. E. eine andere Betrachtungsweise und kann deshalb im Rahmen dieser Arbeit nicht geleistet werden. Insofern erscheint es mir folgerichtig, die 80er Jahre, die an ihrem Ende mit dem beginnenden

11 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg. Anforderungen an eine Tourismuspolitik zur Revitalisierung des touristischen Angebots. Uni-Diss Kiel 2009, S. 118f; vgl. auch Holler, Lotte: Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in der deutsch-dänischen Grenzregion. In: Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel (Hg.): Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs in der deutsch-dänischen Grenzregion. Kiel 1991, S. 145-241, hier S. 186.

12 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 118ff.

Wiedervereinigungsprozess eine scheinbar natürliche Grenze für eine regionalgeschichtliche Untersuchung in der Zeit der alten Bundesrepublik bilden, nicht mehr zu berücksichtigen.

Aus der Fragestellung und dem Untersuchungszeitraum ergibt sich folgender Aufbau der Arbeit. Zunächst werde ich in einem kurzen Kapitel **„Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1900 und 1945“** die Vorgeschichte mit einem Schwerpunkt auf die Herausbildung der modernen Strukturen des Fremdenverkehrs um die Wende zum 20. Jahrhundert, sowie die Entwicklung dieser Strukturen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs verfolgen. Im Kapitel **„Strukturwandel in den Jahren 1950-1965“** wird der Wandel in den verschiedenen Ferienregionen des Landes auf Basis der statistischen Entwicklung analysiert. Das Kapitel **„Strukturwandel in den Jahren 1965-1980“** bildet eines der beiden Kernkapitel der Arbeit. Hier werden die einschneidenden Wandlungsprozesse am Beispiel dreier Großprojekte eingehend untersucht und mit der statistischen Entwicklung im Rest des Bundeslandes verglichen. Die drei in diesem Kapitel untersuchten Großprojekte sind die Anlage Burgtiefe auf Fehmarn, das Feriencentrum Damp sowie das nicht verwirklichte Bauprojekt „Atlantis“ in Westerland auf Sylt. An allen drei Anlagen lassen sich unterschiedliche Aspekte der mit den Großprojekten verbundenen Veränderungen des Fremdenverkehrs diskutieren, wobei die Anlage auf Fehmarn im Zentrum der Untersuchung steht. Das zweite Kernkapitel der Arbeit befasst sich mit der **„Entstehung einer Landestourismuspoltik in Schleswig-Holstein“**. Hier wird die parlamentarische Diskussion um den Tourismus und die Entwicklung der politischen Instrumente zur Begleitung des Wirtschaftszweiges von den ersten, ernannten Landtagen bis in die neunte Wahlperiode verfolgt. Die Regierungspolitik gegenüber dem Fremdenverkehr wird ebenso thematisiert wie die Rolle der an der Herausbildung der Landesfremdenverkehrspolitik in hohem Maße beteiligten sozialdemokratischen Opposition. Parallel wird die Professionalisierung der Raumplanung als maßgebliches Instrument zur Steuerung des Fremdenverkehrs analysiert. Am Schluss dieses Kapitels findet sich ein Abschnitt über den Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein (FVV), der zum Ende der 60er Jahre gegründet wurde und als neuer Akteur in der sich herausbildenden Fremdenverkehrspolitik auftrat. Den letzten Teil der Arbeit bildet ein kürzeres

Kapitel über die „**Fremdenverkehrswerbung durch das Wirtschaftsministerium**“ in den 50er und 60er Jahren. Die Aufgabe des Fremdenverkehrsreferates im Landesministerium für Wirtschaft und Verkehr war es bis zur Gründung des Fremdenverkehrsverbandes, „**ein Image für Schleswig-Holstein**“ zu erzeugen und die Grundsatzwerbung für das Bundesland zu gestalten. Die aus den dort entstandenen Publikationen abzulesende und ungewöhnliche Kombination aus Wirtschaftspolitik und Fremdenverkehrswerbung rechtfertigt die ausführliche Analyse dieser Broschüren in einem eigenen Kapitel.

1.2 Forschungsstand

Die vorliegende Arbeit hat zwei verschiedene Arten von Forschungsliteratur zu berücksichtigen. Gemeint sind die vornehmlich (wirtschafts-)geographische und wirtschaftswissenschaftliche Literatur zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein und die (tourismus-)historische Fachliteratur zur Geschichte des Bundeslandes, zur Geschichte des Fremdenverkehrs allgemein und in bundesrepublikanischer Zeit. Eine dritte Literatursorte, die jedoch nicht gleichermaßen einen ‚Forschungsstand‘ darstellt, bildet die lokalhistorische und heimatkundliche Literatur zur Geschichte des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Letztere Publikationen werden von mir vornehmlich als Quellen verwendet und die hieraus gewonnenen Informationen zum Strukturwandel in den entsprechenden Kapiteln verarbeitet.

1.2.1 Wirtschaftswissenschaftliche und geographische Fachliteratur

In vielerlei Hinsicht nützlich für die vorliegende Arbeit erwies sich die Dissertationsschrift der heutigen Geschäftsführerin des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein (TVSH), Catrin Homp.¹³ Trotz des wirtschaftswissenschaftlichen Ansatzes, der sich in der Zielsetzung der Arbeit ausdrückt, eine Wiederbelebungsstrategie für das touristische An-

¹³ Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg.

gebot des Landes zu formulieren, hat Homp durch ihre akribische Auswertung der Fremdenverkehrsstatistik des Bundeslandes wichtige Vorarbeiten geleistet, die für die vorliegende Arbeit genutzt werden konnten. Für die historische Erklärung und Analyse des Strukturwandels im Fremdenverkehr und für die Bewertung der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrspolitik gilt dieser Befund allerdings nicht in gleichem Maße, wodurch meine Themenstellung ihre Berechtigung erhält. Schon vor der Studie von Homp hatten mehrere Untersuchungen den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr zum Thema. Den Anfang machte die kaum rezipierte Kleinstudie der späteren Ministerpräsidentin Heide Simonis mit wirtschaftswissenschaftlichem Schwerpunkt, die wenige Jahre später von einer im Politikbetrieb viel diskutierten und im Auftrag der Landesregierung erstellten Studie von Herbert Hoffmann abgelöst wurde.¹⁴ Letztere ist besonders informativ für die Rekonstruktion der Entwicklung des Fremdenverkehrs in den 50er und 60er Jahren, die über die Auswertung der Fremdenverkehrsstatistik hinausgeht. Viele Überlegungen Hoffmanns wurden aber durch den Bau der Feriencentren und den Bauboom an den Küsten innerhalb sehr kurzer Zeit obsolet. Die Entstehung der Studie ist aber Ausdruck der um die Wende zu den 70er Jahren verstärkten politischen Aufmerksamkeit für den Fremdenverkehr, deren Analyse in vorliegender Arbeit breiten Raum einnimmt. Zur Bewertung des wirtschaftlichen Strukturwandels im Fremdenverkehr sind darüber hinaus zwei weitere Studien aus dem Kieler Institut für Weltwirtschaft zu nennen, deren Fokus aber jeweils auf die 80er Jahre gerichtet ist und die nur ergänzende Hinweise für den hier behandelten Untersuchungszeitraum liefern können.¹⁵ Für die Analyse der schleswig-holsteinischen Feriencentren liegen eine Vielzahl von wirtschaftswissenschaftlichen, landesplanerischen und geographischen Arbeiten vor, deren Ergebnisse Ein-

14 Vgl. Simonis, Heide: Untersuchung über die Entwicklung des Fremdenverkehrs und der Touristik in Schleswig-Holstein. Kiel o. J. [um 1968]; Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. München 1970.

15 Siehe Hoffmeyer, Martin/Krieger, Christiane/Soltwedel, Rüdiger: Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1987, S. 28–32; siehe auch Holler, Lotte: Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs.

gang in das entsprechende Kapitel gefunden haben.¹⁶ Hierbei ist die Studie von Reinhard Kurz aus dem Jahr 1979 hervorzuheben, in der die Baugeschichte vieler dieser Anlagen aus geographischer Perspektive beleuchtet wird und die insbesondere für die Bewertung der Finanzierungsstruktur der Ferienzentren und für die ersten Betriebsjahre der Anlagen ein unverzichtbares Hilfsmittel darstellte.¹⁷ Daneben liegen für die Region Nordfriesland und besonders für die Insel Sylt bereits (wirtschafts-)geographische Untersuchungen vor.¹⁸ Für andere Regionen ist der Forschungsstand nicht derart gut.¹⁹

1.2.2 Tourismus- und Regionalgeschichte

Kaum eine deutschsprachige Publikation über die Geschichte des Tourismus kommt ohne die Erwähnung des 1958 erstmals erschienenen Aufsatzes von Hans Magnus Enzensberger aus, in dem dieser den in-

- 16 Zu nennen sind hier neben einer Reihe kleinerer bzw. aus diesen abgeleiteter Studien insbes. Uthoff, Dieter: Ansätze zu einer Effizienzkontrolle der regionalen Fremdenverkehrspolitik. Teil III. Analyse räumlicher und regionalwirtschaftlicher Auswirkungen staatlich geförderter Ferienzentren. Hannover 1976; Klemm, Christiane: Methoden der Fremdenverkehrsplanung auf Landkreisebene als Planungsbeispiel für die Regional- und Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung 35 (1977), Heft 5, S. 230-238; Thomas, Klaus: Zur Funktion und baulichen Struktur von Ferienzentren. Untersuchung an Beispielen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Uni-Diss. Berlin 1977.
- 17 Siehe Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee. Geographische Untersuchungen zu einer neuen Angebotsform im Fremdenverkehrsraum. Trier 1979.
- 18 Siehe die beiden umfangreichen Arbeiten von Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnen in ihren Auswirkungen auf Bad und Stadt Westerland auf Sylt. Kiel 1974, und Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt. Sozioökonomische und raumplanerische Probleme des Fremdenverkehrs an der deutschen Nordseeküste dargestellt am Beispiel der Insel Sylt – Planung und Realität in Erholungsgebieten. Bredstedt 1976.
- 19 Es liegt eine Reihe von Qualifikationsarbeiten zu unterschiedlichen Regionen vor, die aber aufgrund von Quellenauswahl und wissenschaftlicher Qualität nahezu nicht nutzbar sind. Auf eine Auflistung dieser Arbeiten wird an dieser Stelle verzichtet, sie finden ggf. Eingang in die entsprechenden Kapitel. Eine Liste findet sich bei Danker, Uwe/Lehmann, Sebastian: „Strukturwandel: Schleswig-Holstein als Land“, S. 48, EN 55; Stattdessen sei an dieser Stelle noch verwiesen auf Luft, Hartmut: Der Fremdenverkehr in der Holsteinischen Schweiz. Eine geographische Untersuchung. Uni-Diss. Kiel 1975.

dustriellen Charakter des Fremdenverkehrs betonte und eine Theorie des Fremdenverkehrs zu entwickeln versucht hatte.²⁰ Ob diese Diagnose des industriellen Charakters zutreffend oder verfrüht war, wird noch zu klären sein. Im Hinblick auf die stetige Nennung und Verarbeitung, die der Text seit spätestens den 90er Jahren innerhalb des überschaubaren Feldes der Tourismusgeschichte aufweist, dürfte es sich um einen der meist diskutierten Texte des Publizisten handeln, der besonders bedeutend war für das sich seit diesen Jahren entfaltende Forschungsfeld. Dieses hatte mit dem Erscheinen von Cord Pagenstechers Studie zum bundesdeutschen Tourismus einen wichtigen „Meilenstein“ aufzuweisen, wie der ebenfalls auf dem Gebiet tätige Rüdiger Hachtmann es formulierte.²¹ Pagenstechers Untersuchung, die aufgrund ihres empirischen Zugriffs und ihrer Breite immer noch grundlegend ist und nicht zuletzt deshalb knapp zehn Jahre nach ihrer ersten Veröffentlichung im Jahr 2003 eine zweite Auflage erfahren hat, setzte die bis zu diesem Zeitpunkt veröffentlichten Darstellungen anderer deutschsprachiger Autor_innen fort. Sie rundete das bis dahin sehr lückenhafte Bild des Fremdenverkehrs für die bundesrepublikanischen Jahrzehnte ab.²² Seine auf den Überlegungen des englischen Soziologen John Urry aufbauende Studie zum „touristischen Blick“ ist für die in meiner Arbeit interessierende Frage nach dem touristischen Strukturwandel vor allem deshalb von Bedeutung, weil sie abgesicherte Informationen über die Entwicklung des Fremdenverkehrs in der Bundesrepublik in einer Dichte bietet, die bis heute unerreicht ist.²³ Der „touristische Blick“ selbst hingegen ist für die vorliegende Arbeit

20 Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus. In: Enzensberger, Hans Magnus: Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a. M. 1962, S. 179-204, hier S. 196. Der Text basiert auf einer Sendung des NDR und erschien in gedruckter Form zuerst in Merkur (1958), Heft 126.

21 Hachtmann, Rüdiger: Tourismusgeschichte – ein Mauerblümchen mit Zukunft!, S. 13. S. o., FN 10.

22 Siehe Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus.

23 Zu Pagenstechers Gebrauch des auf Urry zurückgehenden „Blicks“ vgl. ebd., S. 25-48; siehe auch zuletzt Urry, John/Larsen, Jonas: The Tourist Gaze 3.0. Los Angeles u.a. 2011; kritisch zu dem Forschungsansatz von Urry auch Spode, Hasso: Der Blick des Post-Touristen. Torheiten und Trugschlüsse in der Tourismusforschung. In: Spode, Hasso/Ziehe, Irene (Hg.): Gebuchte Gefühle. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 7. München, Wien 2005, S. 139-161, insbesondere. S. 140-145.

nicht so relevant, da auch die im letzten Kapitel meiner Arbeit untersuchte Fremdenverkehrswerbung des Wirtschaftsministeriums unter anderen Fragestellungen untersucht wird als bei Pagenstecher.²⁴ Neben Pagenstecher sind für die Erforschung des modernen Massentourismus als historischem Forschungsfeld insbesondere die Arbeiten Hasso Spodes zu nennen. Thematisch deutlich breiter aufgestellt als Pagenstecher publizierte Spode in den vergangenen Jahrzehnten diverse Aufsätze zu unterschiedlichen Aspekten des Fremdenverkehrs, von der „Hotelgeschichte“ bis zur „Geschichte der Tourismusgeschichte“. Letzterer thematisiert auch die Anfänge nichthistorischer Tourismusforschung und ist für die Bewertung der tourismuswissenschaftlichen Literatur der 60er und 70er Jahre auch im Zusammenhang mit den Fragestellungen dieser Arbeit erhellend.²⁵ Grundlegend waren aber in vielerlei Hinsicht die beiden Bände Spodes aus den 90er und frühen 2000er Jahren. Im Sammelband „Goldstrand und Teutonengrill“ wurden erstmals eine Reihe von Themen des sich entwickelnden Feldes der Tourismusgeschichte formuliert, darunter die für diese Arbeit bedeutsamen Analysen Axel Schildts zum „Urlaubstourismus der Westdeutschen“ bis 1970 und dem von Alexander Wilde verfassten Aufsatz zum

-
- 24 Cord Pagenstecher hat seine Überlegungen zur Visual History des Fremdenverkehrs bislang in einer Vielzahl von Aufsätzen ausgeführt, von denen aber nur wenige für die in meiner Arbeit behandelten Fragestellungen von Bedeutung sind. Aus diesen Aufsätzen seien dennoch, weil grundlegend, erwähnt ders.: Reisekataloge und Urlaubsalben. Zur Visual History des touristischen Blicks. In: Paul, Gerhard (Hg.): Visual History. Ein Studienbuch. Göttingen 2006, S. 169-187; zur Methodik der Analyse privater Urlaubsalben auch ders.: Zwischen Tourismuswerbung und Autobiographie. Erzählstrukturen in Urlaubsalben. In: Spode, Hasso/Ziehe, Irene (Hg.): Gebuchte Gefühle. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 7. München, Wien 2005, S. 82-91; weiterhin ders.: Antreten zum Lotterleben. Private Fotoalben als Quelle einer Visual History des bundesdeutschen Tourismus. In: Gilomen, Hans-Jörg/Schumacher, Beatrice/Tissot, Laurent (Hg.): Freizeit und Vergnügen vom 14. bis zum 20. Jahrhundert/Temps libre et loisirs du 14e au 20e siècles. Zürich 2005, S. 201-220.
- 25 Siehe aus der Vielzahl der Aufsätze Spodes zum Fremdenverkehr ders.: Eine kurze Geschichte des Hotels. Zur Industrialisierung der Gastlichkeit. In: Löffler, Klara u.a. (Hg.): Das Hotel. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 9. Berlin 2011, S. 10-31; ders.: Zur Geschichte der Tourismusgeschichte. In: Kolbe, Wiebke/Noack, Christian/Spode, Hasso (Hg.): Tourismusgeschichte(n). Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 8. München, Wien 2009, S. 9-22. Weitere Publikationen Spodes in den einzelnen Kapiteln.

Fremdenverkehr in der unmittelbaren Nachkriegszeit.²⁶ Auch sein 2003 erschienener Band mit dem sprechenden Titel „Wie die Deutschen ‚Reiseweltmeister‘ wurden“ ist als einführende Lektüre in die deutsche Tourismusgeschichte weiterhin zu empfehlen.²⁷ Noch früher als Spode begründete der Band von Christine Keitz das Feld der bundesrepublikanischen Tourismusgeschichte und ihr Band ist ebenso wie Rüdiger Hachtmanns Buch „Tourismus-Geschichte“, das einen Zeitraum von der Antike bis in die jüngste Zeit behandelt, als Einführung in die Geschichte des Fremdenverkehrs weiterhin hilfreich.²⁸ Studien wie Till Mannings Buch über die „Italiengeneration“ oder zuletzt der Band von Sina Fabian über den „Boom in der Krise“ erweiterten die durch die o. g. überblicksartigen Monographien gelegten Grundlagen zur Geschichte des Fremdenverkehrs in der Bundesrepublik noch einmal deutlich, haben aber ebenfalls einen gesamtgesellschaftlichen Fokus und bearbeiten oftmals eher kulturhistorische Fragestellungen.²⁹ Die hier vorgestellten Monographien zeigen es an: Die tourismusgeschichtlichen Grundlagen sind seit mittlerweile knapp 20 Jahren gelegt, indes steht die regionalgeschichtliche Forschung über den Fremdenverkehr noch in den Anfängen. Dies liegt an den eher kulturwissenschaftlichen denn historischen Forschungskonjunkturen innerhalb der im weitesten Sinne touristischen Fragestellungen nachgehenden Wissenschaftscommunity.³⁰ Matthias Freses Aufsätze zum Fremdenverkehr in Westfalen bilden hier eine wichtige Ausnahme, weil sie

26 Siehe Spode, Hasso (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989. Berlin 1996. Darin die Aufsätze von Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“. Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945-1970), S. 69-85, sowie Wilde, Alexander: Zwischen Zusammenbruch und Währungsreform. Fremdenverkehr in den westlichen Besatzungszonen, S. 87-103.

27 Siehe Spode, Hasso: Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden.

28 Siehe Keitz, Christine: Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland. München 1997; siehe weiterhin Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte.

29 Siehe Manning, Till: Die Italiengeneration. Stilbildung durch Massentourismus in den 1950er und 1960er Jahren. Göttingen 2011; siehe auch Fabian, Sina: Boom in der Krise. Konsum, Tourismus, Autofahren in Westdeutschland und Großbritannien 1970-1990. Göttingen 2016.

30 Ein Überblick über das gesamte Feld der Tourismusgeschichte würde den Rahmen des hier ja mehrere Stränge abdeckenden Berichts sprengen. Es sei verwiesen auf den schon genannten Literaturbericht von Hachtmann, Rüdiger: Tourismusge-

quellengesättigt regionale und lokale Strukturen des Fremdenverkehrs untersuchen.³¹

Auch auf regionalgeschichtlicher Ebene, ohne besonderen Fremdenverkehrsschwerpunkt, ist die Literatursituation für den Untersuchungszeitraum immer noch unbefriedigend. Zwar wird gelegentlich der Fremdenverkehr thematisiert, aber mit Bezug zum Strukturwandel ist Langes Text in der zweiten Auflage der „Geschichte Schleswig-Holsteins“ der einzig relevante. Er ist naturgemäß kurz und weist nur in wenigen Aussagen über die schon genannten Arbeiten von Hoffmann und von Kurz über die Ferienzentren hinaus.³² Die schon in den 90er Jahren publizierte Arbeit von Astrid Paulsen über den Tourismus in der Holsteinischen Schweiz bearbeitet nur den Zeitraum bis 1914 und der als Ausstellungsband zur Tourismusgeschichte Ostholsteins konzipierte Band von Griep und Pfingsten dringt ebenfalls nur in wenigen Beiträgen in den hier interessierenden Zeitraum vor.³³ Eine das gesam-

schichte – ein Mauerblümchen mit Zukunft, sowie die älteren Literaturberichte von Pagenstecher, Cord: Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte – ein Literaturbericht. In: Archiv für Sozialgeschichte 38 (1998), S. 591-619, und Gyr, Ueli: Reisekultur und Urlaubsanalyse. Forschungstrends in neueren Untersuchungen. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 104 (2008), S. 215-228.

- 31 Siehe Frese, Matthias: Naherholung und Ferntourismus. Tourismus und Tourismusförderung in Westfalen 1900-1970. In: Reininghaus, Wilfried/Teppe, Karl (Hg.): Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele. Paderborn 1999, S. 339-387; siehe auch ders.: Erlebnis und Erholung. Land und Stadt im Fokus des Tourismus in Westfalen 1945-2010. In: Kerstin, Franz-Werner/Zimmermann, Clemens (Hg.): Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven. Paderborn 2015, S. 197-223; der zuletzt erschienene Sammelband von Siebeneicker und Wagener liefert zwar einige nützliche Aufsätze, ist aber eine Begleitpublikation für eine Ausstellung und erfüllt deshalb nicht gleichermaßen die Anforderungen einer wissenschaftlichen Regionalgeschichte. Siehe Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016.
- 32 Lange, Ulrich: Strukturwandel. In: Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. 2. Aufl. Neumünster 2003, S. 681-743, hier S. 721-725. Weder die Arbeit von Hoffmann noch die von Kurz werden in dem knappen Literaturverzeichnis genannt, die Bezugnahme insbes. auf Kurz ist aber eindeutig.
- 33 Siehe Paulsen, Astrid: „... ein gesegneter und reizvoller Fleck Erde...“ – Tourismus in der Holsteinischen Schweiz 1867-1914. Neumünster 1994; siehe weiterhin Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele: Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins. Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung zum 50-jährigen Bestehen der Volksbank Eutin. Eutin 2003.

te Bundesland in den Blick nehmende Tourismusgeschichte liegt aber noch nicht vor.

1.3 Methodenteil

Die beiden Kernkapitel der Arbeit zum „**Strukturwandel in den Jahren 1965-1980**“ und zur „**Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein**“ erfordern einführende Bemerkungen zu den verwendeten Quellen und zur verwendeten Methode. Die Platzierung dieser Informationen in der Einleitung dieser Arbeit dient der besseren Lesbarkeit der Darstellung in den Kapiteln. Die übrigen Kapitel der Arbeit basieren auf klar umrissenen Quellenbeständen, die jeweils zu Beginn aufgeführt sind.

1.3.1 Zur Methode im Kapitel „Strukturwandel in den Jahren 1965-1980“

Das Kapitel befasst sich neben der Analyse des Strukturwandels im Fremdenverkehr auf Basis der statistischen Daten intensiv mit der Entstehungsgeschichte der schleswig-holsteinischen Ferienzentren. Die Quellenlage für diese Großprojekte ist zwar nicht schlecht, jedoch erfordert es die schleswig-holsteinische Archivlandschaft, eine Auswahl der für die Untersuchung in Frage kommenden Quellen zu treffen. Das ist sinnvoll, um sicherzustellen, dass der Aufwand hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten im Verhältnis zum zu erwartenden Ertrag steht.³⁴ Ferienzentren wurden in strukturschwachen Gebieten errichtet und dieser Umstand hatte wesentlichen Einfluss auf die Quellenbildung und Überlieferung. Vor dem Hintergrund der städtischen Planungshoheit stand die Untersuchung der lokalen Überlieferung zunächst im Fokus. Es wurde jedoch schnell deutlich, dass für die Großprojekte auch die Untersuchung von Quellen aus den Landesministeri-

34 Daneben erfordert es die akademische Redlichkeit insbesondere in zeithistorischen Arbeiten, die aufgrund ihres oftmals vorhandenen Überangebots an möglichen Ressourcen eine thematische Auswahl erfordern, die verwendeten Quellen offenzulegen.

en erforderlich sein würde. Außerdem zeigte sich, dass die lokale Überlieferung ausgesprochen unterschiedlich ausfällt und teilweise, wie in der Region Ostholstein, zum Zeitpunkt der Recherche kein Kreisarchiv existiert bzw. kommunale Archive nicht zugänglich waren.³⁵

Ein Beispiel: Die Quellengrundlage für die kommunale Entscheidungsfindung bei dem Ferienzentrum Damp in der strukturschwachen Region Schwansen umfasst nur wenige handschriftliche Seiten im Protokollbuch der Gemeinde Damp. Archiviert wird diese Quelle durch die Archivgemeinschaft Gettorf, welche die Archivalien für einige kleinere schleswig-holsteinische Gemeinden und Ämter, wie in diesem Fall für das Amt Schlei-Ostsee, organisiert. Das Archivgut verbleibt im Rahmen der Archivgemeinschaft in den jeweiligen Gemeinden und eine Nutzung ist hierdurch, trotz sehr hilfsbereiter Archivmitarbeiter_innen, eingeschränkt.³⁶ Im Gegensatz dazu ist die Überlieferungsdichte für Damp im Landesarchiv Schleswig-Holstein recht umfassend, allerdings aufgrund der vor allem die Perspektive der Landesebene dokumentierenden Archivalien eben einseitig. Andere Ferienzentren, wie z. B. Weißenhäuser Strand oder Wendtorf in der Kieler Bucht, tauchen in der Überlieferung des Landesarchivs nur in sehr geringem Umfang auf.

Anders im Fall Burgtiefe auf Fehmarn: Zu diesem sehr früh entstandenen Ferienzentrum ist ein umfangreicher Quellenbestand im Stadtarchiv Burg vorhanden, obwohl der Bestand keine Vorgangsakten der Stadtverwaltung mehr umfasst. Es stehen jedoch die Protokolle der Stadtvertretung, des Magistrats und zahlreicher Ausschüsse zur Verfügung sowie einige weitere Quellen und eine Sammlung von einschlägiger Literatur. Daneben existieren auch im Landesarchiv in Schleswig einige Vorgangsakten zu diesem Projekt. Da das Ferienzentrum in Burgtiefe durch seine architekturhistorische Bedeutung bereits einige Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat, war schnell klar, dass sich meine Untersuchung auf dieses Bauprojekt konzentrieren würde. Außer-

35 Im Gegensatz hierzu verfügt das Kreisarchiv Nordfriesland (i. F. KrA NF) über eine gute Überlieferung zum Fremdenverkehr an der Nordsee. Die entsprechende Akten zum Bauprojekt „Atlantis“ auf Sylt wurden dort eingesehen.

36 Vgl. den Internetauftritt der Archivgemeinschaft unter <http://www.archivgemeinschaft-gettorf.de>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

dem lassen sich anhand dieses Projekts einige Entwicklungen im schleswig-holsteinischen Tourismus erstmals beobachten.³⁷ Neben einer architekturhistorischen Einordnung haben sich auch beispielsweise Geographen und Soziologen mit der Anlage beschäftigt. Es liegen Daten über den Betrieb des Ferienzentrums vor, ein Umstand, der für eine Einordnung der Bedeutung der Ferienzentren besonders relevant ist.³⁸ Man muss sich vor Augen führen, dass ein vornehmlich privatwirtschaftliches Bauprojekt im Moment seiner Fertigstellung, abgesehen von der etwaigen Dokumentation von Verwendungsnachweisen für gezahlte Fördergelder, weitgehend aus der staatlichen archivalischen Überlieferung verschwindet, während Firmenarchive nicht zur

37 Hierbei ist jedoch zu betonen, dass nicht das Vorhandensein einer Quellenüberlieferung zu einer erhöhten Beschäftigung mit Burgtiefe in den vergangenen Jahren geführt hat. Vielmehr dürfte dafür der Umstand verantwortlich sein, dass das Ferienzentrum von Arne Jacobsen entworfen wurde, obwohl es in dessen Gesamtwerk lediglich eine Randstellung einnimmt. Vgl. hierzu bes. Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens in Burgtiefe auf Fehmarn. Ein Gesamtkunstwerk in Gefahr. In: Die Denkmalpflege 63 (2005), Heft 1, S. 4-14; Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum „Burgtiefe“ auf Fehmarn (1965-1973). Eine Studie zum Verhältnis von Planung, Ausführung und Fortentwicklung. Unveröffentlichte Magisterarbeit Uni Kiel 1994; Klahn, Karl-Wilhelm: Fehmarn – Eine Insel im Wandel der Zeiten. Von der Badekarre zum Ostseeheilbad Burg auf Fehmarn. Neumünster 2001; keine Erwähnung findet bezeichnenderweise das Ferienzentrum bzw. allgemein der Fremdenverkehr auf der Insel Fehmarn in Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen.

38 Siehe inbes. Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen zum Freizeitverkehr auf der Insel Fehmarn. Hannover 1977; Ders.: Zur freizeitorientierten Inwertsetzung des ländlichen Raumes auf Fehmarn: Die Integration des Freizeitverkehrs in Siedlung und Landgemeinden Fehmarns. In: Schnell, Peter/Weber, Peter (Hg.): Agglomeration und Freizeitraum. Paderborn 1980, S. 149-165; siehe Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn. Eine vergleichende soziologische Untersuchung in einem neuen Ferienzentrum und in alten Ferienorten auf der Insel Fehmarn. Starnberg 1976; siehe auch Stadtarchiv Burg auf Fehmarn (i. F. StA Burg): Tourismus und Freizeitverkehr auf der Insel Fehmarn – Strukturen und Prozesse der touristischen Inwertsetzung eines peripheren Küstenraums und ihre regionalwirtschaftlichen Auswirkungen. Berichte über ein kulturgeografisches Hauptpraktikum an der Universität Hannover. Wintersemester 1984/85. Leitung: Hans-Georg Möller (i. F. wird diese Arbeit abgekürzt als „Tourismus und Freizeitverkehr“); siehe Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee; den touristischen Zustand auf der Insel vor Entstehung des Ferienzentrums, allerdings im Zusammenhang mit der Modernisierung in diesem Bereich, dokumentiert Lehmkuhler, Erich: Landschaftsaufbauplanung der Insel Fehmarn. Gutachten der TU Berlin. Berlin 1969.

Verfügung stehen. Insofern ist das Vorhandensein eines gewissen Forschungsstandes für ein umfangreiches Bau- und Wirtschaftsprojekt Voraussetzung für eine eingehende Beurteilung. Aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive stellt meine Untersuchung jedoch die erste umfassende und auf Archivquellen basierende Darstellung des Ferienzentrums Burgtiefe dar.³⁹ Eine solche Perspektive bietet den Vorteil, die Entstehung der Ferienzentren in einen gesellschaftlichen Kontext einordnen zu können und unterschiedliche Interessenlagen und Modernisierungseffekte zu identifizieren, die zu der schleswig-holsteinischen Variante des ‚modernen‘ Massentourismus geführt haben.

Um mögliche, aus der intensiven Beschäftigung mit nur einem Ferienzentrum resultierende Fehlschlüsse zu vermeiden, wurden auch die vorhandenen Quellen zum Ferienzentrum Damp, insbesondere im Landesarchiv Schleswig-Holstein, durchgesehen. Anhand dieser Quellen sollen Gemeinsamkeiten sowie abweichende Entwicklungen zu Burgtiefe geschildert werden. Der Fokus der Untersuchung liegt jedoch eindeutig auf dem Fehmarnener Ferienzentrum.

Federführend für die administrative Betreuung der Entstehung der touristischen Großprojekte im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr war das Referat für Fremdenverkehr im Wirtschaftsministerium, dessen überlieferte Akten zu den einzelnen Projekten Eingang in meine Untersuchung gefunden haben. Archivbestände anderer Ministerien wurden darüber hinaus für die Untersuchung der Ferienzentren nur punktuell herangezogen.

Für die mediale Rezeption der schleswig-holsteinischen Ferienzentren wurden unterschiedliche Quellen verwendet. Für die überregiona-

39 Die Magisterarbeit von Bettina Michaelis-Otte befasst sich mit dem Ferienzentrum vor allem aus einer kunsthistorischen Perspektive. Frau Michaelis-Otte stellte mir dankenswerterweise nicht mehr im Stadtarchiv Burg vorhandene Quellen zur Verfügung; Einzelaspekte zur Geschichte des Ferienzentrums Burgtiefe habe ich bereits in Aufsätzen vorgelegt, vgl. Harbeke, Thorsten: Der Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Tourismus (1950-1990). In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster 2014, S. 210-225, hier S. 210-212; vgl. außerdem Harbeke, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein. Strukturwandel und Diskussionen am Beispiel des Ferienzentrums Burgtiefe auf Fehmarn. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 225-249.

le Presse wurde stellvertretend „Der Spiegel“ untersucht, der sich in vielen Ausgaben mit der von der Redaktion hauptsächlich negativ konnotierten Entwicklung in Schleswig-Holstein befasste. Systematisch wurde die Berichterstattung über das Projekt Burgtiefe im „Fehmarnschen Tageblatt“, der Lokalzeitung der Insel, verfolgt. Punktuell wurde Hinweisen aus Akten auf Berichterstattung in überregionalen Medien nachgegangen. Es fand jedoch keine systematische Untersuchung beispielsweise der „Kieler Nachrichten“ statt, da die Gleichförmigkeit und Inhaltsarmut der Berichterstattung über die allgemeine Entwicklung im schleswig-holsteinischen Tourismus, wie sie in Pressespiegeln innerhalb der Akten des Landesarchivs vorzufinden war, den Nutzen einer intensiveren Beschäftigung mit dieser Zeitung zweifelhaft erscheinen ließ.⁴⁰ Gleichwohl bin ich der Ansicht, dass die gefundenen Zeitungsartikel aus der schleswig-holsteinischen Regionalpresse zusammen mit den ebenfalls verwendeten Zeitungsberichten aus der überregionalen Presse eine ausreichende Quellenbasis für den medienöffentlichen Diskurs über die Ferienzentren darstellt.⁴¹ In diesem Zusammenhang geht es mir um die Rekonstruktion eines Diskurses um die Ferienzentren, der sich weniger in der Tagespresse als in (Fach-)Zeitschriften mit größeren thematischen Artikeln entfaltete. Hierfür wurden die Architekturfachzeitschriften „Bauwelt“ und „Deutsche Bauzeitschrift“ durchgesehen, daneben Architekturführer und Literatur zur Planungsgeschichte von Feriengroßanlagen.

Den Abschluss dieses Kapitels über den Strukturwandel in den Jahren zwischen 1965 und 1980 bildet ein Abschnitt über ein gescheitertes Bauprojekt an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste. Das Projekt „Atlantis“ und die Geschichte seines Scheiterns als Zusammen-

40 Auch eine exemplarische Recherche zum Ferienzentrum Damp in den Ausgaben des Flensburger Tageblatts, durchgeführt von zwei Studierenden der Universität Flensburg im Rahmen einer Lehrveranstaltung zur Tourismusgeschichte im Wintersemester 2013/14, blieb weitgehend erfolglos.

41 Siehe bspw. Landesarchiv Schleswig-Holstein (i. F. LAS), Abt. 691, Nr. 36074. Darüber hinaus konnten im Zusammenhang mit einem anderen Projekt im Rahmen meiner Tätigkeit für das Institut für schleswig-holsteinische Zeit- und Regionalgeschichte Unterlagen der schleswig-holsteinischen SPD im Archiv der sozialen Demokratie der Friedrich-Ebert-Stiftung (i. F. AdsD) eingesehen werden, die einen spannenden Aspekt einzelner Projekte des Baubooms, wie das letztlich gescheiterte „Atlantis“-Projekt, zeigen und ebenfalls Pressesammlungen beinhalten.

spiel von bürgerlichem Protest und einem strukturpolitischen Umdenken auf Seiten der Landesregierung wird von mir auf Basis von Quellen zur Sylter Bürgerinitiative sowie ausgewählter Quellen zur Formulierung einer touristischen Strukturpolitik dargestellt.⁴²

1.3.2 Zur Methode im Kapitel „Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein“

Der besseren Lesbarkeit des Textes im Hauptteil und der Transparenz des wissenschaftlichen Zugangs zu den Quellen geschuldet, soll an dieser Stelle die Methode der Auswertung des zentralen Quellenbestandes für das Kapitel „Tourismuspolitik“ erläutert werden. In dem Kapitel wird nach der Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein, nach den Bedingungen für die Formierung dieses Politikfeldes in den 60er Jahren und nach den politischen Instrumenten zur Bewältigung des Strukturwandels im Fremdenverkehr und zur Begleitung des Wirtschaftszweiges gefragt. Daneben standen die Akteure auf diesem Politikfeld und ihr Anteil an der Formierung der Fremdenverkehrspolitik als Fachpolitik im Mittelpunkt meines Interesses.

Für die Untersuchung der Entstehung der Tourismuspolitik in Schleswig-Holstein auf Landesebene wurden die Plenarprotokolle und Drucksachen des Schleswig-Holsteinischen Landtages mithilfe einer Filemaker-Datenbank ausgewertet.⁴³ Daneben wurden systematisch

42 Zum Projekt „Atlantis“ fand keine systematische Quellensuche in Archiven statt, da ich mich in der Rekonstruktion der Baugeschichte auf Burgtiefe konzentriert habe. Im Zusammenhang mit meinen Recherchen zum Thema Tourismuspolitik, die ich in einem gesonderten Kapitel vorlege, stieß ich auf einen Aktenbestand im LAS, der sich mit der Veränderung der Strukturpolitik im Hinblick auf eine Änderung des Landesplanungsgesetzes im Nachgang des Planungsstopps für die Ferienzentren beschäftigte. Die Erkenntnisse aus diesem Quellenbestand sowie die Unterlagen zu dem Projekt aus dem KrA NF bilden die Quellengrundlage für die Schilderung der Reaktion der Landesregierung im Fall „Atlantis“.

43 Es handelt sich um die in gedruckter Form erschienenen Plenarprotokolle. Diese wurden unter unterschiedlichen Titeln veröffentlicht. Für die beiden genannten Landtage sowie die 1. und 2. Wahlperiode (bis einschl. der 21. Tagung) erfolgte dies unter dem Titel: Schleswig-Holsteinischer Landtag: Wortprotokoll über die Tagung des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Kiel 1946-1950. Für die 2. (ab der 49. Sitzung, die Zählung der jeweiligen Tagung wurde ab hier umgestellt) bis 6.

die Gesetz- und Verordnungsblätter sowie die Amtsblätter herangezogen.⁴⁴ Letztere wurden in der gedruckten Version durchsehen, da die Nutzung dieser in elektronischer Form nicht praktikabel war. Die Plenarprotokolle der ernannten Landtage (1946 und 1947) sowie der ersten bis achten Wahlperiode der Jahre 1947-1979 wurden dagegen in elektronischer, OCR-texterkannter Form verwendet. Die neunte Wahlperiode wurde bis zum Ende des Jahres 1980 ausgewertet. Es wurde eine Vollerhebung des Sprechens über den Fremdenverkehr im Plenum des Landtags angestrebt. Dies war nur möglich aufgrund der Verfügbarkeit der Quellen in elektronischer Form. Der umfangliche Quellenbestand der Plenarprotokolle ist seit Langem durch die zugehörigen Stichwortverzeichnisse erschlossen. Mit diesen wurde zwar gearbeitet, es wurde jedoch in der Frühphase des Forschungsprozesses deutlich, dass hier zwar mit dem Stichwort „Fremdenverkehr“ ein Großteil derjenigen Debatten gefunden werden konnte, in denen dieser umfanglich thematisiert wurde. Diese Debatten stellten sich aber als nicht ausreichend zur Beantwortung der Forschungsfrage dieses Kapitels heraus, weil es auch um die Ermittlung der inhaltlichen Zusammenhänge ging, in denen der Fremdenverkehr eher am Rande thematisiert wurde, die aber dennoch Aufschluss darüber geben konnten, wie das Thema im politischen Diskurs verarbeitet wurde. Auch für das Auffinden der wichtigsten Gesetzesvorhaben, die in Zusammenhang mit der politischen Begleitung des Fremdenverkehrs standen, erwiesen sich die

Wahlperiode erfolgte die Veröffentlichung unter dem Titel: Schleswig-Holsteiner Landtag: Stenographische Berichte. Kiel 1950-1971. Seit der 7. Wahlperiode werden sie veröffentlicht unter: Schleswig-Holsteinischer Landtag: Plenarprotokoll. Kiel 1971-. In den Fußnoten werden die Titel zur besseren Lesbarkeit alle abgekürzt mit „Plenarprotokoll: ... Wahlperiode (WP), ...Tagung/Sitzung am ..., Seitenangabe, Rede des/der Abgeordneten etc. (ggf. Partei).“ Die hierzugehörigen Drucksachen wurden im Untersuchungszeitraum durchgängig veröffentlicht unter Schleswig-Holsteinischer Landtag: Drucksache. Kiel 1946-. In den Fußnoten werden diese angegeben als Drucksache: ... WP, Nr., ggf. mit ergänzenden Angaben zu Titeln und Verfasser_innen.

- 44 Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein. Kiel 1947-. In den Fußnoten dieser Arbeit zitiert als „Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jahrgang (Jg.) ..., Nr. ..., S. ...“; Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Kiel 1946-. In den Fußnoten dieser Arbeit zitiert als „Amtsblatt für Schleswig-Holstein: Jahrgang ..., Nr. ..., S. ...“

Stichwortverzeichnisse als nicht ausreichend. Aus diesem Grund wurde das Mittel der elektronischen Durchsuchung der Plenarprotokolle nach fremdenverkehrsrelevanten Stichworten und die anschließende inhaltliche Verschlagwortung der Fundstellen gewählt.

Die datenbankgestützte Auswertung der Plenarprotokolle erhob die Verwendung fremdenverkehrsrelevanter Begriffe in den Debatten des Landtags. Es handelt sich hierbei um ein nach Vorüberlegungen festgelegtes Set von Begriffen, die in allen Landtagsprotokollen gesucht wurden. Um eine Vielzahl relevanter Wortbeiträge zu ermitteln, wurde teilweise nur mit Wortbestandteilen gesucht.⁴⁵ Groß- und Kleinschreibung sind für die Texterkennung nicht von Bedeutung, wohl aber die Wortlänge. Insofern war der für die Arbeit zentrale Begriff „Fremdenverkehr“ nicht in allen Fällen in den eingescannten Texten zu finden, was neben der inhaltlichen Erweiterung einen weiteren Vorteil der Verwendung von mehr Suchworten darstellte. Das Suchwort „touris“ wurde gewählt, um den im Untersuchungszeitraum erfolgten Begriffswandel weg vom Fremdenverkehr hin zum „Tourismus“ beobachten zu können, der in dieser Arbeit synonym verwendet wird. Während die wissenschaftliche Verwendung des Begriffs „Tourismus“ auch im deutschsprachigen Raum schon lange vor den 70er Jahren üblich war, ist er für den außerwissenschaftlichen Gebrauch erst später zu beobachten. Die Untersuchung ergab aber hierbei keinen eindeutigen Befund, das Wort wurde im Vergleich zu „Fremdenverkehr“ in der politischen Debatte des Landtags nicht häufig genug verwendet, obwohl es sich andernorts bereits durchgesetzt hatte. Die Suchwörter „Gast“ und „Gäste“ sind dem (politischen) Sprachgebrauch der frühen Bundesrepublik entlehnt, wo eben nicht von „Touristen“ oder „Reisenden“, sondern von den „[Bade]Gästen“ in den Beherbergungsunternehmen des Landes die Rede war. Die Suchbegriffe „Ferien“, „Freizeit“ und „Urlaub“ sind selbsterklärend und sollten fremdenverkehrsrelevante Debatten noch über den konkreten Fremdenverkehrsbezug hinaus ermitteln. Das Suchwort „herberg“ umfasst eine breite Palette von damit auffindbaren Debattenbeiträgen: neben den Jugendherbergen auch das Beherbergungswesen, die Beherbergungsunternehmen, eben-

45 Es handelt sich um die Suchworte: Fremdenverkehr, touris, Gast, Gäste, Ferien, Freizeit, Urlaub, herberg, Hotel, Pension.

so die Fremdenherbergen usw. „Hotel“ und „Pension“ sollten in meinen Vorüberlegungen die wirtschaftliche Struktur des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrsgewerbes widerspiegeln und den Wandel weg von der lange vorherrschenden Privatvermietung hin zur gewerblichen Fremdenbeherbergung dokumentieren. Dies ist allerdings nicht gelungen, da zu selten hiervon im Landtag die Rede ist, zu häufig allerdings von den „Pensionen“ der Beamt_innen gesprochen wird.

Während der Begriff des Fremdenverkehrs die Mehrzahl der Treffer bei der Durchsuchung der Plenarprotokolle erzeugte, wurden über die weiteren Suchworte eine ganze Reihe von Debatten gleichsam ‚eingesammelt‘, die mit dem ersten Begriff nicht gefunden werden konnten. Die Durchsuchung der Texte mit mehreren Suchbegriffen ist auch dem Umstand geschuldet, dass die OCR-Texterkennung niemals perfekte Ergebnisse liefert, sondern die Durchsuchbarkeit eines Dokuments neben der Druckqualität des Ursprungsdokuments auch von der Sorgfalt des Scans sowie der Alterung des Papiers abhängig ist. Je länger ein gesuchtes Wort ist, desto größer ist erstens die Wahrscheinlichkeit, dass es getrennt über mehrere Zeilen verteilt und somit fast nicht auffindbar ist, und desto höher ist zweitens auch die Fehleranfälligkeit im Suchprozess. Im Laufe der Arbeit an den Dokumenten habe ich festgestellt, dass gerade „Fremdenverkehr“ nicht immer gefunden wurde und auch die Stichwortverzeichnisse hier nicht hilfreich waren. Mit der Verwendung der oben dargestellten Methode bin ich deshalb der Überzeugung, nahezu alle relevanten Beiträge zur Beantwortung der Forschungsfrage gefunden zu haben, um auf Basis dieser Quellen den Politikwandel im Fremdenverkehr darstellen zu können.

Ziel der Durchsuchung der Landtagsdebatten war es zu keinem Zeitpunkt, eine quantitative Analyse nach den gewählten Suchbegriffen vorzunehmen. Eine solche hätte neben der reinen Zählung der Begriffshäufigkeiten z. B. auch die Gesamtlänge der Wortbeiträge und die Häufigkeit der Begriffsverwendungen in einem einzelnen Beitrag ermitteln müssen, wobei der geschichtswissenschaftliche Ertrag eher gering ausfallen dürfte. Somit sind die in den einzelnen Kapiteln präsentierten Zahlen zur Häufigkeit der Nennung fremdenverkehrsrelevanter Begriffe im Landtag bzw. zur Behandlung von Fremdenverkehrsthemen als Näherungswerte zu verstehen. Zu vernachlässigen ist die Anzahl der Debattenteilnehmer_innen, gerade wenn sich nur Wenige

fremdenverkehrspolitisch äußerten. Es wurde aber überprüft, ob die Nichtnennung von Suchbegriffen nicht damit zusammenhing, dass allen Beteiligten das Thema offenkundig war und man es deshalb nicht explizit ansprechen musste. Es ging mir also nicht um eine linguistische oder quantitativ-sozialwissenschaftliche Analyse, sondern es sollte der Politikwandel und die damit einhergehende Veränderung des Sprechens über das Thema Fremdenverkehr in der politischen Öffentlichkeit untersucht werden. Diese Fragestellung ergab sich neben der Ergründung der tatsächlichen Bedeutung, die dem Tourismus im politischen Diskurs beikam, auch aus dem Ergebnis meiner Untersuchung des Strukturwandels im Fremdenverkehr in den 60er und 70er Jahren: Die nur in geringem Maße vorhandene bzw. teilweise sogar unzureichende politische Begleitung dieses Strukturwandels durch die Landespolitik führte zu der Frage, wie es zu einer Entstehung des Politikbereichs „Fremdenverkehrspolitik“ überhaupt kommen konnte.

Die ermittelten relevanten Debatten und Redebeiträge wurden entsprechend der dort behandelten Themen und Politikbereiche Schlagworten zugeordnet. Es entstand eine Liste mit knapp 200 Begriffen, die für die Auswertung wiederum in Gruppen zusammengeführt wurden. Manche zunächst vielversprechend erscheinende mussten unberücksichtigt bleiben, da sie sich als für die Fragestellung unbedeutend erwiesen. Mit Hilfe dieser Schlagwortliste konnten aber die entscheidenden Diskussionsstränge und Hauptthemen des Fremdenverkehrsdiskurses in den jeweiligen Wahlperioden herausgearbeitet werden.

Für die Darstellung der Methode ist es notwendig, sich zur historischen Diskursanalyse als mittlerweile auch in der Geschichtswissenschaft verbreiteten Methodik zu positionieren.⁴⁶ Ich verfolge in diesem Kapitel explizit nicht diesen Ansatz. Der für die Untersuchung des politischen Sprechens über den Fremdenverkehr zur Verfügung stehende Quellenbestand ist schlicht zu groß, um ihn mit einer diskursanalytischen Methodik sorgfältig innerhalb eines Teilkapitels zu bearbeiten. Weiterhin – und dies ist viel entscheidender – suggeriert der post-

46 Ein Überblick über verschiedene Ansätze hierzu findet sich bei Füssel, Marian/Neu, Tim: Diskursforschung in der Geschichtswissenschaft. In: Angermüller, Johannes u.a. (Hg.): Diskursforschung. Ein interdisziplinäres Handbuch. Bd. 1. Bielefeld 2014, S. 145–161.

strukturalistische Diskursbegriff, dass mit ihm gesellschaftliche Machtstrukturen aufgedeckt werden können, die sprachlich vermittelt werden. Es ist zwar nicht mein Anliegen, die „soziale Wirkmächtigkeit von Sprache“ insgesamt in Frage zu stellen.⁴⁷ Die Untersuchung der Entstehungsgeschichte der Landesfremdenverkehrspolitik über die politische Diskussion im schleswig-holsteinischen Landtag erfordert aber eine andere Herangehensweise. Insofern wird der Diskursbegriff in dieser Arbeit alltagssprachlich verwendet, als ‚Gespräch‘ innerhalb der Gesellschaft, auch über die unmittelbare Anwesenheit der Sprecher_innen hinaus. Ich werde den Begriff deshalb auch eher sparsam verwenden, aber nicht vollständig auf ihn verzichten. Die hier verwendete Methodik ist mit der historischen Diskursanalyse also nur lose verbunden.

Die Untersuchung der Entstehung von Tourismuspolitik als eigenständigem Feld kann mit dem beschriebenen Vorgehen auch die tiefergehende Frage beantworten, wie sich die politischen Instrumente entwickelten, die bis zur Entstehung einer Fachpolitik den Fremdenverkehr politisch begleiteten. Die, wenn auch nur sporadische Verwendung von fremdenverkehrsrelevanten Begriffen in den Debatten des Landtags führte beispielsweise zu dem Befund, dass bis zum Ende der 60er Jahre der Kommunale Finanzausgleich das wesentliche Politikinstrument war, das für die Entwicklung des Fremdenverkehrs von Bedeutung war, mitnichten aber für diesen geschaffen worden war. Allein durch die Verwendung der Stichwortverzeichnisse zu den Plenarprotokollen wäre ein solches Ergebnis nicht zu erzielen gewesen und auch nicht unter Berücksichtigung der zeitgenössischen und aktuellen Literatur zur Tourismuspolitik. Nach Identifikation des Kommunalen Finanzausgleichs als wichtigem Instrument für den Fremdenverkehr konnte dieser also durch weitere Recherchen in den Plenarprotokollen sowie in den Gesetz- und Verordnungsblättern und den Amtsblättern in seiner Entwicklung nachvollzogen werden.

47 Ebd., S. 146.

2 Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1900 und 1945

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs als modernem Phänomen ist eng mit der Geschichte der Gründung der Seebäder verknüpft. In Schleswig-Holstein begann diese Entwicklung an der Schwelle zum 19. Jahrhundert.

2.1 Die Gründung der Seebäder im 19. Jahrhundert

Das erste Seebad auf dem Gebiet des heutigen Schleswig-Holstein war das zu Lübeck gehörende Travemünde. Im Jahr 1801 wurde hier die erste offizielle Saison durch eine Badedirektion eröffnet.⁴⁸ Für 1813 sind erstmals Feriengäste für Haffkrug belegt, wie Travemünde an der Lübecker Bucht gelegen, und die Seebadgründung erfolgte etwa im Jahr 1830. Die erste Eröffnung eines Seebades an der schleswig-holsteinischen Nordsee fand in Wyk auf der Insel Föhr 1819 statt und war zunächst wenig erfolgreich. 1826 gab es dann eine Seebadeanstalt auf der Insel Helgoland. Die Insel hatte allerdings auch schon zuvor Urlaubsgäste beherbergt. Die heute noch genutzte Seebadeanstalt in der Landeshauptstadt Kiel wurde im Jahr 1822 eröffnet. 1837 wurde das Seebad Büsum gegründet, Westerland war im Jahr 1855 das erste Bad auf der Nordseeinsel Sylt. An der Ostsee sind für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bädergründungen Scharbeutz (1851) sowie das an der Flensburger Förde gelegene Bad in Glücksburg (1872) zu nennen. An der Nordsee datiert die Einrichtungen von Seebädern für das heutige Sankt Peter-Ording auf das Jahr 1877, auf Amrum gab es Ba-

48 Für die Frühgeschichte des Bades vgl. kenntnisreich Baudissin-Zinzendorf, Ute: Freizeitverkehr an der Lübecker Bucht. Eine gruppen- und regionsspezifische Analyse der Nachfrageseite. Kiel 1988, S. 99-101.

debetriebe in Wittdün und Norddorf ab etwa 1890.⁴⁹ Die hier präsentierten Jahreszahlen bezeichnen die offiziellen Gründungsdaten. In vielen der genannten Orte waren vorher bereits Gäste zu Erholungszwecken abgestiegen, beispielsweise in bereits vorhandenen Hotels und Gasthäusern.⁵⁰ Zwar ist der Fremdenverkehr in dem Bundesland Schleswig-Holstein bis in die heutige Zeit von den Meeresküsten geprägt, doch auch im Binnenland begann in der zweiten Hälfte des vorvergangenen Jahrhunderts der Fremdenverkehr in der seenreichen und wegen seiner landschaftlichen Reize auch namentlich mit der Alpenrepublik in Verbindung gebrachten Region um Plön, Malente und Eutin, der Holsteinischen Schweiz.⁵¹

Der Fremdenverkehr in den Seebädern des 19. Jahrhunderts war eine vergleichsweise exklusive Angelegenheit. Die frühen Seebäder verzeichneten durchaus ansehnliche Gästezahlen im Rahmen der ersten kurzen Hochphase der (groß-)bürgerlichen Vergnügungsreisen. Der Fremdenverkehr in seiner heutigen Struktur entwickelte sich aber vornehmlich im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert.⁵² Ursache für diesen Aufschwung war die wirtschaftliche Entwicklung nach der Gründung des Kaiserreichs, die es weiten Teilen der bürgerlichen Gesellschaftsschichten ermöglichte, Urlaubsreisen zu unternehmen, sowie der fortschreitende Ausbau der Verkehrswege. Es kann für diese Zeit zwar noch nicht von Massentourismus gesprochen werden, aber

49 Alle Jahreszahlen stammen aus Kürtz, Jutta: *Badeleben an Nord- und Ostsee. Kleine Kulturgeschichte der Sommerfrische*. Heide 1994. Die Seebadgründungen in den einzelnen Orten werden im Text ausführlich beschrieben, eine Chronologie findet sich auf den S. 93-96.

50 In Travemünde wurden schon im späten 18. Jahrhundert Versuche zur Gründung einer Seebadeeinrichtung unternommen, die aber scheiterten. Vgl. ebd., S. 14f.

51 Vgl. Paulsen, Astrid: „... ein gesegneter und reizvoller Fleck Erde...“ – Tourismus in der Holsteinischen Schweiz 1867-1914. Neumünster 1994. Vgl. zum Schweiz-Begriff, der sich weniger auf die eiszeitliche Hügellandschaft in Ostholstein denn auf die landschaftlich reizvolle Gegend bezieht und die Region ähnlich wie die auch heute noch so bezeichnete Sächsische Schweiz deshalb mit der bereits im frühen 19. Jahrhundert touristisch erschlossenen Schweiz vergleichbar machte, die S. 88-92; zur touristischen Erschließung der ‚tatsächlichen‘ Schweiz und der Alpen generell, basierend auf der Entstehung des Bergsteigens als touristische Praxis vgl. Flemming, Fergus: *Killing Dragons. The Conquest of the Alps*. New York 2002, insbes. S. 1-12; eine deutsche Ausgabe erschien unter Flemming, Fergus: *Nach oben. Die ersten Eroberungen der Alpengipfel*. München 2003.

52 Vgl. Spode, Hasso: *Eine kurze Geschichte des Hotels*, S. 11-16.

der Fremdenverkehr im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts war lange nicht mehr so exklusiv wie vorher.⁵³ Diese zweite Welle in der Entwicklung des Fremdenverkehrs führte in Schleswig-Holstein zu weiteren Gründungen von Seebädern, von denen z. B. das Seebad Laboe an der Kieler Förde zu nennen ist. Erste Gäste gab es auch hier in den 1870er Jahren.⁵⁴

Das Baden im Meer zu medizinischen, schnell auch zu rein vergnüglichen Zwecken in eigens hierfür errichteten Badeanstalten war aber keine deutsche, sondern eine britische Erfindung. Dort wurden schon in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts Seebäder in Scarborough (1730) und Brighton (1736) gegründet.⁵⁵ In ersterem Badeort hatten die Besucher_innen zunächst das Wasser der örtlichen Mineralquellen getrunken und erst später „ihre bleichen Leiber ins Meerwasser“ getaucht.⁵⁶ Die hier zitierte etwas prosaische Umschreibung markiert in strukturgeschichtlicher Hinsicht das Auftreten der Seebäder als neue Form – zusätzlich zu den auch schon einige Zeit zuvor bestehenden Heilbädern im Landesinneren. Zwar haben immer wieder Menschen an den Küsten das Meer für ein erfrischendes Bad genutzt, zu einer gesellschaftlich akzeptierten Tätigkeit konnte das Baden aber erst im Zuge der oben beschriebenen und durch Adel und obere Gesellschaftsschichten betriebenen Seebädergründungen werden.⁵⁷ Zuvor waren die Meeresküsten nämlich in den Augen dieser Kreise unwirtliche Gebiete mit – wie man heute sagen würde – nur geringem ‚Freizeitwert‘, die allenfalls von armen und vermeintlich wenig intelli-

53 Vgl. Kolbe, Wiebke: „Capri von Pommern“ und „nordisches Sorrent“ – Konkurrenzen und Kooperationen deutscher Ostseebäder im Kaiserreich und in der Weimarer Republik. In: Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte 20 (2011), S. 35-52, hier S. 37.

54 Vgl. Sommerfeld, Renate: Badeleben am Probsteier Ostseestrand. In: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Plön 27 (1997), S. 78-96, hier S. 85; weitere Daten von schleswig-holsteinischen Seebädergründungen nach 1850 bei Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 74 u. 77.

55 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 81.

56 Spode, Hasso: Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden, S. 20.

57 Vgl. Wördemann, Wilfried: „...was nie genug empfohlen werden kann“. Zu den Anfängen des Seebädertourismus. In: Bengen, Etta/Wördemann, Wilfried: Badeleben. Zur Geschichte der Seebäder in Friesland. Oldenburg 1992, S. 13-37, hier S. 24.

genten Fischern bewohnt wurden.⁵⁸ Überhaupt herrschte eher Angst vor den unkalkulierbaren Naturgewalten des Meeres, als dass diese unter dem Gesichtspunkt des Naturerlebnisses und der Wahrnehmung seiner Schönheit hätten gesehen werden können.⁵⁹ Die Anwesenheit von Adeligen war in den britischen Seebädern des 18. Jahrhunderts aber weit wichtiger als das Badevergnügen. Das galt auch in späteren Jahren für die deutschen Nordseebäder, von denen das erste Norderney war und sich der Besuche des britischen Königs rühmen konnte. Auch die alljährlich wiederkehrenden königlichen Aufenthalte auf der damals noch nicht deutschen, sondern zu Dänemark gehörenden Insel Föhr werteten das Seebad Wyk ab den 1840er Jahren spürbar auf und sorgten für erhöhten Gästezustrom.⁶⁰

Gebadet wurde in den vergangenen Jahrhunderten in deutlich anderer Form als heute. Die aus der Perspektive des 21. Jahrhunderts vielfach skurril anmutenden Badesitten sind es wohl auch, die dafür sorgen, dass mehr oder weniger wissenschaftlich ambitionierte Beschreibungen des Seebädertourismus im 19. Jahrhundert heute in großer Zahl vorhanden sind. So ist ein bei einheimischen Lokalhistoriker_innen wie Schleswig-Holstein-Gästen gleichermaßen beliebtes Sujet die Beschreibung der Badekarre: eines von Pferden gezogenen hölzernen Wagens, mit dem die Badewilligen zunächst ins Meer gezogen wurden, um weitgehend sicher vor den Blicken etwaiger Zuschauer geschützt in den Fluten plantschen zu können. Teilweise wurden die Karren gar nicht erst verlassen, sondern das Eintauchen der Füße genügte den im Umgang mit den Naturgewalten nicht immer erfahrenen Badegästen.⁶¹ Die Beschreibung der Badesitten des 19. Jahrhunderts meist

58 Zur Änderung dieser Wahrnehmung der ‚Anwohner‘ des Meeres im 19. Jahrhundert vgl. das Kapitel „Vom Fischer zum Badediener – Transformation von Lebenswelten“ bei Bresgott, Hans-Christian: Ostseeküste – Ostseebad. Von der Entdeckung des Nordens zur Entstehung der deutschen Ostseebäder im 19. Jahrhundert. Konstanz, München 2017, S. 261–273.

59 Vgl. Wördemann, Wilfried: „...was nie genug empfohlen werden kann“, S. 20; vgl. auch Spode, Hasso. Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden, S. 19; vgl. auch Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 85.

60 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 82.

61 Vgl. das entsprechende und grundlegende Kapitel zu Badekarren bei Mehl, Heinrich (Hg.): Acker-, Markt- und Reisewagen. Unterwegs in Schleswig-Holsteins Vergangenheit. Heide 1996, S. 129–140, hier S. 132.

mit, selten ohne Badekarre dominiert in inhaltlicher Hinsicht die vorhandenen Publikationen zur Geschichte des Fremdenverkehrs an der schleswig-holsteinischen Nord- und Ostsee.⁶² Forschungsliteratur zur Geschichte des deutschen Bädertourismus ist hingegen nicht so zahlreich, wenn auch gesagt werden kann, dass der Seebädertourismus des 19. Jahrhunderts, und hier speziell an der Ostsee, zu den besser erforschten Bereichen der Tourismusgeschichte als historischer Disziplin zu zählen ist.⁶³ Der Fokus dieser Forschungsbeiträge liegt oftmals nicht auf den wirtschaftlichen Strukturen dieser Seebäder und kultur- bzw.

62 Dies zeigt ein Blick in die bis hierhin verwendete lokalhistorische Literatur ebenso wie eine Auswahl weiterer Titel mit einem Schwerpunkt auf den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr, deren darüber hinaus gehender Informationswert allerdings sehr begrenzt ist. Zu den bereits genannten siehe grundlegend Kürtz, Jutta: *Badeleben an Nord- und Ostsee*, S. 15, 21f., 41f. und 48; sogar in den Untertitel geschaffen hat es die Badekarre bei Klahn, Karl-Wilhelm: *Fehmarn – eine Insel im Wandel der Zeiten. Von der Badekarre zum Ostseeheilbad Burg auf Fehmarn*. Neumünster 2001; auch der Beitrag von Rönnpag enthält neben den Daten der Einrichtung der Ostseebäder an der Lübecker Bucht die unvermeidlichen Hinweise zu Badekarren, siehe Rönnpag, Otto: *Die oldenburgischen Ostseebäder an der Lübecker Bucht*. In: *Die Heimat. Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von Schleswig-Holstein und Hamburg* 100 (1993), S. 193–198, hier S. 195; auch in wissenschaftlicher Hinsicht seriöse Bände über Schleswig-Holstein können scheinbar auf einen Hinweis auf die Badekarre nicht verzichten. Siehe hierzu den Hinweis auf die „englischen Bademaschinen“ in Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein (Hg.): *Topographischer Atlas für Schleswig-Holstein und Hamburg*. 4. Aufl. Neumünster 1979, Nr. 23, *Küstenprobleme an der Lübecker Bucht – Ostseebäder von Travemünde bis Pelzerhaken*, S. 23; siehe auch das exemplarische Foto einer nackten Badenden vor Badekarre bei Paul, Gerhard/Danker, Uwe/Wulf, Peter (Hg.): *Geschichtsumschlungen. Sozial- und kulturgeschichtliches Lesebuch Schleswig-Holstein 1848–1948*. Bonn 1996, S. 85; vgl. zur sozialhistorischen Bedeutung der Badekarre Spode, Hasso: *Geschichte des Badeurlaubs. Vom Kurprinzip zum Lustprinzip*. In: Siebeneicker, Arnulf/ Wagener, Mathias (Hg.): *Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca*. Essen 2016, 79–87, hier S. 139.

63 Siehe hierzu neben dem angeführten Band von Kürtz den Tagungsband von Kurilo, Olga (Hg.): *Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert*. München 2009; zu Schleswig-Holstein in ebd. die Beiträge von Kolbe, Wiebke: *Deutsche Ostseebäder um 1900. Bäderregionen von Nordschleswig bis zur Kurischen Nehrung im Vergleich*, S. 15–32; obwohl ohne Hinweise auf schleswig-holsteinische Bäder dennoch lesenswert Bajohr, Frank: *Bürgerliche Lebenswelt und Bäder-Antisemitismus an der deutschen Ostseeküste*, S. 55–80; vgl. weiterhin den Themenband „Tourismus im Ostseeraum“ der Zeitschrift *Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte* 20 (2011) sowie eingeschränkt wegen des Schwerpunkts Kurorte Kurilo, Olga (Hg.): *Kurort als Tat- und Zufluchtsort. Konkurrierende Erinnerungen im Mittel-*

sozialhistorische Arbeiten in der Qualität von Frank Bajohrs Studie zum Bäder-Antisemitismus sind bislang noch selten.⁶⁴

2.2 Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein um 1900

Die Phase des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg brachte einen Aufschwung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Nach der langen Gründungsphase der Seebäder wurden hier die Strukturen gelegt, die auch für den modernen Massentourismus ab den 60er Jahren, der im Mittelpunkt dieser Arbeit steht, bestimmend sein sollten.

Am Beispiel des Lübecker Bades Travemünde lässt sich der Strukturwandel im Tourismus um 1900 wegen der soliden Literaturbasis recht gut nachvollziehen. Im Jahr 1881 erhielt der Ort einen Bahnanschluss, eine der wesentlichen Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg im Kaiserreich. Travemünde wollte zunächst am Güterverkehr partizipieren, richtete dann aber sein Augenmerk auf den Nutzen der Bahnanbindung für den Fremdenverkehr, da die Verfügbarkeit eines Bahnhofs zu diesem Zeitpunkt ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber den anderen Bädern an der Lübecker Bucht darstellte.⁶⁵ 1897 kaufte die Hansestadt Lübeck die Seebadeanstalt von Travemünde, bestehende Hotelanlagen wurden an einen neuen Investor veräußert und in der Lübecker Finanzbehörde eine eigene Abteilung für die Verwaltung des Bades eingerichtet. Ein Jahr später wurden erste „Badezüge“ eingesetzt, die die Kureinrichtungen zunächst mit Lübeck, ab 1901 sogar mit Hamburg verbanden.⁶⁶ Auch der Jachthafen wurde ab der Jahrhundertwende gebaut. In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts wurden weitere umfangreiche Baumaßnahmen durchgeführt, so der Bau eines

und osteuropäischen Raum im 19. und 20. Jahrhundert. Berlin 2014; zur Baugeschichte der Ostseebäder siehe Tilitzki, Christian/Glodzey, Bärbel: Die deutschen Ostseebäder im 19. Jahrhundert. In: Bothe, Rolf (Hg.): Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung. Berlin 1984, S. 513–536.

64 Siehe Bajohr, Frank: „Unser Hotel ist judenfrei“. Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert. 2. Aufl. München 2002.

65 Vgl. Fischer, Friedhelm/Hansestadt Lübeck (Hg.): Travemünde. Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung. Lübeck 2002, S. 44.

66 Vgl. ebd., S. 48.

Warmbadehauses, der Ausbau der Parkanlagen, die Anlage der Kurpromenade und die Errichtung neuer Beherbergungsbetriebe.⁶⁷ Dies veränderte das Gesicht Travemündes nachhaltig und schuf die Voraussetzungen für den Fremdenverkehr im 20. Jahrhundert.⁶⁸ Bis zum Ersten Weltkrieg erlebte Travemünde eine Boomphase, die sich in weiteren Bauprojekten von Hotels und repräsentativen Ferienhausbauten für gut situierte Lübecker und Hamburger Bürger_innen zeigte. Zwar brachte der Krieg naturgemäß sinkende Gästezahlen, in der auf das Kaiserreich folgenden Weimarer Republik änderte sich an der Ausrichtung des Bades auf wohlhabende Bürger_innen zunächst allerdings nichts. Es wurde sogar versucht, die Errichtung von Unterkünften für weniger Begüterte und Kranke zu verhindern.⁶⁹

Travemünde war zu diesem Zeitpunkt das größte und bedeutendste der schleswig-holsteinischen Ostseebäder, die beschriebene Ausbauphase fand aber im gleichen Zeitraum in ähnlicher Form in allen schleswig-holsteinischen Bädern statt. In Timmendorfer Strand waren die Jahre nach der Reichsgründung ebenfalls von einem starken Bauboom geprägt, der sich kurz vor dem Ersten Weltkrieg in der stattlichen Zahl von insgesamt 130 Hotels, Pensionen, Gasthöfen, Villen und Privatbauten mit Fremdenverkehrsfunktion manifestierte.⁷⁰

Der schleswig-holsteinische Badetourismus muss allerdings auch im gesamtdeutschen Zusammenhang gesehen werden. Um die Jahrhundertwende hatten nur wenige Seebäder an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste mehr als 1.000 Gäste in der Sommersaison. Gerade die Bäder an der Lübecker Bucht, mit Ausnahme von Travemünde,

67 Vgl. Baudissin-Zinzendorf, Ute: Freizeitverkehr an der Lübecker Bucht, S. 101f.

68 Zur Baugeschichte siehe detailliert Schumacher, Susanne: Die Entwicklung der Kulturlandschaft im alten Kirchspiel Travemünde von 1433 bis zur Weltwirtschaftskrise. Uni-Diss. Bonn 1987, S. 108-113; zum Ausbau der Strandpromenade vgl. ausführlich Fischer, Friedhelm/Hansestadt Lübeck (Hg.): Travemünde. S. 51-54.

69 Vgl. Albrecht, Thorsten: Travemünde. Vom Fischerort zum See- und Kurbad. Chronik. Lübeck 2005, S. 36.

70 Vgl. Lindemann, Günter: Die Entwicklung Timmendorfer Strands zum Ostseeheilbad. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 67-76, hier S. 70f.

hatten „noch bis 1890 ein Schattendasein“ geführt.⁷¹ Scharbeutz brachte es 1900 auf gerade einmal 1.690 Gäste, Niendorf 4.113, Timmendorfer Strand hatte 5.031. Travemünde hatte in derselben Saison des Jahres 1900 10.590 Gäste. Das ebenso wie Travemünde auf exklusive Kundschaft ausgerichtete Glücksburg an der Flensburger Förde kann mit 1.622 Gästen auch noch zur Gruppe der größeren schleswig-holsteinischen Bäder gezählt werden.⁷² Im Vergleich zu anderen Bäderregionen an der gesamten Ostseeküste waren die schleswig-holsteinischen Bäder aber eher unbedeutend und beherbergten im Jahr 1910 nur 6 % aller Gäste, Spitzenreiter war zu diesem Zeitpunkt Vorpommern mit 31 % der Gäste.⁷³

An der Nordseeküste verhielt es sich folgendermaßen: Sankt Peter hatte 1896 noch vier Hotels mit zusammen zwar immerhin 110 Zimmern und konnte bis 1904 seine Gästezahlen bei etwa gleicher Zimmeranzahl von 500 auf 1.000 steigern, in den folgenden Jahren wurde aber stark gebaut und schon 1908 verzeichnete man über 2.000 Gäste.⁷⁴ Das bedeutendste schleswig-holsteinische Bad Westerland auf Sylt zählte im Jahr 1908 25.000 Badegäste.⁷⁵ Dort hatte man auch seit 1893 schon elektrisch beleuchtete Häuser und Straßen sowie ab 1901 ein Wasserwerk, und damit die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, ein zahlungskräftiges Publikum anzulocken.⁷⁶

Weite bürgerliche Schichten partizipierten am gesellschaftlichen Ereignis ‚Badereise‘ und veränderten so den bis dahin stark elitären Charakter der Badeorte. Von Massentourismus kann aber weiterhin nicht gesprochen werden. Die Gruppe der Arbeiter_innen blieb vom

71 Tilitzki, Christian/Glodzey, Bärbel: Die deutschen Ostseebäder im 19. Jahrhundert, S. 519.

72 Alle Zahlen aus Kolbe, Wiebke: Deutsche Ostseebäder um 1900, S. 21.

73 Vgl. ebd., S. 29; vgl. hierzu auch Poppen, Udo: Die wirtschaftliche Bedeutung der Ostseebäder in Geschichte und Gegenwart. In: *Mare Balticum* 14 (1989), S. 21-25, hier S. 22.

74 Vgl. Boeckmann, Barbara: Begegnung mit einem liebenswerten Studienobjekt. In: Klose, Werner/Gemeinde Sankt Peter-Ording (Hg.): 100 Jahre Bad Sankt Peter-Ording. Vom Badekarren zur Badekur. Sankt Peter-Ording 1977, S. 102-112, hier S. 104.

75 Vgl. Stöver, Hans-Jürgen: Westerland auf Sylt. Das Bad im Wandel der Zeiten. Husum 1980, S. 7.

76 Vgl. Danker, Uwe: Die Jahrhundert-Story. Bd. 2. Flensburg 1999, S. 68.

Fremdenverkehr an Nord- und Ostsee ausgeschlossen; wie Frank Bajohr schreibt, blieben die Bäder „arbeiterfrei“.⁷⁷

2.3 Der Fremdenverkehr in der Weimarer Republik

In den 20er Jahren geriet die soziale Zusammensetzung der Sommerbevölkerung der Urlaubsorte gehörig ins Wanken. Es änderte sich eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Partizipation breiter Gesellschaftsschichten am Fremdenverkehr. Die als ‚Urlaub‘ verfügbare freie Zeit, also die Tage im Jahr, in denen Angestellte und auch erstmals Arbeiter_innen unter Fortzahlung ihrer Löhne und Gehälter dem Arbeitsplatz fernbleiben durften, stieg während der Jahre der Weimarer Republik deutlich an. Der Grund hierfür lag in der starken Zunahme der Kodifizierung solcher Regelungen in Form von Tarifverträgen nach Weltkrieg und Revolution. 1920 hatten 82,5 % aller Arbeiter_innen einen tariflich festgelegten Urlaubsanspruch.⁷⁸ Im Jahr 1928 verfügten schon über 10 Millionen, und damit etwa 90 % aller Arbeiter_innen, über einen tariflich festgelegten Mindesturlaub.⁷⁹ Dieser lag allerdings bei 2/3 dieser Gruppe bei bis zu drei Tagen, während nur 32,7 % der von einem Tarifvertrag erfassten Arbeiter_innen Anspruch auf drei bis sechs Urlaubstage jährlich hatte. Etwa 1 % der Arbeiter_innen hatte mehr als sechs Tage Mindesturlaub. Bei der vergleichsweise kleinen Schicht der Angestellten sah es anders aus. 81,9 % der 1,5 Millionen von Tarifverträgen eingeschlossenen Angestellten hatten durchschnittlich mindestens drei bis sechs Tage Jahresurlaub.⁸⁰ Während für die Gruppe der Arbeiter_innen damit eine der Grundvoraussetzungen erfüllt war, um am Fremdenverkehr teilzunehmen, sah es bei der anderen Voraussetzung, nämlich dem Vorhandensein von Geldmitteln für die Bezahlung einer Urlaubsreise, schlecht aus. Selbst in den Jahren vor der Weltwirtschaftskrise waren die Einkommen der Arbeiter_in-

77 Bajohr, Frank: „Unser Hotel ist judenfrei“, S. 22. Zur vorangegangenen Darstellung der sozialen Zusammensetzung des Fremdenverkehrs im Kaiserreich vgl. ebd.

78 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 100f.

79 Vgl. Keitz, Christine: Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik. In: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 179-209, hier S. 184.

80 Vgl. ebd., S. 185.

nen bei Weitem nicht hoch genug, um abseits von kurzen Ausflügen am Wochenende tatsächlich verreisen zu können.⁸¹ Teile der Gruppe der Angestellten partizipierten aber sehr wohl am Fremdenverkehr und auch die Fremdenverkehrsorte selbst waren in den Weimarer Jahren gezwungen, mit ihren Werbemaßnahmen neue Gesellschaftsschichten zu erschließen. Diese konnten darüber hinaus durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nun alle Orte gleichermaßen bequem erreichen, was wiederum die Konkurrenz zwischen den Fremdenverkehrs- und Kurorten anheizte.⁸² In Travemünde führte beispielsweise die Inflation der Nachkriegsjahre und die bis dahin verfolgte Strategie der Konzentration auf besonders zahlungskräftiges Publikum zu Krisenerscheinungen. Mangels Kapital sowohl auf Seiten der Gäste als auch bei den Beherbergungsunternehmer_innen wurde dort nur wenig gebaut.⁸³ In Wyk auf Föhr wurden in den 20er Jahren zwar neue Strukturen zur Vergrößerung des Bades und zur Erweiterung des Kurparks geschaffen sowie Tennisplätze errichtet; alles Einrichtungen, die für eine Verbreiterung der angesprochenen Gästeschieden sprechen. Doch auch hier war die Zwischenkriegszeit eher von Stagnation geprägt.⁸⁴ Auf der Nordseeinsel Amrum wurden die Jahre der Weimarer Republik ebenfalls als schwierig wahrgenommen, gleichwohl setzte ein Trend zur Verstärkung des Sozialtourismus für Kinder und erholungsbedürftige Angestellte ein. Durch den Gewerkschaftsbund der Angestellten wurde in Wittdün ein Hotel betrieben.⁸⁵ Es scheint, dass das bedeutendste Seebad Schleswig-Holsteins, nämlich Westerland auf Sylt, sowie die Insel insgesamt, durch die verkehrstechnische Anbindung an das Festland über den im Jahr 1927 eröffneten Hindenburgdamm in dieser Zeit am meisten profitieren konnte. Doch auch dort waren die unmittelbaren Nachkriegsjahre für den Fremdenverkehr sehr dürrig verlaufen, Geldmittel für Investitionen

81 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*, S. 101.

82 Vgl. Keitz, Christine: *Reisen als Leitbild*, S. 69-86, insbes. S. 69 u. 71.

83 Vgl. Fischer, Friedrich/Hansestadt Lübeck (Hg.): *Travemünde*, S. 68.

84 Vgl. Schultze, Ernst-Günter: *Das Seebad Wyk auf Föhr*. In: Boyens Verlag (Hg.): *Wyk auf Föhr. Geschichte und Bild eines Nordseeheilbades*. Heide 1969, S. 65-79, hier S. 76.

85 Vgl. Krahmer, Otto: *Wittdün*. In: Quedens, Georg/Kramer, Otto/Pörksen, Erich: *Das Seebad Amrum. Gründung und Entwicklung der Inselbäder*. Selbstverlag. Flensburg 1965, S. 35-46, hier S. 44.

fehlten.⁸⁶ Die Gästezahlen stagnierten bis zur Mitte der 20er Jahre bei etwa 15.000. Erst 1927 erreichte man mit 27.000 wieder die Werte des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts.⁸⁷ Der Hindenburgdamm führte auch zu einem Anstieg der Tages- und Ausflugs Gäste. Ebenso ist dort erstmals die Entstehung der für die Zukunft noch sehr bedeutsamen Privatquartiere zu beobachten.⁸⁸

Insgesamt ist festzustellen, dass der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein für die 20er und 30er Jahre des 20. Jahrhunderts noch weitgehend unerforscht ist. Die auf ein lokalgeschichtlich interessiertes Publikum abzielende Heimatliteratur kann ebenso wie die etwas anspruchsvolleren Publikationen der Fremdenverkehrsgemeinden für diese Zeit nur selten als Quellen- bzw. verlässliche Literaturbasis dienen.⁸⁹ Dies gilt umso mehr für die Jahre des Nationalsozialismus.

2.4 Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1933 und 1945

Bis heute stehen große Teile des Rohbaus des nationalsozialistischen Massenbades Prora auf Rügen als sichtbare Zeichen der NS-Tourismuskonzeptionen. Zwanzigtausend Volksgenoss_innen sollten in dem Ostseebad ihren Urlaub verbringen, um anschließend wieder gestärkt der NS-Volksgemeinschaft als Arbeitskräfte zur Verfügung zu stehen.⁹⁰ Prora wurde nie fertiggestellt und auch weitere solcher Bäder, darunter

⁸⁶ Vgl. Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 185f.

⁸⁷ Vgl. Danker, Uwe: Die Jahrhundert-Story. Bd. 2, S. 76.

⁸⁸ Vgl. Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 185f.

⁸⁹ Dies ist auch für das Sonderthema des Städtetourismus zutreffend. Es existiert zwar eine Magisterarbeit von Kirsten Schneider zum Städtetourismus in Kiel und Lübeck. Diese beschäftigt sich mit dem Thema allerdings unter geographischen Gesichtspunkten mit der Gegenwart und die dort entfaltete historische Perspektive auf den Städtetourismus zwischen 1900 und 1930 ist nur in sehr geringem Maße nutzbar. Siehe Schneider, Kirsten: Städtetourismus in Schleswig-holsteinischen (!) Küstenstädten am Beispiel von Lübeck und Kiel. Unveröffentlichte Magisterarbeit. Uni Kiel 1994.

⁹⁰ Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 122.

eines in Kiel, kamen nie über die Planungen hinaus.⁹¹ Dem im Wesentlichen durch die KdF-Organisation der Deutschen Arbeitsfront organisierten Fremdenverkehr im Nationalsozialismus ist in der Tat ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zum Massentourismus gelungen. Dieser fand freilich vollständig im Rahmen der Vorgaben der NS-Ideologie statt und war somit für die Nachkriegszeit (zunächst) nicht mehr anschlussfähig. KdF-Urlaub sollte das Versprechen der Teilhabe am Massenkonsum für Jedermann einlösen. Dieses war im Gegenzug zur Auflösung der Gewerkschaften in die Deutsche Arbeitsfront zur Aufrechterhaltung der Zustimmung der Bevölkerung zum NS-Regime gemacht worden.⁹² Mehr als 10 Millionen Menschen konnten z. B. im letzten Vorkriegsjahr 1938 an einer von der KdF-Organisation veranstalteten Reise teilnehmen, fast immer handelte es sich allerdings um höchstens dreitägige Kurzreisen.⁹³ Die KdF-Urlauber_innen waren aber weder bei den bis dahin schon länger am Fremdenverkehr teilnehmenden bürgerlichen Schichten noch bei den Anbietern von Beherbergungsraum sonderlich beliebt. Die Kurz- oder Tagestourist_innen hatten nur wenig Geld zur Verfügung und brachten den angestammten Hoteliers nichts ein. Sie benahmen sich in den Augen distinktionsbedürftiger bürgerlicher Urlauber_innen unangemessen und waren als „KdF-Horden“ verschrien.⁹⁴ Während KdF-Tourist_innen

91 Vgl. Spode, Hasso: Ein Seebad für zwanzigtausend Volksgenossen. Zur Grammatik und Geschichte des fordistischen Urlaubs. In: Brenner, Peter J. (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik bis zum „Dritten Reich“. Tübingen 1997, S. 7-47, hier S. 31; vgl. auch Dokumentationszentrum Prora der Stiftung Neue Kultur (Hg.): Das Paradies der Volksgemeinschaft. Berlin 2008, S. 42; vgl. auch Harbeke, Thorsten: Der Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Tourismus (1950-1990), S. 214; in einer aktuellen Publikation zu Prora ist entgegen der Ortsangabe Kiel für das geplante große Seebad in Schleswig-Holstein die Rede von Timmendorfer Strand, allerdings ohne weitere Quellenangabe, vgl. Kaule, Martin: Prora. Geschichte und Gegenwart des „KdF-Seebads Rügen“. Berlin 2014, S. 20; ähnlich wie Kaule, ebenfalls ohne weitere Quellenangabe, Rostock, Jürgen: Paradiesruinen. Das KdF-Seebad der Zwanzigtausend. 10. Aufl. Berlin 2015, S. 39.

92 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 123f.; vgl. auch König, Wolfgang: Nazi-Visions of Mass Tourism. In: Tissot, Laurent (Hg.): Construction d'une industrie touristique au 19e et 20e siècles. Perspectives internationales/Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives. Neuchâtel 2003, S. 261-266, hier S. 262.

93 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 124.

94 Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“, S. 72.

nur unbeliebt waren, steigerte sich die Repression gegen Juden und Jüdinnen auch in den schleswig-holsteinischen Seebädern. Die Initiative verlagerte sich hierbei von den bürgerlichen Antisemiten unter den Kurgästen, die in Kaiserreich und Weimarer Republik die tragenden Schichten des Bäder-Antisemitismus gewesen waren, hin zu den Behörden; die Seebäder waren hierbei die „Wegbereiter des Ausgrenzungsprozesses“.⁹⁵ So versuchte der Bürgermeister und Kurdirektor der Sylter Gemeinde Westerland, Dr. Schuldt, schon 1934 ein Zutrittsverbot für jüdische Gäste einzuführen, das aber zunächst nicht durchgesetzt werden konnte.⁹⁶ In den ersten Jahren des Nationalsozialismus symbolisierte die Beflaggung mit schwarz-weiß-roten statt Hakenkreuzfahnen in den Seebädern die Bereitschaft der Hoteliers, weiterhin jüdische Gäste aufzunehmen – dies erfolgte aber wohl eher aus monetären denn humanistischen Erwägungen.⁹⁷ Spätestens zum Ende des Jahres 1935 waren jüdische Gäste aus den deutschen Seebädern endgültig verschwunden.⁹⁸

Der Nationalsozialismus wird in der lokalhistorischen Literatur mit Fremdenverkehrsbezug in der Regel ausgespart. Obwohl der Fremdenverkehr durch die KdF-Urlauber_innen und die daneben weiterhin anreisenden ‚gewöhnlichen‘ Tourist_innen in Schleswig-Holstein in der NS-Zeit einen Aufschwung erlebt haben dürfte, ist hier nur wenig zu erfahren. Auch ambitionierte regionalgeschichtliche Bände zu den Seebädern an Nord- und Ostsee schweigen zu den 30er Jahren in der Regel, sodass die allgemeine Forschungsliteratur zum NS-Fremdenverkehr die einzige Quelle bleibt.⁹⁹ So sich doch Informationen zu Strukturen und Ereignissen des Fremdenverkehrs zwischen 1933 und

95 Bajohr, Frank: „Unser Hotel ist judenfrei“, S. 116.

96 Vgl. ebd., S. 122.

97 Vgl. ebd., S. 123f.

98 Vgl. ebd., S. 127.

99 So bearbeitet der Band von Kürtz den Seebädertourismus nach dem Ersten Weltkrieg auf knappen drei Textseiten zuzüglich ein paar Fotos und präsentiert zum Nationalsozialismus nur überregionale Informationen, vgl. Kürtz, Jutta: *Badeleben an Nord- und Ostsee*, S. 82-92; dieser Befund gilt auch für neuere Publikationen wie den Ausstellungsband von Siebenecker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): *Reif für die Insel*; vgl. hierin den Beitrag von Wagener, Mathias: *Sylt. Urlaub auf einer Nordsee-Insel*, S. 131-141, hier S. 137; ein anderer, ansonsten fundierter Beitrag zur Geschichte der Seebäder schafft es sogar, den gesamten Nationalsozialismus mit dem Hinweis abzuhandeln, dass die KdF-Organisation „auch Leuten mit klei-

Kriegsausbruch finden lassen, werden die spezifisch nationalsozialistischen Aspekte an diesem Fremdenverkehr ausgespart und in Chronist_innen-Manier vermeintlich wertneutrale Daten und Ereignisse aus der Ortsgeschichte präsentiert. Beispielsweise steht in einer dieser Publikationen der jährlich wiederkehrende Urlaub Hermann Görings auf Sylt im Jahr 1934 weitgehend unverbunden neben dem Jubiläum der Westerländer Mittelschule, während die nächste Doppelseite ein Foto ausgelassen tobender KdF-Urlauber_innen präsentiert, von denen immerhin berichtet wird, dass Westerland von diesen im Jahr 1937 knapp 1.600 verzeichnete.¹⁰⁰ Setzt man diese auch andersorts dokumentierte Zahl ins Verhältnis mit der Gesamtzahl der Urlaubsgäste in dem Ort, so machte der KdF-Urlaub gegenüber den herkömmlich reisenden Gästen nur 4,7 % der Urlauber_innen im Jahr 1938 aus, was darüber hinaus als Beleg für den starken Aufschwung des Fremdenverkehrs nach der Wirtschaftskrise gelten kann.¹⁰¹ Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein zwischen 1933 und 1945 verfügt also noch über mehr als eine Forschungslücke, weshalb die hier präsentierten Informationen nur einen groben Überblick geben können.

nem Portemonnaie zu einem Ferienaufenthalt an der See“ verholten hatte. Schultze, Ernst Günter: Zur Geschichte der Ostseebäder. In: *Mare Balticum* 14 (1989), S. 7-12, hier S. 11; ähnlich die wenig hilfreichen Bemerkungen über kinderreiche Familien und KdF-Urlauber_innen am Strand von Stein im Kreis Plön bei Sommerfeld, Renate: *Badeleben am Probsteier Ostseestrand*, S. 86.

¹⁰⁰ Vgl. Stöver, Hans-Jürgen: *Westerland auf Sylt*, S. 148-151.

¹⁰¹ Vgl. Oestreich, Hans: *Der Fremdenverkehr der Insel Sylt*, S. 189. Selbst dieser wissenschaftliche Band spart bis auf ganz wenige Sätze die NS-Zeit nahezu vollständig aus.

3 Strukturwandel in den Jahren 1950-1965

In diesem Kapitel der Arbeit werden die Strukturveränderungen im Fremdenverkehr in den ersten beiden Nachkriegsjahrzehnten auf Basis der Fremdenverkehrsstatistik untersucht. Anhand von Beispielen aus den einzelnen Fremdenverkehrsregionen werden weiterhin die Strukturveränderungen vor Ort beschrieben und unter Berücksichtigung der heimatkundlichen Literatur, die sich auch mit Fremdenverkehrsaspekten befasst hat, eingeordnet.

3.1 Vorbemerkung zur Fremdenverkehrsstatistik

Statistische Daten zum Fremdenverkehr sind immer mit besonderer Vorsicht zu betrachten. Der Grund hierfür liegt nicht nur in den sich ständig wandelnden Erfassungsmethoden, sondern auch darin, dass gerade die gewerblichen und privaten Vermieter_innen im Fremdenverkehr es mit der Erfassung der anreisenden Fremden nicht immer allzu genau genommen haben dürften. Und selbst bei einer ordnungsgemäßen Erfassung nach den Meldebestimmungen scheint die weitere Bearbeitung in den Gemeinden nicht immer reibungslos vonstattengegangen zu sein. Eine Ahnung von den Schwierigkeiten der Statistikbehörde bei der Erfassung der Fremdenverkehrsdaten aus den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrsgemeinden bekommt man beim Lesen folgender Anmerkung zur Fremdenverkehrsstatistik des Jahres 1960:

„Ferner ist bei Vergleichen zu beachten: Die Ergebnisse der Fremdenverkehrsstatistik werden aus den Angaben der Beherbergungsbetriebe und der Privatquartiere zusammengestellt; dabei kann sich allgemein ein un-

terschiedlicher Erfassungsgrad von Ort zu Ort wie von Jahr zu Jahr ergeben.“¹⁰²

Dieser Hinweis unterscheidet sich von den ansonsten grundsätzlich neutral gehaltenen Anmerkungen der Statistischen Jahrbücher insofern, als dass neben dem allgemeinen Wandel der Erfassungsmethoden hinsichtlich der Vergleichbarkeit zumindest vorsichtig angedeutet wird, dass die Ergebnisse der Erfassung des Fremdenverkehrs durchaus auch auf die unterschiedlichen Interessen, die Gründlichkeit und den persönlichen Erfassungseifer der beteiligten Personen zurückzuführen ist. Statistische Daten zu Übernachtungszahlen und Fremdenmeldungen sind also immer nur Näherungswerte. Die tatsächlichen Zahlen dürften grundsätzlich höher liegen.

Zwischen 1950 und 1965 wurde die statistische Erfassung des Fremdenverkehrs mehrfach umgestellt. Der Einfluss dieser Maßnahmen auf die Ergebnisse ist nicht in jedem Fall zu rekonstruieren. Grundsätzlich gilt, dass in der Statistik diejenigen Übernachtungen erfasst werden sollten, die gegen Bezahlung von Geld erfolgt sind.¹⁰³ Übernachtungen wurden aufgrund des Meldegesetzes auch in den Orten erfasst, die nicht zu den sogenannten Fremdenverkehrsgemeinden zählten. Aber nur diese wurden für die Statistik ausgewertet. Die Zahl dieser so bezeichneten Gemeinden schwankte in dem Zeitraum stark: 1949 erfasste man 96, zwischen 1950 und 1952 waren es 110, danach ging die Zahl kurzzeitig auf 109 zurück, um bis zum Winterhalbjahr 1954/55 auf 112 Fremdenverkehrsgemeinden anzusteigen. Im Sommer 1955 galten dann plötzlich 163 Orte als Fremdenverkehrsgemeinden. Die Zahl steigerte sich bis zum Sommerhalbjahr 1961 auf 165. Danach fand erneut eine Umstellung statt, verursacht unter anderem durch Eingemeindungen. Die Anzahl der erfassten Gemeinden bewegte sich bis 1965 im Bereich zwischen 142 und 139. Ein statistischer Effekt dieser permanenten Umstellung ist sicherlich vorhanden und am ehesten zu sehen in der Umstellung vom Sommer 1955. Grundsätzlich kann aber gesagt werden, dass dieser Effekt nicht besonders groß gewesen

102 Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 1960, S. 109. Im Folgenden werden die Jahrbücher zitiert als „Statistisches Jahrbuch SH“ mit der Angabe zum jeweiligen Jahrgang.

103 Vgl. Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Beiträge zur historischen Statistik Schleswig-Holsteins. Kiel 1967, S. 154.

zu sein scheint, denn zum einen fanden diese Umstellungen nicht unüberlegt statt, es wurden z. B. Gemeinden gestrichen, in denen der Fremdenverkehr sowieso keine größere Rolle mehr spielte. Zum anderen wurden teilweise Eingemeindungen und somit die Verringerung der Zahl der Fremdenverkehrsgemeinden berücksichtigt. Die Umstellung der Statistik verbesserte also die Qualität der angegebenen Daten. Dies kann man auch im Jahr 1974 sehen, in dem 37 Gemeinden, die durch den Ausbau der Fremdenverkehrskapazitäten nun zu Fremdenverkehrsgemeinden geworden waren, hinzukamen.¹⁰⁴ Schwieriger sind allerdings die oftmals unklaren und veränderten Zuordnungen einzelner Betriebe zur Gruppe der Hotels, der Pensionen u. Ä. zu beurteilen, sowie die Umstellung von Darstellungskategorien, wie beispielsweise sogenannter Heil- und Luftkurorte. Mit den in den Statistischen Jahrbüchern hierzu präsentierten Daten kann der Strukturwandel im Fremdenverkehr nur schwer nachvollzogen werden, da über längere Zeiträume keine Statistiken vorhanden sind. Erst ab den 60er Jahren wurden zudem die Betriebsarten dauerhaft stabil erfasst. Es ist also zur Beschreibung des Strukturwandels im Fremdenverkehr erforderlich, die statistischen Daten aus den Jahrbüchern zu verknüpfen mit der Situation vor Ort in den Fremdenverkehrsgemeinden. Aus Ortschroniken und heimatkundlicher Literatur lassen sich eine Vielzahl von Informationen zum Wandel der Fremdenverkehrsstrukturen gewinnen, die eine Analyse der Statistik allein nicht bieten kann. Ein erheblicher Teil der Fremdenverkehrsstatistik besteht in der Auflistung der unterschiedlichen Nationalitäten, die durch die Fremdenmeldungen erfasst wurden. Noch vor nachweisbaren Werbeaktivitäten für den Fremdenverkehr in den entsprechenden Ländern mit einem hohen Anteil unter den in Schleswig-Holstein gemeldeten Reisenden liegt die Begründung für die statistische Erfassung wohl eher in dem Umstand, dass sie einfach möglich ist. Weil die Nationalität bei einer Fremdenmeldung immer erfasst wird, kann sie auch leicht statistisch dargestellt werden. Der Informationsgehalt der Aussage, dass im Sommerhalbjahr 1959 ein Gast irischer Nationalität für fünf Übernachtungen in Schleswig-Holstein verweilte, ist indes gering.¹⁰⁵ Dieses in der Tat etwas abseitig

104 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1975, S. 126, Tabelle 14.7.

105 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1959, S. 112, Tabelle 17d.

ausgewählte Beispiel führt darüber hinaus zu der Frage, welche Rolle ausländische Reisende für den Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein gespielt haben. Im Sommerhalbjahr 1955 sind gut 290.000 der insgesamt 4,8 Millionen Übernachtungen in Schleswig-Holstein von Gästen ausländischer Herkunft verursacht worden worden, zehn Jahre später waren es 378.000 von 11,4 Millionen.¹⁰⁶ Der Anteil der Ausländer_innen war also rückläufig und für den touristischen Fremdenverkehr weitgehend bedeutungslos, im Vergleich zu anderen Bundesländern sogar auffallend niedrig.¹⁰⁷ In diesem Zusammenhang ist auf ein Kardinalproblem der Erfassung von Fremdenverkehrszahlen hinzuweisen, das zwar auf der einen Seite offensichtlich ist, andererseits aber häufig vergessen wird: Die Zahl der Fremdenmeldungen allein ist kein sinnvolles Kriterium zur Bewertung des Fremdenverkehrs, weil nur die Ankunft in einem Fremdenverkehrsbestrieb erfasst wird. Zieht ein Gast in ein anderes Hotel, eine andere Pension oder wechselt die Person vom Hotel in die Privatunterkunft, oder reist gar in einen anderen Fremdenverkehrsort, wird jeweils eine neue Fremdenmeldung fällig. Die Zahl der Fremdenmeldungen lässt also weder einen eindeutigen Rückschluss auf die tatsächliche Zahl der Urlaubsgäste zu, noch darauf, ob es sich wirklich um Urlauber_innen, Geschäftsreisende oder Personen auf der Durchreise handelt. Andere wichtige Aspekte des Fremdenverkehrs sind mit Hilfe der Fremdenverkehrsstatistik überhaupt nicht zu beurteilen. Beispielsweise war im Untersuchungszeitraum die Bedeutung des Fremdenverkehrs im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftsleistung nicht durch die Statistik zu erfassen, genauso wenig wie die Zahl der im Fremdenverkehr Beschäftigten.¹⁰⁸ Hierzu ist der Rückgriff auf gelegentlich in den Quellen auftauchende Schätzun-

106 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1956, S. 98, Tabelle 13c sowie Jg. 1966/67, S. 119, Tabelle 14.10.

107 Vgl. Simonis, Heide: Untersuchung über die Entwicklung des Fremdenverkehrs, S. 13.

108 Z. B. stritt man sich noch im Jahr 1978 im Landtag darüber, wie viele Menschen im Bereich der Westküste im Fremdenverkehr beschäftigt seien. Während die Regierung behauptete, es handle sich um etwa 12.000 Menschen, bestritt der Fremdenverkehrsexperte der SPD diese Zahlen und setzte sie deutlich höher an. Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 69. Sitzung am 19.10.1978, S. 4702, Rede des Abgeordneten Stojan; vgl. zu den Problemen der Schätzung der wirtschaftlichen Bedeutung am Beispiel Schleswig-Holstein die Studie aus dem Kieler Institut für Weltwirt-

gen und Berechnungen notwendig, die aber nur schwer auf ihre Validität hin geprüft werden können.

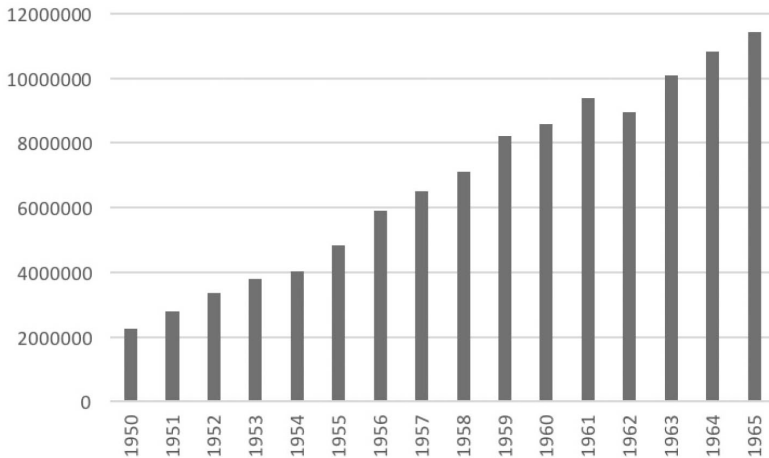
3.2 Die statistische Entwicklung des Fremdenverkehrs zwischen 1950 und 1965

Der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg war bis zur Mitte der 60er Jahre von einem stetigen Anstieg der Übernachtungszahlen geprägt. Selbst im ersten Jahr der statistischen Erfassung, dem Sommerhalbjahr 1949, das jeweils am 1. April begann und am 30 September endete, betrug die Zahl der Übernachtungen in dem Bundesland knapp 1,5 Millionen.¹⁰⁹ Schon ein Jahr später waren schon etwas über 2,3 Millionen Übernachtungen zu verzeichnen. Ein Umstand, der sicherlich zu gleichen Teilen einer verbesserten Erfassung wie der allgemeinen Entspannung der Versorgungslage der Bevölkerung geschuldet war.

schaft von Hoffmeyer, Martin/Krieger, Christiane/Soltwedel, Rüdiger: Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1987, S. 28-32.

- 109 Alle statistischen Angaben in diesem Kapitel, sofern nicht anders angegeben, basieren auf eigenen Berechnungen der Daten aus den Statistischen Jahrbüchern Schleswig-Holstein, Jg. 1950-1982. Weitere verwendete Literatur wird in den Fußnoten angeführt. Sofern Angaben und Zitate aus einzelnen Bänden des Statistischen Jahrbuchs verwendet wurden, ist dies vermerkt.

Diagramm 1: Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Sommerhalbjahr 1950-1965



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

3.2.1 Anstieg der Übernachtungszahlen in den 50er und 60er Jahren

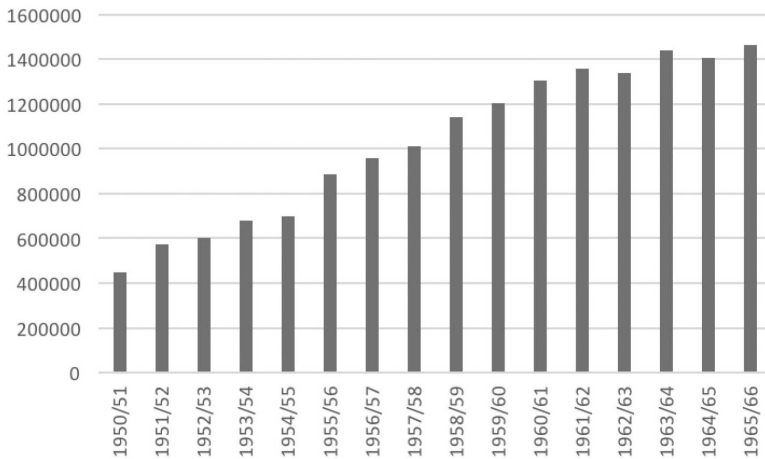
Im Laufe der 50er Jahre steigerte sich die Zahl der Übernachtungen in Schleswig-Holstein auf über 8,5 Millionen im Jahr 1960, was einen Anstieg um 6,2 Millionen bedeutet. Die Übernachtungszahlen haben sich also beinahe vervierfacht. Im Sommerhalbjahr 1962 gingen die Übernachtungszahlen gegenüber dem Vorjahr erstmals ein wenig zurück, nämlich um 442.000, doch schon ein Jahr später setzt sich der Kurvenverlauf mit der bisherigen Steigerungsrate fort. Die Ursache des Einbruchs ist hauptsächlich in der schweren Flutkatastrophe im Februar 1962 zu suchen.¹¹⁰ In dem hier zu beobachtenden Rückgang spielte

¹¹⁰ Zur Sturmflut des Jahres 1962 vgl. Lange, Ulrich: Strukturwandel, S. 698ff. Zur politischen Behandlung der Sturmflut und den Schäden in fremdenverkehrsrelevanten Bereichen vgl. Plenarprotokoll: 4. WP, 76. Sitzung am 12.03.1962, S. 2622-2638.

wohl auch die Umstellung der Statistik eine Rolle. Als alleinige Begründung, wie Homp nahelegt, kann diese hingegen nicht dienen.¹¹¹

Die Zahlen für das vom 1. Oktober bis 31. März andauernde Winterhalbjahr liegen in einer Region, die wesentlich vom Bädertourismus geprägt war, deutlich niedriger.

Diagramm 2: Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Winterhalbjahr 1950-1965



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Doch auch im Winterhalbjahr war im Verlauf der 50er Jahre ein deutlicher Anstieg der Übernachtungszahlen zu verzeichnen. Zum Jahreswechsel 1957/58 wurde erstmals die Marke von einer Millionen Übernachtungen überschritten. Die angesprochenen Einbrüche in Folge der Flutkatastrophe zeigten sich für das Winterhalbjahr auch hier, allerdings zeitversetzt. Zwischen Winterhalbjahr 1950/51 und 1959/60 hatten sich die Übernachtungszahlen knapp verdreifacht. Das Interesse der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft lag seit jeher auch in der Zunahme des Reiseverkehrs in der zweiten Jahreshälfte, in der das Baden im Meer und die Erholung am Strand aber kaum noch

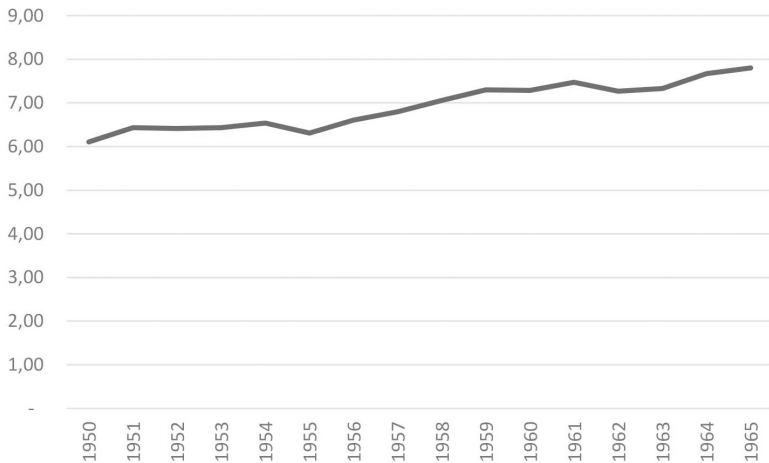
¹¹¹ Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 91.

möglich waren. So verwundert es nicht, dass im Winterhalbjahr nicht die gleichen Steigerungsraten möglich waren wie in den Sommermonaten. Dennoch kann gesagt werden, dass eine Ausweitung der Saison tatsächlich gelungen war, und dies insbesondere in den Bädern an der Nordsee und in den Heilbädern im Landesinneren, deren Übernachtungszahlen sich für das Winterhalbjahr 1951/52 von etwa 90.000 auf bis zum Ende des Jahrzehnts jeweils knapp über 230.000 steigerten, während im selben Zeitraum die Ostseebäder ihre Zahlen von etwa 44.000 nur auf 77.000 steigern konnten.¹¹² Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer stieg von 1950 bis 1965 von etwa 2,5 auf 3,2 Tage. Im Mittel waren Schleswig-Holstein-Urlaube im Winterhalbjahr also Kurzurlaube, wobei die in diesen Zahlen enthaltenen Geschäftsreisen den Wert etwas nach unten gedrückt haben dürften. Im Sommerhalbjahr ist ebenfalls eine Ausweitung des Urlaubszeitraums zu beobachten: Vergleicht man die Zahl der Übernachtungen mit der Zahl der Fremdenmeldungen und schließt Ortswechsel aus, so dauerte der Aufenthalt in Schleswig-Holstein im Jahr 1950 knapp über 6 Tage, 1958 schon 7 Tage und im Jahr 1965 schon 7,8 Tage. In absoluten Zahlen ausgedrückt verzeichnete die Statistikbehörde für den Sommer 1950 433.000 Fremdenmeldungen, 1955 waren es schon 766.000 und im Jahr 1958 wurden erstmals über eine Million Ankünfte verzeichnet. Dieser Anstieg verstärkte sich im Verlauf der 50er Jahre sogar noch um eine knappe halbe Million zusätzlicher Fremdenmeldungen bis zum Jahr 1965. Der wirtschaftliche Boom der Nachkriegsjahre, der sich auch in der Erhöhung der Urlaubstage für Arbeitnehmer_innen ausdrückte, ist in diesen Zahlen enthalten. Schließlich bildete der bezahlte Urlaub die Voraussetzung dafür, Urlaubsreisen unternehmen zu können.¹¹³

¹¹² Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg 1960, S. 110, Tabelle 17b.

¹¹³ Zur Bewertung der durchschnittlichen Reisedauer vgl. Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“, S. 78.

Diagramm 3: Aufenthaltsdauer im Sommerhalbjahr zwischen 1950 und 1965 in Tagen

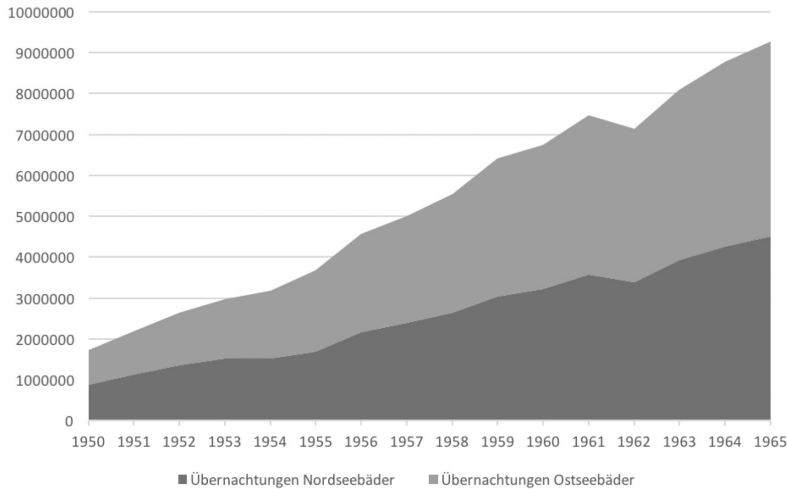


Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Schon 1956 waren 4,5 der insgesamt 5,9 Millionen Übernachtungen im gesamten Bundesland in den Nord- und Ostseebädern zu verzeichnen. Der Rest verteilte sich auf die beiden schleswig-holsteinischen Großstädte Kiel und Lübeck (112.847 bzw. 90.144 Übernachtungen), die Kurorte Bad Bramstedt, Bad Schwartau, Bad Segeberg und Malente (zusammen 324.132 Übernachtungen) sowie die restlichen schleswig-holsteinischen Erholungsorte, die durch die Fremdenverkehrsstatistik erfasst wurden.¹¹⁴ Die Nord- und Ostseebäder entwickelten sich in den Jahren zwischen 1950 und 1965 aber unterschiedlich. Nach dem Zweiten Weltkrieg lagen die beiden Regionen in etwa gleichauf, mit einem leichten Vorteil bei den Übernachtungen für die Badeorte an der schleswig-holsteinischen Westküste. Erstmals im Jahr 1954 konnten die Bäder an der Ostsee aber knapp 125.000 Übernachtungen mehr verzeichnen. In den folgenden zehn Jahren wuchs dieser Vorsprung auf 238.000 Übernachtungen an.

¹¹⁴ Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1957, S. 104, Tabelle 13d.

*Diagramm 4: Summe der Übernachtungen in Nord- und Ostseebädern
1950-1965*

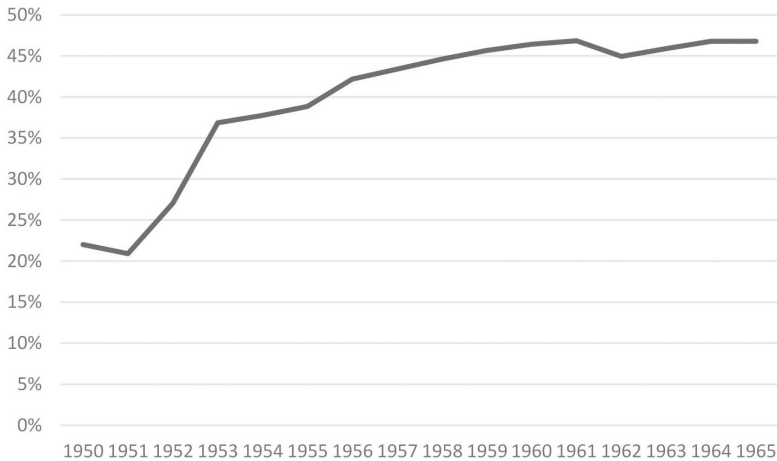


Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

3.2.2 Die Struktur des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs

Neben dem stetigen Anstieg der Zahl der Reisenden und Übernachtungen in den 50er und 60er Jahren veränderte sich auch die Struktur des schleswig-holsteinischen Beherbergungsgewerbes. Die Betriebsstruktur ist hierbei nicht gleichermaßen gut statistisch dokumentiert wie die Zahl der Übernachtungen. Besonders bedeutsam war in dem Bundesland aber die Vermietung von Wohnraum an Urlaubsgäste durch Privatpersonen. Hierin zeigt sich der Grad der Professionalisierung bzw. der Kommodifizierung, also der Warenförmigkeit des Fremdenverkehrs.

Diagramm 5: Anteil der Privatvermietung an der Gesamtzahl der Übernachtungen



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Im starken Anstieg des Anteils der Privatvermietung an den Gesamtübernachtungen in den Jahren zwischen 1951 und 1953 spiegelt sich zum einen die wirtschaftliche Situation der Nachkriegsjahre, in denen die Vermietung von privatem Wohnraum an Urlauber_innen in den ansonsten strukturschwachen Fremdenverkehrsgebieten ein einträglicher Nebenerwerb sein konnte. Zum anderen zeigt der Kurvenverlauf auch die verbesserte Datenerfassung in den Fremdenverkehrsgemeinden selbst.¹¹⁵ Während im Jahr 1951 nicht ganz 10.000 private Betten für den Fremdenverkehr zur Verfügung standen, waren es 1953 schon über 24.000.¹¹⁶ Der leichte Knick der Kurve zwischen 1955 und 1956 kann ebenfalls mit einem verbesserten Erfassungsgrad der für Manipulationen anfälligen und generell weniger professionellen Privatvermietung erklärt werden. Ab diesem Zeitpunkt sei laut Statistischem

¹¹⁵ Zur Situation im Fremdenverkehr in der Nachkriegszeit vgl. auch Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*, S. 152-153.

¹¹⁶ Vgl. die Tabelle bei Homp, Catrin: *Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg*, S. 89.

Landesamt der Erfassungsgrad deutlich verbessert worden.¹¹⁷ Insgesamt zeigt sich in den nicht umsonst kontinuierlich erhobenen Daten der Landesstatistiker_innen zur Privatvermietung, dass dieses Segment des Beherbergungswesens gegenüber Hotels, Pensionen, Gasthäusern und anderen Betriebsarten eine hohe Bedeutung hatte. Ab dem Ende der 50er Jahre wurde sogar durchgehend ein Wert von über 45 % aller in Schleswig-Holstein gemeldeten Übernachtungen erreicht. Gerade hier dürfte die ‚Dunkelziffer‘ sogar noch höher gelegen haben. Während die gewerblichen Vermieter_innen kurz nach dem Krieg durch die Belegung ihrer Betten durch Flüchtlinge und Besatzungspersonal in ihren Erwerbsmöglichkeiten noch eingeschränkt waren und dies auch bis zum Ende der 50er Jahre blieben, bauten die Privatvermieter_innen ihre Unterbringungskapazitäten im Verlauf des Jahrzehnts massiv aus. Bis zum Jahr 1959 hatte sich der genannte Wert von etwa 24.000 Betten von 1953 auf nun knapp 50.000 mehr als verdoppelt. Leider wurde die Zahl der Vermieter_innen von Fremdenzimmern nicht erfasst, es ist aber davon auszugehen, dass sowohl die Anzahl der Privatvermieter_innen stark anstieg als auch die Zahl der pro Vermieter_in zur Verfügung gestellten Betten. Insgesamt kann gesagt werden, dass der hohe Anteil der Privatvermietung am Gesamtfremdenverkehrsaufkommen eines der wesentlichen Strukturmerkmale des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs ist. In anderen Fremdenverkehrsregionen lag der Anteil der Privatvermieter_innen deutlich niedriger.¹¹⁸ Während sich die starke Bedeutung der Privatvermietung für die 60er Jahre als Modernisierungshindernis für gewerbliche Vermieter_innen erweisen sollte, kurbelten jene mit ihren günstigen Preisen in den 50er Jahren das Geschäft mit den Feriengästen an. Der Wohnungsnachweis von Wyk auf Föhr aus dem Jahr 1951 kann hierfür als Beispiel dienen. Dort sind 61 private Zimmervermieter_innen aufgeführt, eine Übernachtung mit Frühstück kostete zwischen 1,50 DM und 3 DM. In den Hotels der Insel waren für ein Zimmer (allerdings

117 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1960, S. 109, Tabelle 17a.

118 Hoffmann kommt bspw. für das Jahr 1968 auf einen durchschnittlichen Anteil der Privatvermietung am Fremdenverkehrsangebot von 29 %. In Schleswig-Holstein standen in diesem Jahr 21,7 % aller in Deutschland privat vermieteten Fremdenbetten. Vgl. Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung, S. 28.

immer mit Vollpension) in der Regel mehr als 10 DM zu zahlen. Besonderen Komfort konnten die Reisenden allerdings nicht erwarten. Fließendes, gar warmes Wasser gehörte in dieser Zeit noch lange nicht zum Standard, auch nicht in den etwas teureren gewerblichen Fremdenheimen, wo man mit Vollverpflegung schon unter 10 DM logieren konnte.¹¹⁹

Die gewerblichen Vermieter_innen von Fremdenverkehrsbetten bilden neben den Privatvermieter_innen die zweite Gruppe innerhalb der schleswig-holsteinischen Beherbergungsstruktur. Eine differenzierte Betrachtung zwischen den verschiedenen Anbieterformen ist allerdings nicht in gleichem Maße möglich wie bei der hinsichtlich der Menge an angebotenen Betten pro Betrieb recht homogenen Gruppe der Privatvermieter_innen. Zu den gewerblichen Vermieter_innen sind die Hotels, die Pensionen, die kleinen Gästehäuser und nicht zuletzt die Campingplätze zu zählen. Während letztere Gruppe in der offiziellen Fremdenverkehrsstatistik kaum vorkommt, ist die Zuordnung zu den verschiedenen Betriebsgruppen nicht durchgehend einheitlich gewesen. Wie bereits gesagt, war nach dem Zweiten Weltkrieg ein erheblicher Teil der gewerblichen Fremdenverkehrsbetten durch Flüchtlinge und Besatzungspersonal belegt, das Freimachen dieser Kapazitäten zog sich aber über die gesamten 50er Jahre hin. Zwar zahlten auch die Flüchtlinge und Vertriebenen in den Beherbergungsbetrieben Mieten, diese erreichten aber nicht das ansonsten für Beherbergungsbetriebe übliche Niveau. Der zu entrichtende Betrag orientierte sich an den ortsüblichen Mieten für Dauerwohnraum.¹²⁰ Die gewerblichen Anbieter_innen von Fremdenverkehrsbetten brachten in ihren Betrieben in der gesamten Zeit von 1950 bis 1965 den Großteil der Gäste unter. Die Erweiterung der Bettenkapazitäten fiel aber im Zuge des allmählichen Freiwerdens der belegten Betten bei Weitem nicht so groß

119 Die angeführte Broschüre findet sich in Historisches Archiv zum Tourismus an der TU Berlin (i. F. HAT), Do61/01/31/A-Z/45-80/2: Wohnungsnachweis 1951. Nordseeheilbad Wyk auf Föhr; ähnliche Preise in Relation zu den damals üblichen Preisen für Lebensmittel bei Pfingsten, Gabriele: Visitenkarte mit Rosen. Fremdenverkehr und 700-Jahr-Feier in Eutin. In: Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen, S. 66.

120 Zum Streit über die Flüchtlingsmieten siehe Kapitel 5.2.2 und 5.2.3.

aus, wie die Zunahme bei den Privatquartieren.¹²¹ Es liegt die Vermutung nahe, dass das schrittweise Freimachen der Betten im Zusammenhang mit den entsprechenden Mietausfällen für die Betriebe ein Modernisierungshindernis war und somit zu der beobachteten Verlagerung hin zur Privatvermietung führte. Die Privatvermieter_innen konnten somit auf die insgesamt während der 50er und 60er Jahre steigenden Nachfrage nach Urlaub in Schleswig-Holstein leichter reagieren.

In den 60er Jahren veränderte sich die Struktur des gewerblichen Fremdenverkehrssektors. Die größeren Hotels in den Küstenorten verloren nach und nach an Bedeutung, die kleineren Pensionen, die ebenfalls schon immer zu den bedeutenden Anbietern von Fremdenbetten gehörten, holten hinsichtlich der Übernachtungszahlen auf. Erstmals wurden im Jahr 1966 mehr Übernachtungen in kleineren Pensionen als in Hotels verzeichnet.¹²² Auch diese Entwicklung spiegelt den parallel stattfindenden Ausbau der Privatquartiere wider; die Übergänge zwischen größeren Privatvermieter_innen und kleineren Pensionen dürften fließend gewesen sein. Somit ist die Trennung zwischen den beiden Gruppen der gewerblichen und privaten Vermieter_innen letztlich gewissermaßen eine willkürliche.

Die bislang beschriebene Struktur des Beherbergungswesens wurde in den 50er und 60er Jahren noch ergänzt durch sogenannte Ferien- bzw. Wochenendhäuser, meist kleine Häuschen in Wassernähe. Urlaub im eigenen oder überlassenen Ferien- bzw. Wochenendhaus taucht wahrscheinlich auch in der Erfassung der privat vermieteten Fremdenbetten kaum bzw. nur unzureichend auf. Eine Untersuchung aus dem Jahr 1963, die auf einer Zählung von Bauanträgen basierte, ermittelte knapp 3.600 Ferienhäuser in Schleswig-Holstein, die tatsächliche Zahl dürfte wegen des Vorhandenseins älterer Gebäude noch wesentlich höher gewesen sein.¹²³ Die Studie ermittelte auch die Besitzerstruktur dieser Wochenendhäuschen an den schleswig-holsteinischen Küsten

121 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 89, Tab. 4 u. 5.

122 Vgl. ebd., S. 93f.

123 Vgl. Diekmann, Sybille: Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins. Eine siedlungs- und sozialgeographische Studie. Kiel 1963. S. 43f.; vgl. auch Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 75.

und im ostholsteinischen Seengebiet und kam zu dem Ergebnis, dass diese vornehmlich von Menschen aus dem Hamburger Raum (mehr als ein Drittel aller gezählten Ferienhäuser) sowie aus den größeren Städten Schleswig-Holsteins errichtet worden waren.¹²⁴ Die Erhebung ist auch aus einem weiteren Grund von Bedeutung, denn auch über die ansonsten nur schlecht dokumentierte Privatvermietung erfährt man einiges. Zwischen den privat genutzten Wochenendhäusern und den vermieteten Ferienhäuschen besteht ein enger Zusammenhang, vielfach lassen sich die Typen gar nicht voneinander trennen. Hier zeigt sich der Erfindungsreichtum der privaten Zimmervermieter_innen, die augenscheinlich jeden verfügbaren Raum in für den Fremdenverkehr nutzbaren Wohnraum umbauten und sich so ein Zubrot verdienen konnten. So berichtet Diekmann, dass in den 50er Jahren auch Garagen, Ställe und kleine Gartenhäuschen für den Fremdenverkehr hergerichtet wurden, was die Siedlungsstruktur mancher Orte nachhaltig veränderte. Zählte man in Westerland auf Sylt im Jahr 1960 nur 23 Ferienhäuser mit gewerblicher Nutzung, waren es in Grömitz an der Ostseeküste 92 und in Timmendorfer Strand und Niendorf zusammen 52. Hinzu kamen noch einige Ferienwohnungen.¹²⁵ An dem Beispiel der Ferien- und Wochenendhäuser zeigt sich wiederum die Schwäche der Fremdenverkehrsstatistik, die solche Formen des Fremdenverkehrs bzw. Erholungstourismus nicht erfassen kann. Schleswig-Holstein wies aber im Bereich dieser Bauformen in der Mitte der 70er Jahre deutschlandweit die größte Dichte auf.¹²⁶ Die Zunahme von Bauvorhaben stellte auch die Politik vor Herausforderungen. Waren einerseits die Gemeinden an einem Ausbau der Ferienhaussiedlungen interessiert, versuchte andererseits die Landespolitik entgegenzusteuern. Die Eindämmung des Baus gehörte zu den ersten fremdenverkehrspolitischen Maßnahmen der Landesregierung und fand Eingang in die ersten auch landesplanerischen Überlegungen zum Fremdenver-

124 Vgl. Diekmann, Sybille: Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins, S. 43f.

125 Vgl. ebd., S. 80.

126 Vgl. Görgmeier, Dietmar: Probleme der Freizeitbebauung. In: Raumforschung und Raumordnung 34 (1976), Heft 1/2, S. 58-78, hier S. 63.

kehr.¹²⁷ In den 60er Jahren verlagerte sich diese Fremdenverkehrsform weg von Ferienhäusern hin zu größeren Komplexen von Ferien- und Zweitwohnungen, die ich in dem Kapitel über den Strukturwandel zwischen 1965 und 1980 bearbeiten werde.

Trotz insgesamt steigender Übernachtungszahlen hatte sich in den 50er und 60er Jahren im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr ein starker Strukturwandel vollzogen, bei dem die in der Gesamtgesellschaft stetig steigende Nachfrage nach Urlaubsquartieren durch den Ausbau der Kleinbetriebe und der Privatvermietung bedient wurde. Die Privatvermieter_innen konnten und mussten auch angesichts wirtschaftlicher Not flexibler reagieren und stellten in kurzer Zeit Fremdenverkehrswohnraum zur Verfügung. Diese Entwicklung hatte aber auch eine Reihe von Nachteilen. Diese lagen in der insgesamt qualitativ niedrigen Ausstattung vieler Privatquartiere, die angesichts der weiterhin steigenden großen Nachfrage dennoch keinen besonders hohen Modernisierungsdruck erzeugte. Die ständigen Mahnungen der Politik zur Qualitätsverbesserung können in diese Richtung gelesen werden. Die Privatvermieter_innen stellten Übernachtungsmöglichkeiten mit Frühstück zur Verfügung, die Aufenthaltsqualität in den Unterkünften dürfte jedoch bescheiden gewesen sein. Die wetterbedingt kurze Saison in Schleswig-Holstein war aufgrund dieser Beherbergungsstruktur deutlich schwerer auszuweiten als dies bei einem höheren Anteil von gewerblichen Vermieter_innen möglich gewesen wäre, die ein Mindestmaß an Gemeinschaftseinrichtungen zur Verfügung zu stellen hatten. Hieraus erklärt sich dann auch der verstärkte Bau von Gemeinschaftseinrichtungen wie Kurmittelhäusern, Schwimmbädern und Häusern des Kurgastes, die neben dem allgemeinen Politikziel der Saisonverlängerung eben auch die durch die große Bedeutung der Privatvermietung entstandenen Defizite in der Qualität des Angebots beheben sollten.¹²⁸

127 Vgl. Amtsblatt für Schleswig-Holstein; Jg. 1958, Nr. 10, S. 152-154; vgl. auch Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7. Raumordnungsprogramm für das Land Schleswig-Holstein mit Erläuterungen. Kiel 1968, S. 29-31.

128 Siehe zu diesem Aspekt auch das Kapitel 5.2.3, Abschnitt „Regierungserklärungen“.

3.3 Strukturwandel konkret – Wandlungsprozesse in den Ferienregionen

Neben dem stetigen Anstieg der Übernachtungszahlen und dem schrittweisen Ausbau der Fremdenverkehrswirtschaft, der in dem vorangegangenen Abschnitt anhand der Fremdenverkehrsstatistik behandelt wurde, vollzog sich auch vor Ort in den Fremdenverkehrsgemeinden ein allmählicher Wandel. Dieser ist allerdings anhand von Archiven nur schwer nachzuvollziehen. Die alleinige Darstellung mit Hilfe der statistischen Daten ist ebenfalls nicht ausreichend, um den Ausbau des Fremdenverkehrs zum bestimmenden Wirtschaftszweig in verschiedenen schleswig-holsteinischen Orten verstehen zu können. Abhilfe kann die lokalhistorische Literatur schaffen, die sich in vielen Orten mit dem Fremdenverkehr beschäftigt und hierbei mittlerweile auch die 50er und 60er Jahre erreicht hat. Im Folgenden werden diese oftmals eher chronistisch als historiographisch angelegten Arbeiten als Quellen herangezogen, um den Strukturwandel im und durch den Fremdenverkehr in diesem Zeitraum darzustellen.

3.3.1 Nordseeküste und Nordseeinseln

Trotz der Einquartierung von Flüchtlingen und Vertriebenen und trotz der Beschlagnahmung von Fremdenbetten durch die Besatzungsbehörden kam der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein nie zum Erliegen. Der Schriftsteller Max Frisch beschrieb in einem Text seine Eindrücke über das Nebeneinander von Flüchtlingselend und wieder aufkommenden Fremdenverkehr auf der Nordseeinsel Sylt im Jahr 1949. Seine Zeilen zeigen einerseits die Normalität und hohe Bedeutung der Fremdenverkehrswirtschaft auf der Insel, belegen aber andererseits, dass der Wiederaufbau des Fremdenverkehrsgewerbes der Nachkriegszeit nur schwer mit dem in den folgenden beiden Jahrzehnten erfolgten Boom des Gewerbes vergleichbar ist:

„Endlich einmal zu den Baracken, die man immer von weither sieht. Ein Lager von schlesischen Flüchtlingen. Schmutzwäsche an der Sonne, Kinder, Blechgeschirr, Arbeitslose, Kaninchenstall voll Volksgenossen, ganz abseits wie die mittelalterlichen Siechenhäuser. Nur der Staat reicht ihnen

die nötige Nahrung. Man spricht nie von ihnen. Das einzige, was ich bisher gehört habe: sie haben wieder ein Huhn gestohlen! – daneben die Leute im bunten Bademantel, die glänzenden Limousinen, die es auch wieder mit deutschen Nummern gibt [...].“¹²⁹

Der zitierte Autor steht für eine Vielzahl weiterer bekannter Persönlichkeiten, auf die die Insel Sylt scheinbar einen großen Reiz ausübte. In den hier interessierenden Jahren lebte der Fremdenverkehr dort zu einem großen Teil genau von diesen Prominenten, besonders von Personen aus dem Bereich der Medienschaffenden, zu denen Frisch ja ebenfalls im weiteren Sinne zu zählen war.¹³⁰

Tabelle 1: Entwicklung des Fremdenverkehrs in ausgewählten Nordseebädern 1950-1965

Ort	Übernachtungen im Sommerhalbjahr		Fremdenmeldungen im Sommerhalbjahr	
Sankt Peter und Ording ¹³¹	1950	80.085	1950	6.927
	1955	211.961	1955	16.510
	1960	386.674	1960	28.679
	1965	504.840	1965	32.715
Westerland auf Sylt	1950	316.585	1950	23.355
	1955	430.627	1955	30.089
	1960	822.824	1960	56.302
	1965	1.006.695	1965	74.142
Wyk auf Föhr	1950	77.894	1950	4.879
	1955	157.107	1955	12.213
	1960	318.551	1960	20.406
	1965	463.801	1965	30.284

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

129 Frisch, Max: Kampen, Juli 1949. In: Berkefeld, Henning (Hg.): Sylt in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1991, S. 240-244, hier S. 243.

130 Vgl. Deppe, Frank: Auch sie machten die Insel populär. Prominente aus Medien und Politik. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S.167-175, hier S. 167ff.

131 Die beiden Gemeinden vereinigten sich im Jahr 1967 zu Sankt Peter-Ording und werden deshalb aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit auch schon für die Jahre bis 1965 zusammengefasst.

Ab dem Jahr 1950 liegen durchgängig statistische Zahlen zum Fremdenverkehr in den Nordseebädern vor, die den Bedeutungszuwachs des Gewerbes bis zur Mitte der 60er Jahre dokumentieren.

Für die Zusammenstellung in der Tabelle 1 wurden drei von vier der wichtigsten Nordseebäder ausgewählt. Nicht berücksichtigt wurde das wie Westerland ebenfalls auf Sylt gelegene Wenningstedt, das zu Beginn der 50er Jahre hinsichtlich der Übernachtungszahlen mit großem Abstand im Bereich der Werte von Sankt Peter und Ording auf dem zweiten Platz rangierte. Weitere wichtige Nordseebäder dieser Jahre waren Wittdün auf Amrum und Büsum. Auch die kleineren Bäder auf Sylt steigerten in den 50er Jahren ihre Übernachtungszahlen, sodass die Insel Sylt das bedeutendste Fremdenverkehrsgebiet nicht nur der Nordseeküste, sondern insgesamt in Schleswig-Holstein war. Da Sylt die herausgehobene Stellung nicht erst seit der Gründung der Bundesrepublik, sondern schon seit dem Kaiserreich innehatte, verwundert diese gegenüber den anderen hier aufgeführten Nordseebädern kaum.¹³² Der Anstieg des Fremdenverkehrs seit den 50er Jahren auf der Insel war immens, im Sommer 1965 verzeichnete man fast 75.000 Gäste und die symbolisch bedeutsame Grenze von 1.000.000 Fremdenübernachtungen war bereits im Sommer des Vorjahres zum ersten Mal überschritten worden.¹³³ An diesen Zahlen wird das Wachstum des Fremdenverkehrs im gesamten Bundesland fassbar. Denn die Aufnahmekapazität von Inseln ist naturgemäß begrenzt. Durch die Kriegsflüchtlinge auf Sylt war die Bevölkerung auf über 22.000 Personen gestiegen. Durch den späteren Wegzug eines Teils dieser Personengruppe lebten 1961 noch 17.500 Personen auf der Insel, eine Zahl, die innerhalb der nächsten zehn Jahre dann wieder auf über 20.000 Personen anstieg als eine unmittelbare Folge des Fremdenverkehrs.¹³⁴ Auch nach dem teilweisen Wegzug der Flüchtlinge vermieteten die Bewohner der Insel nicht nur zusätzlichen Wohnraum an

132 Zur Entwicklung im Kaiserreich vgl. Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnen, S. 37-55; vgl. auch Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 158-184.

133 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg 1965, S. 105, Tabelle 12.

134 Vgl. Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/ Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt. Kurzfassung, Kiel 1974, S. 38.

Fremde, sondern in den Sommermonaten auch Teile der eigenen Wohnung zur Aufbesserung des Einkommens.¹³⁵ Zusätzlich zu der Wohnbevölkerung hielten sich in der Mitte der 60er Jahre in den Monaten Juli und August mindestens eine gleiche Anzahl Gäste auf der Insel auf. Sie benötigten Trinkwasser, verursachten Abwasser, verbrauchten Lebensmittel und nahmen Strandflächen in Anspruch – hierfür musste Infrastruktur bereitgestellt werden, die in den anderen Monaten nur wenig genutzt wurde. In den 60er Jahren zeigten sich dann die Grenzen des Wachstums in Westerland. Zwar ist die Steigerung der Übernachtungszahlen beeindruckend, der schwindende zur Verfügung stehende Raum und der parallel stattfindende Ausbau der benachbarten Orte auf der Nordseeinsel verdeutlichen die Kapazitätsgrenze. Noch wurde weiter ausgebaut, beispielsweise das Kurmittelhaus erweitert und im Jahr 1964 die Meerwasserschwimmhalle eingeweiht.¹³⁶ In den zehn Jahren zwischen 1955 und 1965 haben sich die Übernachtungszahlen um den Faktor 2,3 erhöht. Dieser Wert entspricht ziemlich genau der Steigerung, die auch in den beiden später zusammengefassten Orten Sankt Peter und Ording zu verzeichnen gewesen waren. Hier hatte man im Vergleich zu Westerland im Jahr 1965 etwa die Hälfte der Gäste und auch nur etwa halb so viele Übernachtungen.¹³⁷ Deutlich stärker entwickelte sich der Fremdenverkehr auf der zweitgrößten Nordseeinsel Föhr. Zwischen 1955 und 1965 haben

135 Vgl. Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnwesen, S. 57.

136 Vgl. Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 192; vgl. zu den Baumaßnahmen für den Fremdenverkehr der Nachkriegszeit auch Stöver, Hans-Jürgen: Westerland auf Sylt, S. 157-168; weniger aufschlussreich als für die Folgejahrzehnte, aber dennoch heranzuziehen ist das entsprechende Kapitel über die 50er Jahre bei Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt – Die großen Jahrzehnte in den 1950er, 60er, 70er und 80er Jahren. Hamburg 2005, S. 39-50; aus der Vielzahl historischer Bildbände zum Fremdenverkehr auf Sylt enthält sehenswerte Fotos aus dieser Zeit der vornehmlich für Tourist_innen erstellte Band von Neander, Lutz: Die nordfriesischen Inselbäder. Der Bildband ihrer schönen Ferienzeit. Lübeck 1945.

137 Siehe zur Entwicklung in Sankt-Peter Ording auch Boeckmann, Barbara: Begegnungen mit einem liebenswerten Studienobjekt, S. 100. Hier finden sich allerdings neben Übernachtungszahlen kaum weiterführende Informationen. Daneben existieren für den Ort aus dem Graubereich zwischen Heimatliteratur und Tourismuswerbung kaum weitere Bände. Siehe am ehesten noch Undeutsch, Dieter: St. Peter-Ording als Heilbad. In: Klose, Werner/Kloth, Eckhard (Hg.): St. Pe-

sich die Übernachtungszahlen dort fast verdreifacht und mit über 450.000 Übernachtungen im Sommerhalbjahr rangierte die im Vergleich zu Sylt deutlich weniger exklusive, und darüber hinaus nicht wie jene über einen Damm mit dem Festland verbundene Insel in der Nähe der Werte, die auch im festländischen St. Peter erreicht wurden.

Tabelle 2: Struktur des Bettenangebots in ausgewählten Nordseebädern 1960-1965

Ort	Jahr	Fremdenbetten gesamt	davon in Privatquartieren
Sankt Peter und Ording	1960	5.088	2.030
	1965	6.314	2.460
Westerland auf Sylt	1960	13.048	8.700
	1965	14.317	9.000
Wyk auf Föhr	1960	3.631	1.980
	1965	4.879	3.100

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Blickt man auf die Struktur des Fremdenverkehrs in den ausgewählten Nordseebädern so wird deutlich, dass auf den beiden Inseln der Anteil der privat vermieteten Fremdenverkehrsbetten besonders hoch war, in beiden Orten deutlich über 50 % aller zur Verfügung stehenden Betten ausmachte. Auf Föhr war der Anstieg der privat vermieteten Betten zwischen 1960 und 1965 mit über 1.000 besonders stark.¹³⁸ In Sankt Peter und Ording spielte dagegen der gewerbliche Fremdenverkehr eine größere Rolle, hier wurden im Jahr 1965 nur knapp 40 % der Betten durch Privatvermieter_innen zur Verfügung gestellt, der Ausbau der Bettenkapazitäten fand eher auf Seiten der gewerblichen Anbieter statt.

ter-Ording. Nordseeheil- und Schwefelbad. 2. Aufl. St. Peter-Ording 1985, S. 56-70; wenig hilfreich ist bspw. Fiedler, Walter: Halbinsel Eiderstedt. Urlaub zwischen St. Peter-Ording und Tönning. Breklum 1963; fast ausschließlich historische Fotos – diese sind allerdings sehenswert – bei Engers, Friedrich/Hoffmann, Hans: St. Peter-Ording. Flensburg 1971.

¹³⁸ Vgl. hierzu auch Schultze, Ernst-Günter: Das Seebad Wyk auf Föhr, S. 79.

Die drei hier untersuchten Fremdenverkehrsorte an der Westküste wiesen starke Steigerungen bei Übernachtungszahlen und Fremdenmeldungen auf, ungeachtet kleinerer Unterschiede, die aber nicht unbedingt unmittelbar der Struktur des Angebots zugeordnet werden können. Westerland und die Insel Sylt als Ganze behaupteten während der 50er Jahre durch einen stetigen Ausbau der Beherbergungskapazitäten ihre Vorrangstellung im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr. Andere Orte an der Westküste erlebten in dem Zeitraum aber ebenfalls einen starken Ausbau. Die Insel Amrum, auf der der Fremdenverkehr basierend auf Kindererholungsheimen seit jeher eine große Rolle gespielt hatte, baute diese Beherbergungskapazitäten nach und nach in gewerbliche Hotels um, die alle Altersgruppen ansprachen.¹³⁹ Mitte der 60er Jahre standen hier erstmals mehr Übernachtungsplätze für den allgemeinen Fremdenverkehr als für die Kindererholung zur Verfügung, während beispielsweise die Privatvermietung eine weit geringere Rolle spielte.¹⁴⁰ Noch nicht einmal 10 % der Fremdenbetten in dem Bad Wittdün auf Amrum wurden im Jahr 1965 privat vermietet.¹⁴¹ Mit dem Bau neuer Strandwohnungen ab der Mitte der 60er Jahre wandelte sich der Fremdenverkehr auf der Insel nachhaltig.¹⁴²

3.3.2 Binnenland/Ostholstein

Im Gegensatz zu den anderen Regionen Schleswig-Holsteins gibt es für einen Teil des Binnenlandes neben eher chronikalisch angelegter Lokalhistorie schon eine Darstellung mit dem Anspruch, wenigstens eine „kleine“ Tourismusgeschichte zu liefern. Der im Jahr 2003 erschienene Band zu einer gleichnamigen Ausstellung in Eutin versammelt neben Geschichten und Geschichtchen aus dem Fremdenverkehr auch

139 Vgl. Quedens, Georg: Das Seebad Amrum. „...und befürchten den Verderb der guten hiesigen Sitten...“ Selbstverlag. Amrum 2006, S. 39f.

140 Vgl. ebd., S. 40.

141 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1966/67, S. 123, Tabelle 12.

142 Vgl. Quedens, Georg: Das Seebad Amrum, S. 40; in der Folge stieg auch der Anteil der Privatvermietung auf Amrum. Vgl. Holler, Lotte: Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs, S. 191.

eine Reihe ernstzunehmender Beiträge, hauptsächlich aus der Feder der Mitherausgeberin Gabriele Pfingsten. Sie sind deshalb von Interesse, weil sie dem Fremdenverkehr in den ansonsten kaum beachteten kleineren Orten im ostholsteinischen Binnenland ein Gesicht geben.¹⁴³ Die Beiträge konzentrieren sich neben den ansonsten im Zentrum stehenden Ostseebädern auf das Binnenland und sind als erster Versuch einer überörtlichen Tourismusgeschichte in Schleswig-Holstein zu bezeichnen. Die Erkenntnisse dieses Bandes wurden deshalb in diesem und dem folgenden Abschnitt ergänzend zu den statistischen Daten des Fremdenverkehrs in den 50er und 60er Jahren verarbeitet, obwohl dort der Fremdenverkehr nur am Rande als Phänomen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels verstanden wird.

Tabelle 3: Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Luftkurorten Plön und Eutin 1950-1965

Ort	Übernachtungen im Sommerhalbjahr		Fremdenmeldungen im Sommerhalbjahr	
	Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
Plön	1950	14.827	1950	6.018
	1955	25.140	1955	10.603
	1960	75.397	1960	12.762
	1965	99.430	1965	17.230
Eutin	1950	9.914	1950	6.172
	1955	44.750	1955	10.330
	1960	77.135	1960	15.973
	1965	77.952	1965	19.408

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Die Tabelle 3 zeigt die Entwicklung des Fremdenverkehrs in den beiden bedeutendsten Luftkurorten Schleswig-Holsteins, beide in der Region Ostholstein gelegen, die neben den Küstenorten auch einen Binnenlandtourismus aufweist. Beide Städte verfügen über einen historischen Stadtkern und nahe gelegene Gewässer, wobei Plön mit dem recht großen See einen für den Segelsport und den Camping-Touris-

¹⁴³ Siehe Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen.

mus (der allerdings in der Tabelle nicht enthalten ist) bedeutsamen Vorteil aufweist. Deutlich wird in der Übersicht die starke Expansion in den 50er Jahren, die in den beiden Orten ganz unterschiedlich verlief. Während sich in Plön die Übernachtungszahlen in der zweiten Hälfte der 50er Jahre verdreifachten, erlebte Eutin seinen stärksten Boom in der ersten Hälfte des Jahrzehnts. Die Stagnation der Übernachtungen bei gleichzeitig weiterhin steigenden Fremdenmeldungen in Eutin deutet darauf hin, dass in dem kleinen Ort die Kapazitäten in der Mitte der 60er Jahre am Limit waren, während in Plön der Anstieg kontinuierlich verlief. Doch auch in Eutin wurden die Kapazitäten ausgebaut, sodass der Ort in der zweiten Hälfte der 60er Jahre wieder steigende Übernachtungszahlen aufwies. Leider wurden die Bettenkapazitäten durch das Statistische Landesamt nicht durchgehend erhoben. Aus der Literatur lässt sich allerdings ermitteln, dass die Zuwächse sowohl bei den gewerblichen als auch bei den privaten Vermieter_innen von Fremdenbetten in Eutin gar nicht so besonders groß waren, denn schon 1929 hatten 644 Fremdenbetten zur Verfügung gestanden, während es 1960 erst 880 waren.¹⁴⁴ Die Beherbergungsstruktur unterschied sich in den beiden Orten ganz erheblich: Im Stichtag 1960 wurden in Plön 500 der insgesamt 883 Fremdenbetten durch Privatvermieter_innen zur Verfügung gestellt, während es in Eutin nur 227 der insgesamt 880 Betten waren. Fünf Jahre später hatte sich nahezu nichts an der Situation verändert, denn die Anzahl der Betten und das Verhältnis zwischen den Beherbergungsarten war stabil geblieben. Dennoch war es in Plön gelungen, die Steigerungsraten beizubehalten, also die Belegungsdauer der Betten zu erhöhen. Die Gründe hierfür dürften in der Veränderung des Freizeitverhaltens zu finden sein, wobei Plön mit dem Angebot von Wassersportmöglichkeiten einen entscheidenden Vorteil gegenüber Eutin hatte. Die kommenden Jahre brachten allerdings in beiden Orten weiterhin stark steigende Übernachtungszahlen und einen umfangreichen Ausbau der Fremdenverkehrskapazitäten.

144 Für die Zahlen von 1929 vgl. Pfingsten, Gabriele: Visitenkarte mit Rosen, S. 63. Pfingsten bezieht sich auf den Geschäftsbericht des Fremdenverkehrsvereins Eutin aus dem Stadtarchiv Eutin mit der Inventarnummer 4861, der mir leider nicht vorlag. Für die Bettenkapazität des Jahres 1961 vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1961, S. 114, Tabelle 21.

Die hier präsentierten sogenannten ‚Luftkurorte‘ – in meinen Augen eher eine Hilfsbezeichnung für Gemeinden, die im Binnenland liegen und dennoch über einen nennenswerten Fremdenverkehr verfügen – stehen stellvertretend für den auch abseits der Küsten stattfindenden Strukturwandel im Fremdenverkehr. Der stürmische Ausbau der Kapazitäten der Nachkriegsjahre kam in den 60er Jahren in beiden Orten ins Stocken, es wurde kaum noch gebaut oder erweitert. Beide Orte verfügten über eine über den Fremdenverkehr hinausgehende Wirtschaftsstruktur, die besonders bei den Privatvermieter_innen nicht den gleichen Druck wie an den Küsten erzeugte, Nebeneinkünfte durch die Vermietung von Fremdenbetten zu erzielen. Das Fehlen anderweitiger wirtschaftlicher Perspektiven war in anderen Orten des Kreises viel eher für einen Ausbau des Fremdenverkehrs verantwortlich, wie beispielsweise das ebenfalls in Region, aber an der Ostseeküste gelegene Hohwacht zeigt.

3.3.3 Ostseeküste

Der Fremdenverkehr an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, der mit Travemünde oder Timmendorf ebenfalls über traditionsreiche Seebäder aus dem 19. Jahrhundert verfügte, entwickelte sich dynamischer als jener an der Nordseeküste mit seinen wenigen Zentren. An der Ostsee bestanden deutlich größere Chancen für kleinere Orte, sich durch eigene Strukturmaßnahmen für eine wirtschaftliche Perspektive durch den Fremdenverkehr zu qualifizieren. Dies zeigt für die beiden hier behandelten Jahrzehnte allein die Zahl der in der Fremdenverkehrsstatisik berücksichtigten Ostseebäder. Während die Zahl der aufgenommenen Bäder an der Nordseeküste zwischen 1950 und 1965 weitgehend stabil im Bereich von 20 blieb, wurden an der Ostsee im Jahr 1950 23 Bäder gezählt, 1960 waren es schon 31 (1965 auf Grund kommunaler Gebietsreformen immer noch 30). So gehörte der ostholsteinische Ort Hohwacht nicht zu den traditionsreichen Bädern und kann deshalb als Beispiel für den Strukturwandel im Fremdenverkehr der 50er Jahre herangezogen werden. In dem kleinen Ort im Kreis Plön war der Fremdenverkehr zu Beginn der 50er Jahre schon durchaus vorhanden, aber mit etwa 300 Betten noch recht unbedeutend. So

bewarb die Fremdenverkehrswerbung des Ortes zu diesem Zeitpunkt dann auch besonders die Abgeschlossenheit.¹⁴⁵ Binnen acht Jahren wurde im Rahmen eines umfangreichen Ausbaus die Kapazität auf 2.000 Betten erhöht, ein Erfolg, den der Fremdenverkehrsreferent im Wirtschaftsministerium Harald Gondesen auf die strukturierte und nachhaltige Planung der Gemeinde zurückführte.¹⁴⁶ Ein wichtiger Beitrag, bemerkenswerterweise von Gondesen nicht für das Wirtschaftsministerium reklamiert, bestand durchaus in der landesseitigen Planung neuer Verkehrswege zur Erschließung des östlichen Teils Schleswig-Holsteins durch andere Landesbehörden, die der gestiegenen Bedeutung des Autos für den Fremdenverkehr in den 50er Jahren Rechnung trugen.¹⁴⁷

Die Tabelle 4 zeigt neben den älteren Badeorten Grömitz, Timendorfer Strand und Travemünde auch exemplarisch für die vielen in den Jahren zwischen 1950 und 1965 neu auf den Plan tretenden Badeorte die beiden ‚Nachzügler‘ Heiligenhafen und das bereits angesprochene Hohwacht. In Heiligenhafen wurde später eines der größten der schleswig-holsteinischen Ferienzentren verwirklicht, welches bis heute in Betrieb ist, was eine Aufnahme in diese Aufstellung zu Vergleichszwecken rechtfertigt.

-
- 145 Vgl. die Analyse eines Fremdenverkehrsprospekts aus Hohwacht aus dieser Zeit bei Pagenstecher, Cord: Antreten zum Lotterleben, S. 203f.
- 146 Gondesen, Harald: Fremdenverkehr in Gegenwart und Zukunft. In: Verlag Gerhard Stalling/ Kreisverwaltung Plön (Hg.): Der Landkreis Plön. Geschichte – Landschaft – Wirtschaft – Einwohner. Oldenburg o. J. [1958], S. 50-57, hier S. 50. Der eigentliche Text dieses Aufsatzes umfasst nur die S. 50, der Rest besteht aus dazugehörigen Bildern, die stellvertretend für den Fremdenverkehr im Kreis Plön stehen.
- 147 Vgl. ebd.; vgl. weiterführend aus geographischer Perspektive Luft, Hartmut: Der Fremdenverkehr in der Holsteinischen Schweiz, S. 46; vgl. zur Verkehrsgeschichte Ostholsteins im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr auch Pflingsten, Gabriele: Wieder auf Achse. Reiseverkehr in den fünfziger und sechziger Jahren. In: Griep, Wolfgang/Pflingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen, S. 47-54, hier S. 52ff.; vgl. Pagenstecher, Cord: „Pixi geht wie ein Sofa über die Prachtstraße“. Das Auto im Tourismus der Nachkriegszeit. In: Moser, Johannes/ Seidl, Daniella (Hg.): Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster 2009, S. 264-280, hier bes. S. 264f.

Tabelle 4: Entwicklung des Fremdenverkehrs in ausgewählten Ostseebädern 1950-1965

Ort	Übernachtungen im Sommerhalbjahr		Fremdenmeldungen im Sommerhalbjahr	
	Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
Grömitz	1950	179.661	1950	14.304
	1955	325.583	1955	26.258
	1960	551.098	1960	43.085
	1965	855.233	1965	67.572
Timmendorfer Strand	1950	165.112	1950	16.060
	1955	322.251	1955	31.120
	1960	472.103	1960	33.339
	1965	742.510	1965	62.005
Travemünde	1950	108.068	1950	20.877
	1955	225.880	1955	39.616
	1960	363.945	1960	55.832
	1965	499.183	1965	93.309
Heiligenhafen	1950	36.109	1950	4.122
	1955	69.971	1955	10.752
	1960	149.716	1960	16.826
	1965	181.692	1965	19.110
Hohwacht ¹⁴⁸	1950	25.138	1950	2.249
	1955	91.666	1955	7.183
	1960	156.860	1960	10.849
	1965	202.659	1965	12.358

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg und auch noch in der Mitte der 50er Jahre war das an der Lübecker Bucht gelegene Grömitz das bedeutendste Bad an der Ostseeküste und hinsichtlich der Übernachtungszahlen nach Westerland auf Sylt auch auf dem zweiten Platz in

¹⁴⁸ In der Statistik wird Hohwacht für die Jahre 1950 und 1955 als „Neudorf/Hohwacht“ geführt, 1960 als „Hohwacht und Haßberg“, 1965 nur noch als „Hohwacht“.

ganz Schleswig-Holstein.¹⁴⁹ Die Übernachtungen wurden zwischen 1955 und 1965 mehr als verdoppelt auf über 850.000. Lange beinahe gleichauf lag Timmendorfer Strand, das aber in den 60er Jahren etwas in Rückstand geriet. Doch auch in diesem traditionellen Ostseebad hatte man kurz nach dem Krieg wieder auf den Fremdenverkehr gesetzt. Schon 1952 hatte man trotz der auch hier zahlreichen Einquartierungen von Flüchtlingen wieder mehr als 20.000 Gäste in der Sommersaison gezählt. Der kleine Ort konnte durch die Eingemeindung des benachbarten Niendorf in der Mitte der 50er Jahre seine Kapazitäten noch einmal deutlich erweitern.¹⁵⁰ Ab 1951 durfte man sich hier stolz „Ostseeheilbad“ nennen und der Kurgedanke kam in der im folgenden Jahr eingerichteten Meerwassertrinkkurhalle, einer kurzfristigen Modeerscheinung der 50er Jahre, zum Tragen.¹⁵¹ In Timmendorfer Strand sind die umfangreichen Maßnahmen der Gemeinde zur Förderung des Fremdenverkehrs gut durch die heimatkundliche Literatur belegt. Neben verkehrstechnischen Maßnahmen wie einem autofreien Stadtzentrum, wurde 1957 der Bau einer Meerwasserschwimmhalle geplant, die schon zu diesem frühen Zeitpunkt augenscheinlich als Allzweckwaffe im Bemühen um eine Verlängerung der Fremdenverkehrssaison betrachtet wurde.¹⁵² Neben den Aktivitäten

149 Zum Fremdenverkehr in Grömitz siehe Witzleben, Lothar: Grömitz als Ort des Fremdenverkehrs. In: Ehlers, Walther K./Gemeinde Grömitz (Hg.): Grömitz. Das Bad an der Sonnenseite. Grömitz 1972, S. 152-165; siehe auch Tourismus-Service Ostseeheilbad Grömitz (Hg.): Grömitz gestern und heute. Die Entwicklung des Ostseeheilbades Grömitz von der Eiszeit bis zur Gegenwart. 2. Aufl. Grömitz 2005, S. 128-142. Nahezu unbrauchbar, weil unsystematisch und von der Anlage her ein ‚Geschichtenbuch‘ zur Stadtgeschichte ist Frey, Julia: Grömitz. Bad an der Sonnenseite. Lübeck 1990. Einige Hinweise auf die Situation der Flüchtlinge in den Fremdenverkehrsbetrieben finden sich auf S. 45, auf die Bautätigkeit der Gemeinde Ende der 50er Jahre auf S. 64f.; zur Bedeutung von Grömitz vgl. auch mit informativen historischen Karten Newig, Jürgen: Fremdenverkehr an der Ostseeküste. Das Beispiel Grömitz. In: Praxis Geographie 20 (1990), Heft 5, S. 14-19, bes. S. 16.

150 Vgl. Lindemann, Günter: Die Entwicklung Timmendorfer Strands zum Ostseeheilbad, S. 73; vgl. auch ders.: Niendorf, vom Bauern- und Fischerdorf zum Ostseeheilbad. In: Ebd., S. 77-83.

151 Vgl. ebd., S. 74.

152 Vgl. ebd., S. 75; vgl. auch Hauße, Walther: Vom Badeleben. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 88-100, hier S. 98f.

der Gemeinden muss auch die überkommunale Ebene berücksichtigt werden, die beispielsweise mit dem „Zweckverband der oldenburgischen Ostseebäder“ wichtige Strukturmaßnahmen für den Fremdenverkehr im Bereich der Wasserversorgung ergriff.¹⁵³

Das in dieser Zusammenstellung an dritter Stelle aufgeführte Travemünde – das Seebad des bis 1937 noch eigenstaatlichen Lübeck – konnte seinen Fremdenverkehr ebenfalls massiv ausbauen. Auch hier verdoppelten sich die Übernachtungen zwischen 1955 und 1965 auf fast eine halbe Million. 1959 wurde ein Kurmittelhaus eröffnet und 1962 ein neuer Kursaal, um der steigenden Zahl der Gäste gerecht zu werden. Eine rege Bautätigkeit fand in dem Ort sowohl im Hinblick auf die Verkehrsführung als auch im Bereich neuer Ferienwohnungen statt.¹⁵⁴ Heiligenhafen und Hohwacht stehen in dieser Zusammenstellung für die kleineren Bäder, denen in den 50er und 60er Jahren ebenfalls ein massiver Ausbau ihrer Beherbergungszahlen gelang, die jedoch nicht über einen althergebrachten größeren Bestand an Hotels und Kureinrichtungen verfügten. Auch in diesen beiden Orten konnten bis 1965 erstaunliche Steigerungen bei den Übernachtungen verzeichnet werden. Die Einquartierung von Flüchtlingen in den älteren Bädern, die das gewerbliche Beherbergungswesen zunächst belastete, weil durch fehlende Mieteinnahmen notwendige Modernisierungen aufgeschoben werden mussten, könnte für diese Newcomer von Vorteil gewesen sein. In Heiligenhafen wurde der Fremdenverkehrsmarkt der 50er und 60er Jahre durch die kleinen und mittleren Vermieter_innen dominiert, die in dem kleinen Ort nach dem Krieg einen wirtschaftlichen Strukturwandel ausgelöst hatten. Zu diesem Schluss kommt eine ethnologische Studie über den Ostseort aus den 80er Jahren. Die Autorin hebt hervor, dass es diese Gruppe von Personen war, die sich als besonders empfänglich für die in der zweiten Hälfte der

153 Siehe hierzu Becker, Emil: Der Zweckverband der Ostseebäder. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 217–222; siehe auch den völlig neuen Beitrag in der überarbeiteten Neuauflage des Bandes von Radetzki, Karl-Heinz: Die Entwicklung und Bedeutung des Zweckverbandes Ostholstein. In: Chronik der Badergemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. 2. Aufl. 1979, S. 218–225.

154 Vgl. Fischer, Friedhelm/Hansestadt Lübeck (Hg.): Travemünde, S. 91–94; vgl. auch Albrecht, Thorsten: Travemünde, S. 39f.

60er Jahre anlaufenden Planungen und Investitionen für den Bau des neuen Ferienzentrums erwies.¹⁵⁵

Tabelle 5: Struktur des Bettenangebots in ausgewählten Ostseebädern 1960-1965

Ort	Jahr	Fremdenbetten gesamt	davon in Privatquartieren
Grömitz	1960	6.831	3.882
	1965	9.225	6.186
Timmendorfer Strand	1960	4.662	2.007
	1965	7.906	4.109
Travemünde	1960	3.886	2.363
	1965	4.477	2.746

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

In den großen Ostseebädern spielte insgesamt die private Vermietung von Fremdenbetten eine herausragende Rolle, es sind jedoch Unterschiede in der Beherbergungsstruktur der Orte erkennbar. Während im bedeutendsten Ostseebad Grömitz im Jahr 1960 57 % aller Betten durch Privatvermieter_innen zur Verfügung gestellt wurden, fand innerhalb von nur fünf Jahren ein Ausbau um 2.394 Betten statt und der Anteil der Privatvermieter_innen erhöhte sich auf sogar 67 %. Deutlich wird diese starke Bedeutung der Privatvermietung auch in dem Umstand, dass seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bis zum Ende der 60er Jahre nur zehn neue Pensionen gebaut wurden.¹⁵⁶ Private Ferienwohnungen wurden auf dem Grund vormaliger Hotels errichtet, da die Einkünfte aus der Erbpacht den Hotelbetreibern lukrativer erschienen.¹⁵⁷ Die Schattenseiten dieser Entwicklung zeigten sich beispielsweise in der notwendigen Umwandlung von Vorgärten in Parkplätze.¹⁵⁸ In Timmendorfer Strand spielte das gewerbliche Beherber-

¹⁵⁵ Vgl. Fuchs, Elisabeth: Heiligenhafen. Lebensformen in einer fremdenverkehrswirtschaftlich orientierten deutschen Kleinstadt. Uni-Diss. Göttingen 1984, S. 55f.

¹⁵⁶ Vgl. Witzleben, Lothar: Grömitz als Ort des Fremdenverkehrs, S. 158.

¹⁵⁷ Vgl. Tourismus-Service Ostseeheilbad Grömitz (Hg.): Grömitz gestern und heute, S. 128f.

¹⁵⁸ Vgl. Witzleben, Lothar: Grömitz als Ort des Fremdenverkehrs, S. 158.

gungswesen in Hotels und Pensionen eine größere Rolle. Der Ausbau der Bettenzahl um beeindruckende 3.244 binnen fünf Jahren brachte auch hier eine Bedeutungssteigerung der kleinen Privatvermieter_innen, die 1965 52 % aller Betten zur Verfügung stellten. Die Betreiber_innen von Hotels und Pensionen waren am Ausbau in stärkerem Maße beteiligt als im 30 km entfernten Grömitz. Das Lübecker Ostseebad Travemünde vergrößerte schließlich sein Bettenangebot nur in kleinerem Maße um 591 Betten zwischen 1960 und 1965. Der Anteil der Privatvermieter_innen blieb dort mit 61 % stabil. Travemünde konnte mit dieser Struktur schwer gegenüber den anderen Ostseebädern Schritt halten, denn in den 60er Jahren fehlten während der Saison Unterkunftsmöglichkeiten für Badegäste.¹⁵⁹

Neben den hier vorgestellten traditionellen Ostseebädern und den exemplarisch angeführten Newcomern sind noch eine Reihe weiterer Bäder zu nennen, die im Ostseetourismus eine Rolle spielten und zu verschiedenen Zeitpunkten in das Geschäft mit den Feriengästen einstiegen. Die statistischen Daten zeigen beispielsweise, dass in Eckernförde der Fremdenverkehr ab der Mitte der 50er Jahre einen deutlichen Aufschwung nahm (1965 immerhin knapp 96.000 Übernachtungen im Sommerhalbjahr). Der Ort Burg auf Fehmarn, dem in dieser Arbeit noch eine umfangreiche Einzelbetrachtung gewidmet ist, steigerte ebenfalls ab diesem Zeitpunkt seine Übernachtungen auf über 180.000 Gäste im Sommer 1965. Wichtige Orte für den Ostseetourismus befanden sich an der Lübecker Bucht wie Neustadt oder Großenbrode, während nördlich der Eckernförder Bucht einzig Glücksburg einen nennenswerten Anteil am Fremdenverkehrsgeschäft hatte. Der Fremdenverkehr an der Ostseeküste war mit den vielen kleinen Gemeinden im südöstlichen Teil des Bundeslandes insgesamt besser aufgestellt, zumindest gelang es mehr Orten, den Fremdenverkehr zu einer wichtigen Einnahmequelle zu machen. Im Gegensatz zur Nordseeküste, wo das Tourist_innenaufkommen von Nord nach Süd abnahm und abnimmt, waren im nordöstlichen Teil des Landes mit Ausnahme von Glücksburg noch weite Landstriche für den Fremdenverkehr unerschlossen. Mit dem ebenfalls im nächsten Kapitel behandelten Badeort Damp auf der Halbinsel Schwansen sollte diese Vertei-

¹⁵⁹ Vgl. Albrecht, Thorsten: Travemünde, S. 39.

lungsstruktur der Fremdenverkehrsschwerpunkte zwar aufgebrochen werden, eine grundsätzliche Änderung an der in den Nachkriegsjahren gewachsenen Struktur des Beherbergungswesens trat aber auch in den 70er Jahren nicht ein.

4 Strukturwandel in den Jahren 1965-1980

„Die große Zeit der kleinen Zimmervermieter auf Sylt ist vorbei. Das einheimische Fremdenverkehrsgewerbe hat lange genug Pionierdienste geleistet. Nun ist es aus mit ihm, wie vorher mit den Webern, den Zigarrenmachern, Schuhmachern und Tante-Emma-Läden. Das Gewerbe arbeitet nicht so rationell und rentabel wie das Kapital und sein Management. Der Fremdenverkehr kommt in seine industrielle Phase. Sylt wird zum Ruhrgebiet der weißen Industrie.“¹⁶⁰

Mit diesen Sätzen beginnt ein Spiegel-Artikel aus dem Jahr 1971, der den tiefgreifenden Wandel des Fremdenverkehrs auf der Nordseeinsel Sylt zum Thema hat. Der hier gezogene Vergleich zwischen produzierender Industrie und dem eigentlich in den Bereich der Dienstleistungen gehörenden Fremdenverkehr ist nur auf den ersten Blick schief. Tatsächlich sind die in dem Text beschriebenen Wandlungsprozesse mit dem Prozess der Industrialisierung vergleichbar: Normierung, Massenproduktion und Kapitalkonzentration sind die Kennzeichen.¹⁶¹ Die Frage nach der Materialität der Güter ist hierbei zunächst zweitrangig. Der Artikel suggeriert außerdem einen Bedeutungsverlust der privaten Zimmervermietung in Schleswig-Holstein, die ja, wie das Kapitel über den Strukturwandel zwischen 1950 und 1965 gezeigt hat, die wichtigste Säule des Beherbergungswesens in dem Bundesland darstellte. Es wird noch zu klären sein, ob der beschriebene Abschwung dieses Zweigs tatsächlich so bedeutend war, wie die Quelle nahelegt; für Sylt war er aber schlicht falsch. Auch in den kommenden Jahren wuchs die Zahl der privat vermieteten Betten beispielsweise in dem

160 Funke, Hermann: Das Ruhrgebiet der weißen Industrie. In: Der Spiegel vom 23.08.1971. Nr. 35 (1971), S. 98-103, hier S. 98.

161 In seiner Definition des industriellen Charakters des Fremdenverkehrs spricht Enzensberger von „Normung, Montage und Serienfertigung“. Diese Begriffe, die sich allein auf den Vergleich mit industriellen *Produktionsbedingungen* beziehen, halte ich für nicht ausreichend zur Beschreibung des Industrialisierungsprozesses. Die genannte Definition findet sich in Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus, S. 196.

Fremdenverkehrshauptort Westerland stärker als die Zahl der gewerblich vermieteten Betten.¹⁶²

In diesem Kapitel werden die in der Mitte der 60er Jahre beginnenden Veränderungen im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr analog zur Darstellung über die Jahre 1950 bis 1965 zunächst auf Basis der statistischen Daten beschrieben.¹⁶³ Die schleswig-holsteinischen Ferienzentren als augenfälligster Ausdruck dieses Wandlungsprozesses, ihre Entstehungsgeschichte und ihre Etablierung sowie die damit verbundenen Probleme werden im Hauptteil in Form einer dichten Beschreibung der Entstehung des Ferienzentrums Burgtiefe im Vergleich mit zwei anderen Großprojekten in Schleswig-Holstein, dem Ferienzentrum Damp und dem nicht gebauten „Atlantis“-Projekt auf Sylt, eingehend analysiert und dargestellt. Daran anschließend wird die oben aufgeworfene These zu den Merkmalen dieser ‚Industrialisierung‘ im Fremdenverkehr diskutiert.¹⁶⁴

Warum eine so ausführliche Untersuchung von Ferienzentren? Die zum Ende der 60er Jahre in Schleswig-Holstein gebauten Ferienzentren sind das prägnanteste Beispiel für den allgemeinen Strukturwandel im Fremdenverkehr, der m. E. tatsächlich mit der Etablierung dieser Angebotsform „in seine industrielle Phase“ eintritt.¹⁶⁵ Die Darstellung der wirtschaftlichen Struktur der 50er und 60er Jahre hat die wesentlichen Strukturelemente des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs in diesem Zeitraum aufgezeigt: ein hoher Anteil von nicht-gewerblicher Privatvermietung und ein Investitionsrückstand bei den gewerblichen Vermieter_innen von Fremdenverkehrsbetten. Gleichzeitig war ein stetiger Anstieg der Fremdenübernachtungen festzustellen, der

162 Und auch in den 80er Jahren war der Anteil der kleinen Privatvermieter unter den Anbietern von Beherbergungswohnraum hoch. Vgl. Holler, Lotte: Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs, S. 189ff.

163 Zu den Problemen der Fremdenverkehrsstatistik siehe einführend Kapitel 3.1.

164 Teile der Ergebnisse dieser Analyse, insbesondere die Schilderung des Architekturwettbewerbs und der Baugeschichte von Burgtiefe, habe ich bereits veröffentlicht in Harbeke, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein. Strukturwandel und Diskussionen am Beispiel des Ferienzentrums Burgtiefe auf Fehmarn. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945–2000. Berlin, Boston 2017, S. 225–249. Der Text wurde für dieses Kapitel grundlegend umgearbeitet und ergänzt.

165 S.o., FN 160.

jedoch im Zuge der sich parallel herausbildenden Wohlstandsgesellschaft und der damit einhergehenden Vergrößerung des Konsumangebots an seine Grenzen stieß. Die Erhaltung der (internationalen) Konkurrenzfähigkeit war ein schon in den 60er Jahren zu beobachtendes Argument politischer und wirtschaftlicher Funktionsträger_innen, um Strukturreformen durchzusetzen.¹⁶⁶ Im strukturschwachen Schleswig-Holstein galt dies hinsichtlich des Fremdenverkehrs in besonderem Maße, denn dieser sollte aus Sicht der Landespolitik perspektivisch einen bedeutenden Wirtschaftszweig darstellen.¹⁶⁷ Die Ferienzentren sind zwar nicht alleiniger, aber sichtbarer Ausdruck des ab dem Ende der 60er Jahre beginnenden und nur wenige Jahre anhaltenden Bau-booms an Schleswig-Holsteins Küsten, bei dem gewaltige Geldsummen investiert wurden. 1971 wurde der Planung neuer Großprojekte durch die Landesregierung nämlich die Förderungsfähigkeit abgesprochen, was zusammen mit der zweiten Änderung des Landesraumordnungsplans des Jahres 1973 diesem Boom ein Ende setzte.¹⁶⁸ Eine intensive Beschäftigung mit der Baugeschichte der Ferienzentren ermöglicht es somit zu klären, wie dieser tiefgreifende Strukturwandel tatsächlich ablief. Es können damit Fragen nach den Akteuren, Entscheidungs- und Impulsgebern solcher Großprojekte geklärt werden. Außerdem kann hiermit quellenbasiert erklärt werden, warum der mit den Ferienzentren verbundene Prozess der Industrialisierung des Fremdenverkehrs schon nach wenigen Jahren an seine Grenzen stieß

166 Siehe bspw. im Fall Burgtiefe die Begründung für die Beantragung von Mitteln aus dem „Gemeinsamen Struktur Anpassungsprogramm 1968/69“ im Rahmen der Zonenrandförderung in LAS, Abt. 691, Nr. 35816: Verlängerung der Saison; Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Wirtschaftskraft des aufstrebenden Ost-seebades Burg auf Fehmarn.

167 So wird die Entwicklung zu einer Fremdenverkehrsgemeinde schon zu Beginn der 60er Jahre von Seiten der Landesregierung als eines von drei möglichen Entwicklungsperspektiven zur Kompensation des allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandels insbesondere in ländlichen Räumen angemahnt. Die beiden anderen Entwicklungsperspektiven sind hierbei die Ansiedlung von Industriebetrieben oder Bundeswehrstandorten. Vgl. Keil, Georg: Leitlinien für ein Raumordnungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961, S. 14-24, hier S. 20.

168 Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 70-75, S. 79f.; zu der politischen Begleitung siehe auch Kapitel 5.4.2. dieser Arbeit.

und es zu erheblichen Strukturanpassungsleistungen sowohl der Betreibergesellschaften als auch der Politik kam. Die Entstehungsgeschichte der Ferienzentren ist als Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure mit unterschiedlichen Interessenlagen zu begreifen. Ihnen ist jedoch gemeinsam, dass sie alle nur bedingt über fachliche Kenntnisse des Fremdenverkehrs verfügten. Dennoch haben sie durch ihre Aktivitäten den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr auf lange Sicht geprägt.¹⁶⁹

4.1 Die statistische Entwicklung des Fremdenverkehrs zwischen 1965 und 1980

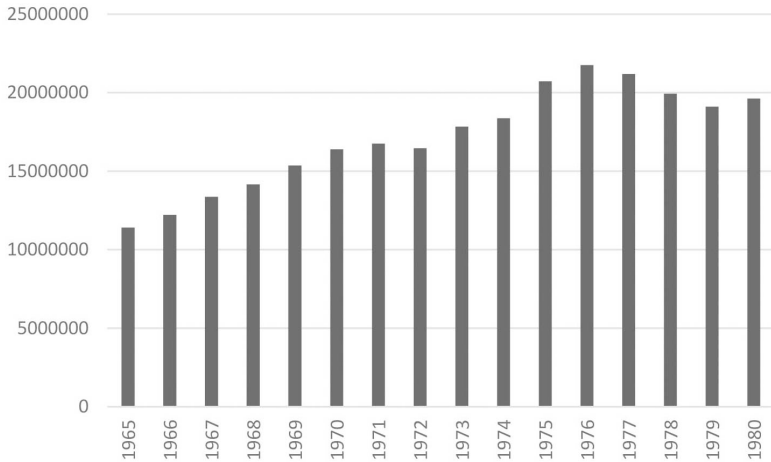
Die Übernachtungszahlen in Schleswig-Holstein in den Sommerhalbjahren zwischen 1965 und 1980 zeigen zwei bedeutende Entwicklungen.¹⁷⁰ Zunächst ist zu konstatieren, dass in dieser Zeit die Werte von 11,4 Millionen im Sommer 1965 auf 19,6 Millionen im Sommer 1980 anstiegen. Weiterhin wird aber auch deutlich, dass die Zeiten des ungebremsten Wachstums der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft wohl zu Ende waren.

Der Höhepunkt war im Sommerhalbjahr 1976 mit 21,7 Millionen Übernachtungen erreicht, der folgende Rückgang war ein gravierender. Im Gegensatz zu dem leichten Rückgang der Übernachtungen im Jahr 1972, der sich durch das schlechte Wetter im Sommer jenes Jahres erklären lässt, war der Einbruch nach 1976 von Dauer. Trotz Umstellung der Fremdenverkehrsstatistik zu Beginn der 80er Jahre kann gesagt werden, dass dieser Wert für lange Zeit nicht mehr erreicht werden konnte. Die bis dahin langanhaltende und beeindruckende Steigerung in Schleswig-Holstein beruht auf dem stetigen und ab dem Ende der 60er Jahre auch sprunghaften Ausbau der Beherbergungskapazitäten.

169 Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn, S. 5.

170 Alle statistischen Angaben in diesem Kapitel, sofern nicht anders angegeben, basieren auf eigenen Berechnungen der Daten aus den Statistischen Jahrbüchern Schleswig-Holstein, Jg. 1950-1982. Wo zusätzliches Material hinzugezogen wurde, ist dies gesondert vermerkt.

Diagramm 6: Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Sommerhalbjahr 1965-1980



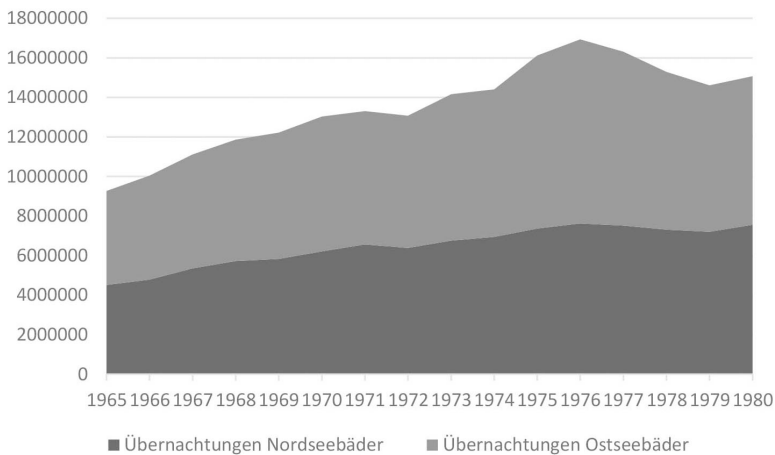
Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Die Trendumkehr im Schleswig-Holstein-Tourismus im Jahr 1976 ist erklärungsbedürftig. Eine abschließende Antwort auf die Frage, warum sich das Wachstum der Vorjahre genau in dem Moment, als viele der Großprojekte im Fremdenverkehr fertiggestellt waren und dem Markt zur Verfügung standen, nicht fortsetzte, ist wohl nicht zu leisten. Es gibt allerdings ein Bündel von Gründen, die für die Verringerung der Übernachtungszahlen in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre herangezogen werden können. Zunächst, und recht banal, ist die Erklärung der Rückgänge durch das Wetter. Der Sommer des Jahres 1976 wird in der Literatur als Jahrhundertssommer bezeichnet, während diejenigen der Jahre 1977 bis 1980 deutlich kälter waren.¹⁷¹ Dies dürfte sich in der Tat in den Übernachtungszahlen niedergeschlagen haben. Das Wetter kann aber nicht als alleinige Ursache herangezogen werden. Vergleicht man die Werte der Nord- und Ostseebäder, so zeigt sich, dass für die sinkende Zahl der Gäste vor allem die Ostseebäder

¹⁷¹ Vgl. Homp, Cathrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 100.

gesorgt hatten.¹⁷² In den Badeorten an der Nordsee setzte sich die Entwicklung der vorangegangenen Jahre mit nur sehr leichten Schwankungen fort. Ende der 60er Jahre stiegen die Übernachtungszahlen auch dort wieder deutlicher an.¹⁷³ Im Jahr 1980 verzeichneten die Nordseebäder erstmals seit 1954 wieder einen leichten Vorsprung bei den Übernachtungen gegenüber den Ostseeferienorten.

Diagramm 7: Summe der Übernachtungen in Nord- und Ostseebädern 1965-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Vergleicht man die Übernachtungszahlen von einigen Orten mit Ferienzentren, dann zeigt sich, dass eine eindeutige Erklärung für den Rückgang schwierig ist und die Strukturveränderungen in dieser Region berücksichtigt werden müssen, die in diesem Kapitel der Untersu-

¹⁷² Vgl. ebd.

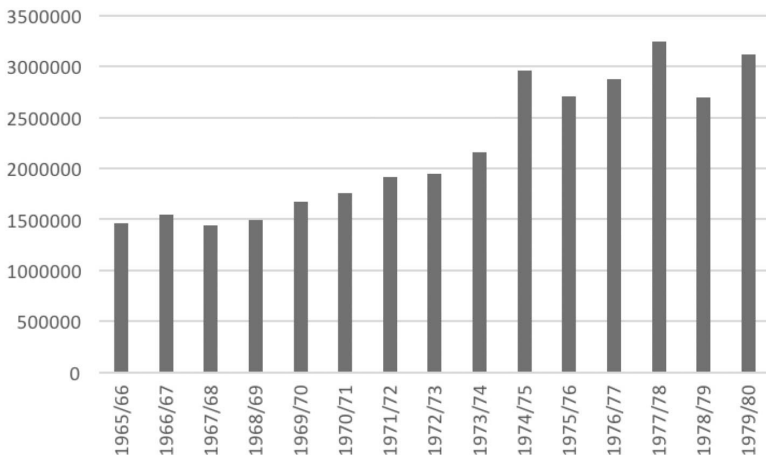
¹⁷³ Vgl. Christensen, Karl-Wilhelm: Der Fremdenverkehr an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste mit den Planungsschwerpunkten Nordstrand, Westerhever und Eiderstedt. In: Deutscher Rat für Landespflege (Hg.): Landespflege an der Nordseeküste. Bonn 1970. 54-55, hier S. 54.

chungsgegenstand sind. Zunächst sollen aber weitere statistische Entwicklungen skizziert werden.

4.1.1 Wintersaison, längerer Urlaub und Privatvermietung

Auch in den Winterhalbjahren stiegen die Übernachtungszahlen in den Jahren zwischen 1965 und 1980 deutlich an und zwar von knapp 1,5 Millionen im Jahr 1965 auf über 3 Millionen im Winter 1980.

Diagramm 8: Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Winterhalbjahr 1965-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Zwar gab es einen Einbruch im Winter 1978/79, doch schon im Folgejahr wurden wieder ähnliche Werte erreicht wie im Spitzenjahr 1977/78. Die Verdoppelung der Übernachtungen in einem Zeitraum von 15 Jahren spiegelt die Ausweitung der Urlaubssaison und die Differenzierung des touristischen Angebots wider. Zwar waren Ferien in Schleswig-Holstein im Winter eher Kurzurlaube, der Trend ging aber zu einer längeren Aufenthaltsdauer. Diese stieg zwischen 1965

und 1980 von durchschnittlich 3,2 auf 4,3 Tage. Das mag auf den ersten Blick nicht viel erscheinen, doch im Winterhalbjahr dürften die in diesen Zahlen immer enthaltenen Geschäftsreisen den Wert nach unten gedrückt haben.

Etwas differenzierter muss eine Betrachtung der Aufenthaltsdauer in den Sommermonaten ausfallen, denn die Werte schwankten hier stark. Waren Urlaube in Schleswig-Holstein im Jahr 1965 im Schnitt 7,8 Tage lang stieg dieser Wert bis zum Jahr 1973 auf fast 9,5 Tage an, um in den Folgejahren nach Schwankungen auf 8,6 Tage zurückzugehen. Vermutlich drückt sich in der Verkürzung des Sommerurlaubs die gesellschaftliche Unsicherheit der Krisen der 70er Jahre aus, genauer ist dies leider nicht zu rekonstruieren. Ein Hinweis könnte in der im gleichen Zeitraum gestiegenen Bedeutung von Auslandsreisen liegen. Hier überholte die Zahl der ins Ausland reisenden Deutschen zum Ende der 60er Jahre erstmals die Zahl der Inlandsreisen.¹⁷⁴ In dieser Logik wäre die Begründung für den Rückgang der Verweildauer in Schleswig-Holstein mit einem Trend zu kürzeren Reisen im Inland zu erklären. Doch auch hier ist fraglich, ob die recht grobe Kennzahl des durchschnittlichen Aufenthaltszeitraumes anhand der Zahlen für Schleswig-Holstein einen solchen Schluss zulässt. Dafür spricht zumindest, dass die durchschnittliche Reisedauer der Deutschen seit dem Ende des Wirtschaftswunders zu Gunsten zusätzlicher Zweit- und Kurzreisen abnahm. Diese dürften wiederum nicht so weit weg geführt haben wie der Haupturlaub, der immer häufiger ins Ausland ging.¹⁷⁵ Die gestiegene Bedeutung von Auslandsreisen kann somit als Erklärungsansatz auch für den Einbruch der Übernachtungszahlen ab dem Jahr 1976 angeführt werden.

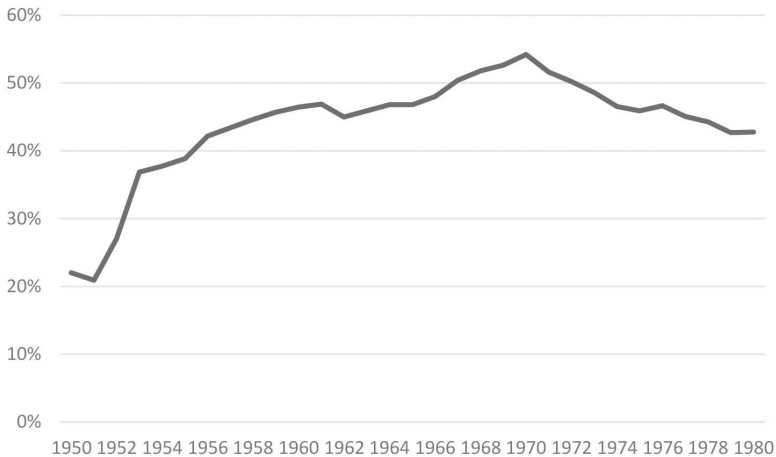
Der in dem Eingangszitat angesprochene Bedeutungsverlust von Privatvermieter_innen zeichnete sich zwischen 1965 und 1980 tatsächlich ab. Zwar spricht der zitierte Artikel nur von Sylt. Die Aussage

174 Vgl. Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 126. Pagenstecher führte für seine Berechnung verschiedene Studien zusammen. Mit etwas anderen Zahlen argumentiert Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 95. Sie kommt zu dem Schluss, dass erst Anfang der 70er Jahre die Mehrzahl aller Reisen ins Ausland führte; vgl. hierzu auch Hachtmann: Tourismus-Geschichte, S. 167f.

175 Vgl. Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 123f.

suggeriert jedoch, dass der Fremdenverkehr insgesamt von gewerblicher Vermietung dominiert werde, was sich in diesem Maße nicht bestätigen lässt.¹⁷⁶

Diagramm 9: Anteil der Übernachtungen in Privatunterkünften im Sommerhalbjahr 1950-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Der langfristige Trend zeigt nämlich ganz deutlich, dass die Bedeutung der Privatunterkünfte in Schleswig-Holstein über den gesamten Untersuchungszeitraum dauerhaft hoch war. In der Tat hatten sie aber im Jahr 1970 ihren Höhepunkt überschritten. Bis zum Ende der 70er Jahre sank der Anteil auf immerhin noch 40 % und um die Mitte der 70er Jahre konsolidierte sich der Wert wieder etwas. Den Grund hierfür sehe ich in dem Verkauf zahlreicher Appartements in den Ferienzentren. Die privaten Vermieter_innen stellten also auch nach 1970 den bedeutendsten Zweig der Betreiber_innen von Ferienunterkünften neben Pensionen, Hotels und den neuen Ferienzentren. Dies legt nahe, dass ein großer Teil des Fremdenverkehrs kleinteilig und eben nicht von ra-

¹⁷⁶ Vgl. Funke, Hermann: Das Ruhrgebiet der weißen Industrie, S. 98.

tionalisierten und arbeitsteiligen Strukturen geprägt war. Es handelte sich bei der Privatvermietung aber eben auch nicht um ein *Gewerbe*, was eine Verengung der Untersuchung auf den Strukturwandel im gewerblichen Teil des Fremdenverkehrs legitimiert, der in jeglicher Hinsicht die größeren Umschwünge in der räumlichen und wirtschaftlichen Ordnung der Regionen hervorrief. Diese Strukturveränderungen in der Bau-, Finanz- und Fremdenverkehrswirtschaft waren m. E. deutlich größer als jene, die parallel bei den Reiseveranstaltern stattfanden und die bislang im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der historischen Forschung standen.¹⁷⁷

4.1.2 Exkurs Städtetourismus

Ein beachtenswertes Phänomen des modernen Fremdenverkehrs stellt der Städtetourismus dar. In Schleswig-Holstein sind hierfür die beiden Großstädte Kiel und Lübeck von Belang.

Der Tourismus dort ist natürlich nicht vergleichbar mit dem in der nahegelegenen Millionenstadt Hamburg. Er soll aber auch nicht unterschlagen werden, zumal gerade die Hansestadt Lübeck mit ihrer historischen Innenstadt neben den Geschäftsreisenden auch viele Urlauber_innen beherbergt. Das Phänomen des Städtetourismus in Schleswig-Holstein war auch vor 1965 nicht unbekannt, dafür sprechen auch die weiter unten noch ausführlich analysierten Werbebroschüren für das Bundesland Schleswig-Holstein. In größerem Umfang taucht dieser jedoch erst in dem hier behandelten Zeitraum auf.

177 Siehe zur These der strukturprägenden Rolle der Reiseveranstalter_innen Leszenski, Jörg: Urlaub von der Stange. Reiseveranstalter und der Wandel des Pauschalismus in beiden deutschen Staaten (1960-1990). In: Plumpe, Werner/Steiner, André: Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960-1990. Göttingen 2016, S. 173-277, hier S. 176f.; siehe auch Mundt, Jörn W. (Hg.): Reiseveranstaltung. Lehr- und Handbuch. 7. Aufl. München 2011, S. 1-61.

Tabelle 6: Daten zum Fremdenverkehr in den Großstädten 1965-1980

Ort	Jahr	Übernachtungen im Sommerhalb- jahr	Fremdenmeldungen im Sommerhalbjahr	davon Auslän- der
Kiel	1965	171.745	86.857	20.111
	1970	178.543	96.464	21.977
	1975	176.755	95.386	23.160
	1980	182.969	96.834	24.083
Lübeck	1965	153.969	92.234	38.576
	1970	183.305	109.173	45.609
	1975	151.213	104.402	44.209
	1980	174.450	108.236	46.141

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Die Tabelle 6 zeigt die Bedeutung des Fremdenverkehrs in Kiel und Lübeck sowie die Zahl der Fremdenmeldungen und der darunter befindlichen Auslandsgäste. Die Fremdenverkehrsstatistik unterscheidet bekanntermaßen nicht zwischen Geschäfts- und Urlaubsreisen, deshalb kann der Anteil des Urlaubstourismus nicht genau bestimmt werden. Es kann allerdings gesagt werden, dass sich für die schleswig-holsteinischen Großstädte das für den Städtetourismus allgemein angenommene Verhältnis zwischen Geschäftsreiseverkehr und Urlaubstourismus von 2:1 wohl nicht anwenden lässt. Die jahreszeitliche Verteilung in den beiden Städten weist nicht die für den Städtetourismus ansonsten übliche Verteilung mit besonderen Spitzen in den Herbst- und Frühjahrsmonaten auf.¹⁷⁸ Vielmehr liegen die Monate mit den meisten Übernachtungsgästen im Sommer.¹⁷⁹ Dies deutet darauf hin, dass für die beiden Großstädte der Urlaubsreiseverkehr eine größere Bedeutung hat, da sich die Geschäftsreisespitzen hier nicht in ausgeprägter Form zeigen. Es lassen sich aus den oben abgedruckten Zahlen noch

¹⁷⁸ Vgl. zu den Grundlagen des Städtetourismus Grünen, Sonja: Touristenmetropole Hamburg. Die Entwicklung des Hamburger Städtetourismus, des Hamburg-Images und der touristischen Werbebilder in den Jahren 1955-1975. In: Amenda, Lars/Grünen, Sonja: „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert. Hamburg 2008, S. 100-157, hier S. 105.

¹⁷⁹ Siehe hierzu bspw. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1971, S. 124, Tabelle 14.9.

einige weitere Überlegungen ableiten, die über die Bedeutung des Urlaubstourismus Aufschluss geben. Zunächst liegen die beiden Städte, mit einem leichten Vorteil für die hinsichtlich der Einwohnerzahl größere Landeshauptstadt, erstaunlich gleich auf. Dabei ist auffällig, dass die durchschnittliche Verweildauer der Lübeck-Gäste etwas kürzer ist. Die Stadt an der Trave mit ihrem großen Angebot an historischen Sehenswürdigkeiten zog also eher Kurzreisende an als das im Vergleich weniger attraktive Kiel. Dies belegt auch der im Zeitverlauf durchgängig etwa doppelt so hohe Anteil von Auslandsgästen unter den gemeldeten Fremden. Städtetourismus ist aber insgesamt als Tagestourismus zu betrachten, was bedeutet, dass der Anteil der tatsächlichen Besucher_innen einer (mittleren) Großstadt kaum mit den Übernachtungszahlen im Zusammenhang steht.¹⁸⁰ Über die Tagesausflüge der Besucher_innen von schleswig-holsteinischen Ferienorten in die beiden Großstädte können anhand der Statistik keine Aussagen getroffen werden, während die vorhandenen sozialpsychologischen Untersuchungen über das Verhalten der Schleswig-Holstein-Urlauber_innen in den Ferienorten allenfalls Hinweise geben können.¹⁸¹

Die Landeshauptstadt verfügt mit der Kieler Woche über ein Event, das sich unzweifelhaft auch in den Übernachtungs- und Tagesgästezahlen niederschlägt. Die Kieler Woche hatte jedoch in dem hier behandelten Untersuchungszeitraum diese Funktion noch nicht im gleichem Maße wie heute, wo das ursprüngliche Segelsportevent vom ‚maritimen Volksfest‘ in den Schatten gestellt wird. Die spärliche Literatur zum Thema verweist in der Regel mehr auf den Charakter der

180 Vgl. Frese, Mattias: Erlebnis und Erholung. Land und Stadt im Fokus des Tourismus in Westfalen 1945–2010. In: Kerstin, Franz-Werner/Zimmermann, Clemens (Hg): Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven. Paderborn 2015, S. 197–223, hier S. 197. Siehe zum Städtetourismus in Kiel und Lübeck, allerdings mit einem Fokus auf die 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, Schneider, Kirsten: Städtetourismus in Schleswig-holsteinischen [!] Küstenstädten, S. 36–73.

181 Siehe Hartmann, Klaus-Dieter: Urlaub in Burgtiefe. Beobachtungen in einem Ferienzentrum an der Ostsee. Starnberg 1972, S. 27–34; Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn.

Kieler Woche als Segel-Sport-Veranstaltung und auf politische Aspekte.¹⁸²

Abseits der Tagestourist_innen ist bemerkenswert, dass es von den beiden Großstädten einzig Lübeck in den 15 Jahren zwischen 1965 und 1980 gelang, seine Übernachtungszahlen in einem größeren Umfang zu steigern. Während Lübeck etwa 20.000 zusätzliche Übernachtungen und immerhin 16.000 zusätzlichen Gäste verzeichnen konnte, waren es in der Landeshauptstadt nur 11.000 zusätzliche Übernachtungen und weitere 10.000 Gäste, davon 4.000 Gäste aus dem Ausland. Abschließend ist zu sagen, dass der sich in der Statistik niederschlagende Fremdenverkehr in beiden Orten kein besonders bedeutsamer Wirtschaftszweig war, berücksichtigt man die differenzierte Wirtschaftsstruktur, die die beiden Großstädte darüber hinaus aufweisen. Für Lübeck ist aber zu betonen, dass gerade hier in den Sommermonaten eine große Zahl von Gästen zu beobachten ist, die sich auf Tages-touren in der Stadt aufhalten und somit von der Fremdenverkehrsstatistik nicht erfasst werden.

4.2 Touristische Großprojekte an Nord- und Ostsee

In seiner im Fachbereich Bauplanung an der TU Berlin als Dissertation angenommenen Arbeit von 1977 präsentiert Klaus Thomas eine Aufstellung über die verschiedenen Bauprojekte an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste bis zum Jahr 1974.¹⁸³ Diese ist sicherlich nicht vollständig und spiegelt auch nicht die Entwicklung der kommenden Jahrzehnte wider, in denen Anlagen trotz zuvor eingetretenem Konkurs der Betreiber oder sogar der Bauherren weiter betrieben wurden,

182 Vgl. Danker, Jörn: Kieler Woche im Wandel. Uni-Diss. Kiel 1990. Zum Wandel in den 60er Jahren und zur Art des Kulturprogramms vgl. insbes. S. 322-335; vgl. auch Kroll, Katrin: Kieler Woche. Neumünster 2007, S. 34f. u. 48ff. sowie Muschik, Alexander: Rostocker Ostseewoche versus Kieler Woche: Die deutsch-deutsche Festwochenkonkurrenz um die Gunst der nordischen Länder. In: Götz, Norbert/Hackmann, Jörg/Hecker-Stampehl, Jan (Hg): Die Ordnung des Raums. Mentale Landkarten in der Ostseeregion. Berlin 2006, S. 367-384, hier insbes. 374ff.

183 Vgl. Thomas, Klaus: Zur Funktion und baulichen Struktur von Ferienzentren, S. 62-71. Die Liste findet sich im Anhang 1), S. 322-324 dieser Arbeit.

wie etwa im Fall des Wikingturms in Schleswig. Dennoch ist diese Zusammenstellung in der Literatur zum schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr einmalig, dokumentiert sie doch neben den bekannten Großanlagen eine Vielzahl von kleineren Bauprojekten aus der Zeit des Baubooms an der Ostseeküste. Denn auch diese kleineren Anlagen in insgesamt 33 Orten veränderten die Siedlungsstruktur der jeweiligen Orte stark.

Von den dort aufgeführten Anlagen fallen sieben unter die für ein Ferienzentrum in der Regel geltende Grenze von 1.000 Betten, nämlich Damp, Holm, Weißenhäuser Strand, Heiligenhafen, Burgtiefe, Sierksdorf sowie Wendtorf.¹⁸⁴ Es waren diese Großprojekte, die meist in Gebieten mit bis dahin nur geringem bis mäßigem Fremdenverkehrsaufkommen die deutlichsten Spuren in der Küstenlandschaft hinterlassen haben. Allein schon durch ihre Dimension prägen sie das Gesicht der jeweiligen Orte bis heute und veränderten auch die Struktur des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs insgesamt.¹⁸⁵ Im Folgenden wird deshalb dieser Strukturwandel am Beispiel von drei Großanlagen genauer untersucht und es werden die damit in Verbindung stehenden gesellschaftlichen Debatten vorgestellt und analysiert.

4.2.1 Burgtiefe

Ein Architektenwettbewerb als Ausgangspunkt für die Errichtung eines Ferienzentrums

Der Burger Bürgermeister Ulrich Feilke (im Amt von 1959 bis 1989) war einer der ersten, der den Bau einer großen und besonders modernen Ferienanlage auf der Halbinsel Burgtiefe, wenige Kilometer südlich der Inselhauptstadt gelegen, vorangetrieben hat. Es ist aber nicht

¹⁸⁴ Vgl. ebd., S. 69. In der Aufzählung von Klaus ist nur von sechs Ferienzentren die Rede. Die Begründung, warum er das mit 500 Appartements ebenfalls in diese Reihe gehörende Wendtorf nicht aufführt, bleibt aus; zur Einbeziehung dieser Anlage in die Liste der Ferienzentren vgl. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Jürgen Westphal): Beantwortung der Großen Anfrage der SPD-Fraktion. Unkorr. Exemplar. Kiel 1976, S. 11; vgl. hierzu auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 50.

¹⁸⁵ Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 16.

mehr zu ermitteln, wann genau bei ihm und in der Stadt Burg allgemein die Idee einer grundlegenden Modernisierung der Tiefehalbinsel aufkam. Vorbereitende Gespräche für eine Modernisierung des Südstrand-Areals und für einen Ausbau des Fremdenverkehrs wurden im November 1961 im Kieler Landessozialministerium geführt. Dort wollte sich der Bürgermeister über Möglichkeiten der Förderung und finanzielle Risiken für die Kommune informieren.¹⁸⁶ 5.000 Fremdenverkehrsbetten in der Stadt Burg und Burgtiefe zusammen waren zu diesem Zeitpunkt die Zielmarke für die zukünftig größere Rolle, die der Tourismus auf der Insel spielen sollte. Zwar befürwortete auch die Landesplanungsbehörde den Ausbau Burgtiefes zu einem Badeort, sie sah aber hinsichtlich der möglichen Kapazität viele Hindernisse.¹⁸⁷ 1964 wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, der sich an den Vorgaben des von dem Bundesland zwar schon projektierten, aber noch nicht verabschiedeten Regionalplans für die Insel orientierte.¹⁸⁸ Genauere Vorstellungen zur baulichen Ausgestaltung des Ostseebades lagen aber noch nicht vor. Zunächst mussten nämlich die grundlegenden Voraussetzungen für den Ausbau geschaffen werden. Den Startschuss für die Umstrukturierung des Bades, die eigentlich einer Neugründung gleichkam, bildete deshalb die Verbreiterung des Strandes mittels Aufspülung von Meeressand durch Buhnen.¹⁸⁹ Für dieses Vorhaben soll-

186 Vgl. Niederschrift über die Besprechung am 23.11.1961 im Hause des Ministers für Arbeit, Soziales und Vertriebene des Landes Schleswig Holstein. Die Quelle wurde mir zur Verfügung gestellt von Bettina Michaelis-Otte, welche sie aus einem heute nicht mehr im Bauamt der Stadt Burg vorhandenen Ordner über Burgtiefe entnommen hat. Leider enthält die Kopie nicht das vollständige Protokoll, es fehlt die zweite Seite. Die Quelle ist abgedruckt im Anhang 2) dieser Arbeit, S. 325-329.

187 Witt, Werner: Regionalplan Fehmarn. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 01. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 59-63, hier S. 60.

188 Zum damaligen Stand der Raumplanung in Schleswig-Holstein siehe Wiechmann, Thorsten: Vom Plan zum Diskurs? Anforderungsprofil, Aufgabenspektrum und Organisation regionaler Planung in Deutschland, Baden-Baden 1998, S. 94-99; vgl. Stadtarchiv Burg auf Fehmarn: Protokoll Stadtvertretersitzungen 30.03.1962-31.12.1968, Sitzung vom 26.06.1964.

189 Vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 36074: Aufspülung und Erschließung der Badehalbinsel Burgtiefe zur Schaffung der Voraussetzungen für die Einrichtung eines modernen

ten Landesmittel beantragt werden.¹⁹⁰ Auch ein „Haus des Kurgastes“ sollte errichtet werden, das zur Modernisierung des Badebetriebs beitragen und das Bad somit „konkurrenzfähig“ machen sollte.¹⁹¹ Die politischen Akteure in der Stadt waren sich zwar in ihrem Interesse, den Fremdenverkehr auszuweiten, grundsätzlich einig, nicht alle Stadtvertreter_innen teilten aber die Ideen zu einer Umgestaltung der kompletten Halbinsel, auf der das neue Seebad errichtet werden sollte. Im Anschluss an die entscheidende Sitzung schrieb Bürgermeister Feilke in einem Brief an Regierungsbaurat Güldner: „Ich kann Ihnen mitteilen, daß unsere Stadtvertretung am Gründonnerstag „grünes Licht“ für den Architektenwettbewerb gegeben hat. Es war eine heiße Debatte, führte aber dann doch zu einem einstimmigen Beschluß.“¹⁹²

Dabei war die Ausrichtung des Wettbewerbs für die Kommune nur mit geringen finanziellen Risiken verbunden, denn durch die Förderung des Landes mit immerhin 10.000 DM blieben die Kosten überschaubar.¹⁹³ Mit der Durchführung beauftragten die Stadtvertreter_innen den Magistrat der Stadt.¹⁹⁴ Nun wurde ein straffer Zeitplan

Ostseebades. Vgl. hierzu auch Witt, Werner: Regionalplan Fehmarn, S. 60. Von Witt wird besonders betont, dass die Aufspülung des Strandes die Voraussetzung für die Erweiterung des Bades darstelle.

190 Vgl. Stadtarchiv Burg: Protokoll Magistratssitzungen 30.3.1962–31.12.1966, Sitzung vom 10.09.1964.

191 In den allermeisten Badeorten an der schleswig-holsteinischen Küste entstanden in den 50er, 60er und 70er Jahren solche „Häuser des Kurgastes“. Das Ziel solcher Bauten bestand in der Verlängerung der Fremdenverkehrssaison, da diese auch an Tagen mit schlechtem Wetter von den Kurgästen genutzt werden konnten und somit die Aufenthaltsqualität der Badeorte zu steigern. In diesem Sinne wird bspw. argumentiert in dem Erläuterungstext zum Haus des Kurgastes in List auf Sylt in einer Broschüre der Kurverwaltung List aus dem Jahr 1977, zu finden in HAT, D 061/01/31//A-Z/45-80/1: Schleswig-Holstein: Nordsee. In Burg sollte der geplante Bau insgesamt 800.000 DM kosten, hiervon sollten 550.000 durch Fördermittel und zinsgünstige Darlehen vom Land finanziert werden. Der Bau verzögerte sich jedoch zunächst, da die Fördermittel nicht wie erhofft schnell bereitgestellt wurden. Vgl. StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung vom 15.04.1965, Vorlage 20/1965.

192 Bürgermeister Feilke in einem Schreiben an Regierungsbaurat Güldner vom 21. April 1965. Die im Bauamt der Stadt nicht mehr im Original aufzufindende Quelle wurde mir freundlicherweise zur Verfügung gestellt durch Bettina Michaelis-Otte. Siehe Anhang 4), S. 331 dieser Arbeit.

193 Vgl. StA Burg: Protokoll Magistratssitzungen, Sitzung vom 19.10.1965.

194 Vgl. StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung vom 15.04.1965.

verfolgt. Der Einsendeschluss für die Vorentwürfe wurde nämlich bereits auf Ende August festgelegt und die Präsentation der Ergebnisse sollte schon im September erfolgen.

Die Ausschreibung des Bauwettbewerbs sah zwei Aufgabenteile vor: Es sollten Vorschläge für die Gestaltung des Bades eingereicht und Vorentwürfe für das „Haus des Kurgastes“ erstellt werden. Der erste Aufgabenteil war allein deshalb schon von besonderer Bedeutung, weil es sich um eine recht umfangreiche Fläche handelte, deren Nutzung zu planen war. In Anbetracht eines Projektes dieser Größenordnung und der Förderung des Wettbewerbs durch das Land war das ausgesetzte Preisgeld von 8.000,-, 4.500,- und 2.500,- DM vergleichsweise niedrig.¹⁹⁵ Für Projekte in einem ähnlichen Umfang wurden in anderen Orten in der Regel größere Summen ausgelobt.¹⁹⁶ Die kleine Kommune versuchte allerdings, aus den für sie immer noch beträchtlichen selbst aufzubringenden Mitteln das Äußerste herauszuholen. Durch die Zweiteilung der Aufgabenstellung sollte nämlich erreicht werden, dass für das ja schon zuvor projektierte „Haus des Kurgastes“ ein möglichst fortgeschrittener Entwurf vorlag, man also selbst für den Fall, dass eine komplette Neuerrichtung des Bades nicht möglich wäre, immerhin dieses Gebäude hätte verwirklichen können.¹⁹⁷

Die Wettbewerbsausschreibung für Burgtiefe unterscheidet sich m. E. deutlich von den vielen Hundert Architektenwettbewerben der 60er Jahre. Es ging in diesem Fall weder um die Gestaltung von öffentlichen Gebäuden oder von Kirchen noch um die Erneuerung einer schon bestehenden Innenstadt, sondern um die komplette Neuerrichtung eines Badeortes auf einer kaum bebauten Fläche.¹⁹⁸ Es handelte sich bei der Tiefenthalbinsel um einen nicht nur sprichwörtlichen ‚Sandkasten‘, in

195 Vgl. die Ausschreibung in Ausschreibung des Wettbewerbs in Bauwelt (1965), Heft 24, S. 714.

196 Dies ergibt zumindest eine Durchsicht der in diesem Jg. der Zeitschrift Bauwelt dokumentierten Bau- und Ideenwettberbe.

197 Vgl. StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung vom 15.04.1965. Die Zweiteilung der Wettbewerbsaufgabe zu diesem Zweck ging hierbei auf einen Vorschlag des Bundes Deutscher Architekten zurück.

198 Im Jahr 1964 wurden in der Zeitschrift Bauwelt die Gesamtzahl von 430 Wettbewerben dokumentiert. Allein 175 hiervon wurden für Schulbauten ausgeschrieben. Vgl. „Sonntags nie oder: Schwierigkeiten beim Zählen. Die Wettbewerbe des Jahres 1964“. In: Bauwelt (1965), Heft 38/39, S. 1072-1073.

dem die teilnehmenden Architekten ihre Vorstellungen eines den Anforderungen der modernen Gesellschaft entsprechenden Fremdenverkehrs realisieren durften. Die politischen Handlungsträger_innen auf Seiten der Kommune verbanden hiermit wiederum eine Ausweitung des Tourismus als Beitrag zur Bewältigung des wirtschaftlichen Strukturwandels. Und noch ein weiterer Aspekt für die Motivation der städtischen Politiker_innen ist zu betonen: Die Planung eines geschlossenen Feriengebietes war dazu geeignet, einem im gleichem Zeitraum in Südeuropa zu beobachtenden massiven und ungesteuerten Ausbau touristischer Anlagen vorzubeugen.¹⁹⁹

Die reizvolle Aufgabenstellung führte dazu, dass sich gleich zwei der zum damaligen Zeitpunkt bedeutendsten europäischen Architekten beteiligten. Für den Vorsitz der Jury konnte Egon Eiermann verpflichtet werden. Der Karlsruher Architekturprofessor, Architekt und Designer war in jener Zeit auch Vorsitzender der Jury des Wettbewerbs zum Bau des Münchener Olympiastadions gewesen, was einen Hinweis auf die Größenordnung der Projekte liefert, mit denen Eiermann ansonsten zu tun hatte.²⁰⁰ Auf Fehmarn war man jedenfalls sichtlich stolz über dessen Engagement. Ursprünglich hatte man sich für den Jury-Vorsitz den dänischen Architekten Arne Jacobsen gewünscht. Dieser hatte die Beteiligung am Preisgericht jedoch abgelehnt. Sein Büro wollte nämlich einen eigenen Entwurf für die Gestaltung der Ferienanlage einreichen, da ihm die gestellte Aufgabe besonders interessant schien.²⁰¹ Hierzu musste er wiederum gesondert eingeladen werden, da die Teilnahme an dem Wettbewerb ansonsten auf in Schleswig-Holstein wohnhafte Architekten beschränkt war. Jacob-

199 Zum Aspekt der Planung bei der Entwicklung der Ferienzentren vgl. Wagner, Friedrich A.: *Ferienarchitektur. Die gebaute Urlaubswelt. Modelle + Erfahrungen + Thesen*. Starnberg 1984, S. 52f.

200 Vgl. Stock, Wolfgang Jean: Günther Behnisch mit Frei Otto. Olympiabauten – München (1967–72). In: Thiel-Siling, Sabine (Hg.): *Architektur! Das 20. Jahrhundert*. München u.a. 2005, S. 114–115; zur Bedeutung des Baus vgl. auch Pearman, Hugh: *Weltarchitektur heute*. Berlin 2002, S. 406f.

201 Vgl. z. B. den Artikel „Burg im Eröffnungsfieber des Ideen-Wettbewerbs“. In: *Fehmarnsches Tageblatt* vom 11.09.1965. Die Zeitung führt das Interesse Jacobsens auch auf die fundierten Planungen von Seiten der Stadt Burg zurück – eine Aussage, die wahrscheinlich eher die Notwendigkeit guter Beziehungen des Journalisten zur Stadtverwaltung widerspiegelt; siehe auch die Berichterstattung in den Kieler und Lübecker Nachrichten zum Wettbewerb.

sen ist heute in Zeiten des anhaltenden Booms des Retro-Designs, speziell des Designs der skandinavischen Moderne, hauptsächlich für seine Möbelentwürfe bekannt; seine Stühle gehören auch aktuell zur Ausstattung vieler öffentlicher Bauten und Privathaushalte. Viele Gegenstände wurden ursprünglich für sein wichtigstes Bauwerk, das Kopenhagener SAS-Hotel und Firmengebäude, entworfen. In dem 1961 fertiggestellten Hochhaus hatte Jacobsen einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, der von der Gestaltung von Besteckteilen und Tischdecken über Sitzmöbel und Zimmereinrichtungen bis zur Fassadengestaltung reichte.²⁰²

Der Wettbewerb erbrachte insgesamt 26 Einsendungen. Die Entwürfe wurden ab dem 11. September 1965 in einer Plakatausstellung in einem Hotel in Burg für die Bevölkerung öffentlich ausgestellt. Einige der hierfür hergestellten großformatigen Tafeln finden sich auch heute noch im Stadtarchiv der Inselhauptstadt. Die Stadtvertretung veranstaltete wenige Tage später zur Verkündung der Preisträger eine öffentliche Sitzung in dem Hotel. Statt einer abgestuften Rangfolge wurden gleich drei erste Preise vergeben, die mit je 5.000,- DM dotiert waren. Der Entwurf von Jacobsen und seinem Kompagnon Otto Weitling gehörte ebenso zu den Gewinnern wie der des Kieler Architektenbüros Otto Schnittger und derjenige der beiden Hamburger Hans Mensinga und Dieter Rogalla. Für je 1.500,- DM wurden noch zwei weitere Entwürfe angekauft, die ebenfalls das Interesse der Jury geweckt hatten.²⁰³ Waren die drei Siegerentwürfe von dem Preisgericht noch gemeinsam zu Gewinnern erklärt worden, ergab sich im Nachgang eine deutliche Bevorzugung des international tätigen Kopenhagener Architekturbüros von Arne Jacobsen. Es wurden nämlich für die zweite Stufe des Wettbewerbs nicht alle drei Gewinner aufgefordert, ausführlichere Ausarbeitungen zu ihren Beiträgen zu erstellen, sondern Jacobsen und Weitling wurden direkt von der Stadt mit dem Bau der von ihnen vorgeschlagenen Anlage beauftragt. Bürgermeister Feilke war der wichtigste Fürsprecher dieser Vorgehensweise, die Vergabe

202 Vgl. Gili, Mónica/Solaguren-Beascoa, Félix (Hg.): Arne Jacobsen. Edificios Públicos. Barcelona 2005, S. 66-73. Siehe zum SAS-Hotel auch die ausführliche Monographie von Sheridan, Michael: Room 606. The SAS House and the Work of Arne Jacobsen. London 2003.

203 StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung vom 14.09.1965.

des Auftrags an einen weltweit bekannten Architekten und die damit verbundene Aufmerksamkeit für die kleine Inselstadt dürfte hierbei entscheidend gewesen sein.²⁰⁴

Die nun folgende Bauphase begann zunächst stockend. Nach der Verabschiedung des Konjunkturpakets der Bundesregierung 1967 waren die erforderlichen Geldmittel vorhanden, um das Bauvorhaben zu starten. 1968 wurde der erste Bau fertiggestellt, das „Haus des Kurgastes“, das schon in der Wettbewerbsausschreibung einen zentralen Platz eingenommen hatte. Ein Jahr später war auch der Jachthafen errichtet.²⁰⁵ 1969 wurde mit den drei großen Hotelbauten begonnen, die bis heute weithin sichtbar die Anlage dominieren. In den Jahren 1970 bis 1972 wurden diese drei Türme hochgezogen und auch umgehend in Betrieb genommen. Während der dritte Turm noch gebaut wurde, beherbergten die schon fertiggestellten bereits über 30.000 Gäste im ersten Jahr nach Inbetriebnahme.²⁰⁶ 1972 wurde die Schwimmhalle eingeweiht und 1973 erfolgte die Eröffnung des Kurmittelhauses. Mit der Vollendung der Appartementhäuser im selben Jahr war der letzte Bauabschnitt beendet und das Feriencentrum Burgtiefe fertiggestellt.²⁰⁷

Gegenüber dem ursprünglichen Entwurf von Jacobsen und Weitling hatte das gebaute Feriencentrum eine ganze Reihe von Änderungen erfahren und die beiden Architekten hatten ihre Pläne mehrfach umarbeiten müssen. Im Zentrum dieser Änderungsmaßnahmen stand die Bettenkapazität der Anlage. Ursprünglich waren 1.500 Betten vorgesehen, die fertige Anlage hatte dann aber mehr als 4.500, also drei Mal so viele. Es ist leicht vorstellbar, dass sich hierdurch die Gestalt von Hotel- und Appartementbauten erheblich veränderte.²⁰⁸ Das Feriencentrum wird noch heute genutzt, erste Probleme traten aber schon nach wenigen Jahren auf. Dies lag weniger an mangelnder Auslastung als daran, dass der Betrieb sowohl die Kommune als auch die Inves-

204 Vgl. zur Diskussion StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung am 17.12.1965; vgl. weiterhin ebd.: Protokoll Magistratssitzungen, Sitzung vom 23.11.1965.

205 Vgl. Klahn, Karl-Wilhelm: Fehmarn, S. 132.

206 Vgl. Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Feriencentrum, S. 35.

207 Vgl. ebd., S. 39, 42–46.

208 Vgl. Kurz, Reinhard: Feriencentren an der Ostsee, S. 61.

tor_innen finanziell überforderte. Zur Lösung der Probleme wurden Appartements aus dem Betrieb herausgelöst und an Privatpersonen zur eigenen Nutzung verkauft.

Wer baut und betreibt ein Feriencenter? Akteure im Strukturwandel in Burg auf Fehmarn

Ein Projekt wie Burgtiefe, mit einer Investitionssumme von etwa 120 Millionen DM, wird nicht von einer einzelnen Person realisiert, sondern von verschiedenen Gruppen von Akteuren, die hier im Einzelnen näher betrachtet werden.²⁰⁹ Auch wenn eine solche Anlage grundsätzlich privatwirtschaftlich betrieben wird, waren doch von Seiten der Kommune erhebliche Investitionen zu leisten. Allein die für Planung und Durchführung des Projekts aufzubringenden Kosten stellten für die kleine Inselgemeinde eine große Herausforderung dar. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass sich die Landesbehörden in größerem Maße während der verschiedenen Arbeitsschritte eingeschaltet haben: angefangen bei der Planung über die Genehmigung bis hin zur Durchführung des Baus. Leider nur sehr unzureichend lassen sich die Motive und Handlungen der Bauträger, der beteiligten Firmen und Banken rekonstruieren. Da für diese Gruppe nur geringfügig Quellen zur Verfügung stehen, ist es umso wichtiger, die wenigen verfügbaren Informationen mit denen aus anderen Feriencentern bzw. Großbauprojekten abzugleichen, um ein aussagekräftiges Bild über die wirtschaftlichen Akteure des Baubooms zu erlangen.

Die Kommune

In der kommunalen Politik der Stadt Burg lässt sich in den Quellen tatsächlich ein einzelner Akteur identifizieren, der mit seinem Agieren das Großprojekt entschieden vorangetrieben hat. Es handelt sich um den seit 1959 amtierenden Bürgermeister Ulrich Feilke (SPD).²¹⁰ Dieser versuchte, der kleinen Stadt durch eine Ausweitung des Fremdenverkehrs eine verbesserte Position im allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandel zu verschaffen. Wie der Fremdenverkehr zu fördern

209 Zu den Kosten des Feriencentrums, vgl. ebd.

210 Vgl. Michaelis-Otte: Arne Jacobsens Feriencenter, S. 14.

sei, war jedoch in der ersten Hälfte der 60er Jahre noch unklar. Bis zur Mitte des Jahrzehnts hatten sich die Überlegungen jedoch hin zu einer grundlegenden Umgestaltung der Halbinsel Burgtiefe konkretisiert, die aber zunächst nichts mit dem später errichteten Ferienzentrums zu tun hatten und auch hinsichtlich der Investitionssumme deutlich kleiner angelegt waren. Im Zentrum stand zunächst die Errichtung eines Kurmittelhauses, das ein Unternehmer aus Berlin zusammen mit einer Pension mit insgesamt 50 Betten betreiben wollte. Für dieses Projekt hatte man sogar bereits Pläne bei zwei ortsansässigen Architekten in Auftrag gegeben.²¹¹ Dass Feilkes Vorstellungen für den Fremdenverkehr ambitioniert waren lässt sich auch daran ersehen, dass ein Teil des Areals, auf dem die Stadt ihr neues Feriengebiet plante, noch gar nicht zu Burg, sondern zu der Nachbargemeinde Meeschendorf gehörte und damit nicht unter die Planungshoheit der Kommune fiel.²¹² Durch Fördergelder und zinsgünstige Kredite aus dem Wirtschaftsministerium sollten dann noch ein „Haus des Kurgastes“ und eine Meerwasserschwimmhalle errichtet und für das Jahr 1965 erstmals Gelder im Umfang von etwa der Hälfte der Baukosten beantragt werden.²¹³ Eine Gesamtkonzeption für das Gelände lag zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht vor. Die projektierten Bauten sollten also eher als Anreiz für künftige Investor_innen dienen, die dann durch eigene Betriebe das Bad beleben sollten. Kurmittelhaus, Schwimmhalle und „Haus des Kurgastes“ bildeten hierbei gemeinsam sozusagen das ‚Standardrepertoire‘ für den Ausbau zu einem Seebad bzw. einem Kurort. Sie sollten also durch ihren Charakter als Gemeinschaftseinrichtungen Investitionen ermöglichen und dem allgemeinen Ziel der Saisonverlängerung Vorschub leisten. Zusammen mit der zuvor beschlossenen und in die Tat umgesetzten Verbreiterung des Strandes waren damit wichtige Voraussetzungen für einen Ausbau des Fremdenverkehrs geschaffen. Um ein „Seebad aus der Retorte“, wie das spätere Ferienzentrums dann bezeichnet wurde, handelte es sich bei diesen Einzelmaßnahmen aber noch nicht.²¹⁴

211 StA Burg: Protokoll Magistratssitzungen, Sitzung vom 08.09.1964 sowie Sitzung vom 19.01.1965.

212 Vgl. StA Burg: Protokoll Magistratssitzungen, Sitzung vom 18.08.1964.

213 Vgl. ebd. Sitzung vom 10.09.1964; vgl. ebd. Sitzung vom 23.03.1965.

214 „Fehmarns Zukunft hat begonnen“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 13.9.1965.

Aus der Durchsicht der Mitschriften der Sitzungen von Stadtvertretung des Magistrates geht eindeutig hervor, dass es der Verwaltungschef der Kommune war, der das Vorhaben am deutlichsten vorangetrieben hat. Feilke machte das Ferienzentrum zu seinem persönlichen Projekt. Seine Ausführungen auf der für die Ausrichtung des Architektenwettbewerbs entscheidenden Sitzung der Stadtvertretung im April 1965 geben trotz der Protokollform einen Eindruck vom Engagement des Bürgermeisters. Er hatte dort nämlich in einer längeren Rede um Zustimmung für das Großprojekt geworben. Seine Argumentation war, dass der mit diesem Projekt in Angriff genommene Ausbau der „Weißen Industrie“ zur Stärkung der städtischen Wirtschaft unbedingt notwendig sei, um die Konkurrenzfähigkeit des Bades auch in Zukunft sicherzustellen.²¹⁵ Feilke stellte die Planungen ganz bewusst in den Zusammenhang des wirtschaftlichen Strukturwandels und bezeichnete die Verwirklichung des neuen Bades als die zweite Stufe auf dem Entwicklungsweg der Stadt. Die erste Stufe habe laut Feilke in der im Jahr 1963 eröffneten „Vogelfluglinie“ bestanden, also der durch den Bau der Brücke über den Fehmarnsund und die Fährverbindung ab Puttgarden errichteten Verkehrsverbindung nach Dänemark.²¹⁶ Neben diesem persönlichen Engagement gelang es Feilke außerdem, sich der Fürsprache oder zumindest der Aufmerksamkeit prominenter Unterstützer_innen zu versichern, in dem er Foto- und Besichtigungstermine mit bundesdeutscher Politprominenz durchführte und an Messen teilnahm, wo sich ebenfalls Gelegenheiten für Treffen mit wichtigen Persönlichkeiten ergaben.²¹⁷ Bundeskanzler Kiesinger besuchte beispielsweise im Rahmen einer privaten Urlaubsreise im Jahr 1969 Fehmarn und machte auch einen Rundgang auf der Baustelle in Burgtiefe. Die Bevölkerung wurde anlässlich dieses Besuchs im „Fehmarnschen Tageblatt“ aufgefordert, „den Blumenschmuck zu verstärken“, die Straßen

215 Vgl. StA Burg: Protokoll Stadtvertretersitzungen, Sitzung vom 15.04.1965.

216 Vgl. den Artikel „Endlich: Beschluß über das Haus des Kurgastes. Zweite Phase der Aufbauentwicklung hat begonnen.“ In: Fehmarnsches Tageblatt vom 17.04.1965.

217 Bspw. besuchte Feilke die Hamburger Jachtausstellung 1969 und hielt dort einen Kurzvortrag. Außerdem veranstaltete er mit dem Bundesverkehrsminister Georg Leber einen Rundgang in Burgtiefe. Vgl. zu beiden Veranstaltungen den Artikel „Minister Leber sehr an Burgtiefe interessiert“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 25.01.1969.

zu fegen und Deutschlandfahnen aufzuhängen.²¹⁸ Es sollte also ein perfekter Eindruck entstehen und die Unterstützung der gesamten Bevölkerung für das Projekt suggeriert werden.

An der Person des Bürgermeisters Feilke lässt sich zeigen, dass dem wirtschaftlichen Strukturwandel im Fremdenverkehr auf der Mikro-Ebene tatsächlich individuelle Handlungen zu Grunde liegen. Feilke und andere Funktionsträger_innen der Kommune hatten einen realen Einfluss auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs. Die kommunale Planungshoheit stellte im Fall der zwar kleinen, aber hinsichtlich ihrer behördlichen Strukturen augenscheinlich leistungsfähigen Kommune ein Instrument dar, das zur Veränderung der wirtschaftlichen Struktur durch die Errichtung eines Ferienzentrums tatsächlich genutzt werden konnte. Durch diese behördlichen Strukturen unterschied sich die Stadt Burg aber auch von den anderen Standorten der Ferienzentren. Wie noch am Beispiel des Ferienzentrums Damp zu zeigen sein wird, war der Gestaltungsspielraum der kommunalen Handlungsträger_innen in den deutlich kleineren Orten viel geringer und es ist eine noch erheblich größere Rolle der Landesbehörden bei der Entstehung der Anlagen zu beobachten. Dem Burger Bürgermeister gelang es im Gegensatz zu vielen seiner Amtskollegen also, bestehende Planungskompetenzen de facto umzusetzen. Dieser Einfluss machte sich auch in der Beteiligung der Kommune an der zur Abwicklung des Baus gegründeten „Südstrand-Betreuungsgesellschaft“ sowie in der finanziellen Beteiligung an dem Bau und dem Betrieb der Gemeinschaftseinrichtungen bemerkbar. Diese starke Rolle der Kommune änderte sich im Zuge der Entwicklung des Ferienzentrums. Hier traten als Zwischeninstanz zwischen Investor_innen und der Stadt die Landesbehörden stärker auf den Plan; die Verhandlungen über die Finanzinvestitionen waren von der kleinen Inselstadt zu diesem Zeitpunkt nun nicht mehr im Alleingang zu führen. Dies brachte die Kommune in die Situation, das Projekt entweder nach den Vorstellungen der Investor_innen, die eine massive Kapazitätserweiterung verlangten, zu realisieren, oder aber gänzlich abzulehnen.

²¹⁸ „Programm des Fehmarn-Besuchs von Bundeskanzler Dr. Kiesinger“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 03.05.1969. Vgl. auch die Berichterstattung in ebd. vom 02.05.1969.

Das Land

Weder Burg auf Fehmarn noch die anderen Standorte der Feriencentren verfügten aus dem eigenen Etat über die für den Bau derart großer Anlagen notwendigen Finanzmittel. Auch die administrative Abwicklung des Großprojekts konnte die Stadt nicht alleine stemmen. Schon in der Phase der ersten Vorüberlegungen zu Beginn der 60er Jahre leistete das Land also bereits Beratungs- und Koordinationsdienste. Außerdem war es für die rechtliche Prüfung und Vergabe von Kredit- und Fördermitteln aus eigenen und aus Bundesmitteln zuständig. Der Bau der Feriencentren war kein durch die Landesplanung geplanter Prozess zum Ausbau der Fremdenverkehrswirtschaft, verlief aber auch nicht vollkommen ungesteuert bzw. unbegleitet durch die Landespolitik. Vielmehr wurde der Bau der Anlagen von der Landesregierung begrüßt.²¹⁹ Um die Rolle des Landes bewerten zu können, wurden die Akten des Wirtschaftsministeriums zum Thema Burgtiefe im Landesarchiv Schleswig-Holstein herangezogen, die zu diesem Projekt mit dem Jahr 1967, also vergleichsweise spät, einsetzte. Daneben gaben auch die kommunalen Akten Einblicke in die Beteiligung des Landes an dem Projekt.

Auch im Wirtschaftsministerium gab es einen wichtigen Fürsprecher der Errichtung der Großprojekte in Person des Fremdenverkehrsreferenten Karl-Wilhelm Christensen. Der frühere Pressesprecher des Wirtschaftsministers begleitete persönlich die Fremdenverkehrsprojekte der 60er und frühen 70er Jahre. Christensen beriet die Stadt Burg schon in der Frühphase, das Wirtschaftsministerium hatte zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht die Koordination des Projektes inne. Der schon angesprochene Gesprächsvermerk über ein Treffen im Arbeits- und Sozialministerium aus dem Jahr 1961 zeigt deutlich, dass die Landesvertreter_innen die Kommune schon damals in ihren Überlegungen unterstützten, zu diesem Zeitpunkt aber noch eher bremsend auf den Bürgermeister einwirken wollten. Christensen befürwortete eine Steigerung der gewerblichen Fremdenverkehrskapazitäten von 10 % pro Jahr auf einen Zeitraum von 15 Jahren und der Vertreter der Landesplanungsbehörde Rose warnte bei allem Enthusiasmus vor den

²¹⁹ Für die politische Diskussion um die Feriencentren siehe Kapitel 4.3.2 sowie 5.4.4.

Schuldenlasten für die Stadt.²²⁰ In einem Schreiben an die Deutsche Gesellschaft freier Ingenieure aus dem Arbeitsministerium aus dem März 1962 setzte sich Ministerialrat Haake deutlich für die Planungshoheit der Gemeinde gegenüber den von dem Ingenieurverband vortragenen städtebaulichen Bedenken ein und forderte die Aufstellung von Flächennutzungs- und Bebauungsplan durch die Kommune.²²¹ Durch den Architektenwettbewerb von 1965 wurde dieser Bebauungsplan allerdings obsolet. Die fehlenden Geldmittel der Kommune verhinderten dann eine zügige Umsetzung der Pläne. Zum Ende der 60er Jahre hatte sich die Rolle des Fremdenverkehrsreferenten allerdings deutlich verändert. Die im Rahmen des zweiten Konjunkturpakets der Bundesregierung von 1967/68 in Aussicht gestellten Mittel waren sowohl für den Referenten selbst als auch für die Fremdenverkehrsambitionen der schleswig-holsteinischen Gemeinden in besonderem Maße erfreulich. Durch eine Reise Christensens nach Fehmarn im Sommer 1967 bekam das Projekt nun nämlich wieder Aufwind, da mit einer Beantragung von Mitteln aus diesem Fonds der Bau endlich begonnen werden konnte.²²² Und nicht nur in Burgtiefe, sondern auch in anderen Orten Schleswig-Holsteins, wie beispielsweise in Grömitz, wurden auf diesem Wege Fremdenverkehrsprojekte gefördert. Eine noch bedeutendere Rolle für die Finanzierung der Bauprojekte spielten aber

220 Vgl. Niederschrift über die Besprechung am 23.11.1961 im Hause des Ministers für Arbeit, Soziales und Vertriebene des Landes Schleswig Holstein. Eine Fotokopie der Quelle, an deren Echtheit ansonsten aber keine Zweifel bestehen, befindet sich im Besitz des Verfassers und wurde mir zur Verfügung gestellt von Bettina Michaelis-Otte. Weder im LAS noch im Bauamt der Stadt Burg auf Fehmarn konnte ein Original ausfindig gemacht werden. Siehe Anhang 2), S. 325–329 dieser Arbeit.

221 Vgl. Schreiben Ministerialrat Haake beim Minister für Arbeit, Soziales und Vertriebene des Landes Schleswig-Holstein an Deutsche Gesellschaft freier Ingenieure mbH. vom 02.03.1962. Auch diese Quelle stammt laut Aussage von Bettina Michaelis-Otte aus dem früher im Bauamt der Stadt Burg aufbewahrten Ordner, war jedoch im Original weder dort noch in den Akten des Arbeitsministeriums im LAS aufzufinden. Auch hier besteht an der Echtheit der Fotokopie kein Zweifel, es ist leider jedoch nur die erste Seite des Schreibens erhalten. Ein Abdruck findet sich im Anhang 3), S. 330 dieser Arbeit.

222 Vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 36074, Bl. 2: Vermerk über eine Reise Christensens nach Fehmarn vom 28.07.1967; zur Bewertung dieser Reise hinsichtlich der Realisierung des Projekts vgl. auch den Artikel „Es geht um neue Maßnahmen auf der Tiefe“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 15.8.1967.

die Mittel aus der Zonenrandförderung.²²³ Deutlich wird hieran die Funktion des Landes als Vermittlungsinstanz, die nicht nur von Christensen selbst, sondern auch von anderen Stellen bei in den Landesministerien eingenommen wurde. Es handelte sich bei dem größten Teil der für die Errichtung der Großprojekte in Form von Förder- und Kreditmitteln zur Verfügung gestellten Geldern nämlich nicht um Landes-, sondern um Bundesmittel. Die Verwaltung in Burg auf Fehmarn war selbst nicht in der Lage, die komplizierten Verhandlungen über die Finanzierung des Großprojekts zu führen, da diese wohl außerhalb ihres üblichen Tätigkeitsbereichs lagen. Die Aushandlung des Finanzierungskonzepts und der notwendigen Bürgschaften mit den Investor_innen des Ferienzentrums, und hierunter besonders dem Bankhaus Glocke, wurden stattdessen vom Wirtschaftsministerium geführt. Die Rolle der Stadt Burg in diesem Geschäft war dann lediglich die einer Teilhaberin an den verschiedenen zur Errichtung des Seebades gegründeten Gesellschaften.²²⁴ Die Landesbehörden waren deshalb zur Realisierung der großen Fremdenverkehrsbauprojekte unverzichtbar, ihr Beitrag bestand aber eher in der Begleitung der Projekte als in deren Initiierung. Dies gilt auch für die Landesplanung, die eine Konzentration der Großprojekte auf bestimmte Gebiete befürwortete und damit einer gleichförmigen und dicht bebauten Küstenlinie entgegenwirkte. Dies ist aber nicht mit einem planvollen Vorgehen zur Erweiterung des Fremdenverkehrs durch Ferienzentren zu verwechseln, das in der Konzentration der Anlagen beispielsweise Umweltschutzaspekte zu verwirklichen gesucht hätte.²²⁵

223 Dies wird deutlich aus einer Durchsicht mehrerer Dokumente in der Akte LAS, Abt. 691, Nr. 35816, Bl. 4f., 18, 33; vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 16; vgl. auch Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr. Dreißig Jahre im Tourismus. Husum 2002, S. 46; die Bedeutung der Zonenrandförderung belegt eindrucksvoll die Karte über Feriengroßprojekte bei Mielke, Bernd u.a.: Großflächige Freizeiteinrichtungen im Freiraum. Freizeitparks und Ferienzentren. Duisburg 1993, S. 19. Vgl. auch ebd., S. 18.

224 Vgl. ebd., Bl. 26–28. Vermerk aus dem Wirtschaftsministerium vom 25.02.1969.

225 Siehe hierzu auch den Abschnitt zur Entwicklung der Landesplanung im Kapitel 5.4.2.; zur These der Umwelt- und Sozialverträglichkeit der Ferienzentren siehe Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 108.

Die Geldgeber

Die in zahlreichen zeitgenössischen Quellen vorherrschende Erzählung über die Entstehung der schleswig-holsteinischen Ferienzentren könnte folgendermaßen zugespitzt werden: Mitte bis Ende der 60er Jahre traten dubiose Unternehmer an unbedarfte kleine Gemeinden heran und versprachen diesen, teilweise unter Vorspiegelung unrealistischer Gewinnerwartungen, sprudelnde Steuereinnahmen und eine Verbesserung der lokalen Infrastruktur durch die Errichtung großer Ferienanlagen. Diese Finanzgeschäfte wurden durch eine Gesetzgebung ermöglicht, die Investitionen im sogenannten ‚Zonenrandgebiet‘ steuerlich besonders begünstigte. Die Gemeinden, auf eine Veränderung der lokalen Wirtschaftsstruktur in Folge des sich abzeichnenden Strukturwandels bedacht, glaubten den Versprechungen der Bauunternehmer und stimmten der Errichtung der bald so bezeichneten Ferienzentren zu. Allerdings erfüllten sich oftmals die Erwartungen nicht und viele Gemeinden standen in der Folge vor einem hohen Schuldenberg, da die Großprojekte nicht wirtschaftlich betrieben werden konnten.²²⁶ Es ist somit nicht verwunderlich, dass auch die Landesregierung wegen dieser Bauprojekte in die Kritik geriet und stellvertretend für die nur schwer greifbaren privatwirtschaftlichen Akteure wegen der Steuervermeidungspraxis und der Fördermaßnahmen in die Kritik geriet. So wurde in einer Variante dieser Erzählung auch Fremdenverkehrsreferent Christensen und sein Versprechen von Fördergeldern und dem damit verbundenen Wecken unrealistischer Gewinnerwartungen kritisiert.²²⁷

²²⁶ Vgl. paradigmatisch den nicht namentlich gezeichneten und weiter unten noch behandelten Artikel „In zehn Jahren sind das hier Slums“. In: Der Spiegel vom 03.07.1972, Nr. 28 (1972), S. 56-64; vgl. auch Herrchenröder, Jan: Steinzeit 2000. In: Merian 32 (1979), Heft 3, S. 46-47; vgl. auch Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn, S. 7-10; vgl. weiterhin Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum, S. 9-10; vgl. allerdings deutlich differenzierter Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 59. Kurz befasst sich insbesondere mit der Finanzierungsstruktur der Ferienzentren und seine Untersuchung stellt hinsichtlich der Finanzierungsmodelle die grundlegende Quelle für meine Beurteilung des Baubooms dar.

²²⁷ Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 753f., Rede des Abgeordneten Paul Möller (SPD).

Ein der o. g. Erzählung entgegengesetztes Narrativ, welches die Entstehung der Ferienzentren als politisch begleiteten Modernisierungsprozess verstanden wissen wollte, versuchte die Landesregierung selbst zu etablieren. Ein Vermerk des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums aus den frühen 80er Jahren, als die Überdimensionierung der Ferienzentren und hierunter insbesondere des Projekts Damp, deutlich zu Tage getreten war, versuchte die Entstehung der Anlagen folgendermaßen gleichsam regierungsamtlich zu historisieren:

„Wirtschaftspolitische Gründe für das Entstehen der Ferienzentren in Schleswig-Holstein

Das Entstehen der Ferienzentren [...] und anderer Großvorhaben des Fremdenverkehrs und ihre öffentliche Förderung muß im Zusammenhang mit der damaligen Situation und Entwicklung der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft gesehen werden.

Bis Mitte der 60er Jahre hatte sich die Struktur des Fremdenverkehrsgewerbes unseres Landes wenig geändert, was insgesamt als nachteilig angesehen werden mußte. Der Bettenanstieg vollzog sich überwiegend im privaten Bereich, während sich der gewerbliche Sektor sogar rückläufig entwickelte.

In vielen klassischen Fremdenverkehrsorten konnten die Gemeinschaftseinrichtungen nicht in dem Maße geschaffen oder ausgebaut und modernisiert werden, wie es die steigende Gästezahl erforderte. Viele Kur- und Kurmittelhäuser, Hotels- und Gaststätten, Bade- und Strandanlagen waren überaltert.

Die ab 1968 entstandenen Ferienzentren stießen mit ihrem Angebot in eine Marktlücke hinein. Sie konnten qualitativ anspruchsvolle, von Größe und Preis her familiengerechte Unterkünfte bieten, die von immer mehr Urlaubern nachgefragt wurden, vom traditionellen Fremdenverkehrsgewerbe jedoch nicht in erwünschtem Umfang bereitgestellt werden konnten. Moderne Großvorhaben des Fremdenverkehrs waren auch zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit bspw. gegenüber der Mittelmeerküste erforderlich, wo bereits Jahre vorher ein derartiger Konzentrationsprozeß eingeleitet worden war.

Die Frage nach Alternativlösungen zum Bau eines Ferienzentrums stellte sich im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Regel nicht, da die Standorte für die Ansiedelung von Industriebetrieben ungeeignet waren. Der Bau von Ferienzentren und anderer Großvorhaben war in den betreffenden Orten praktisch die einzige Möglichkeit, Arbeitsplätze in größerem Umfang zu schaffen.

Über die Rentabilität der Objekte – auch des Objektes Damp – sind Gutachten eingeholt worden. [...].“²²⁸

Beide Erzählungen heben die Bedeutung des Ausbaus der Fremdenverkehrseinrichtungen für den wirtschaftlichen Strukturwandel in den ländlich strukturierten Regionen an Schleswig-Holsteins Ostseeküste hervor. Bezeichnenderweise verzichtet der Historisierungsversuch des Wirtschaftsministeriums darauf, die wirtschaftlichen Akteure, auf deren Initiative der Bau der Feriencentren zweifellos zurückgeht, überhaupt nur zu erwähnen. Abstrakt ist dagegen nur von der „Situation und Entwicklung der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft“ die Rede.²²⁹ Zwischen den Zeilen sind die Investor_innen jedoch auch in diesem Text allgegenwärtig und waren neben aller publizistischen Kritik an dem Bauboom Anlass für erhebliche Diskussionen in der schleswig-holsteinischen Landespolitik.

Neben diesen beiden hier angeführten Narrativen spielt in der Literatur noch ein drittes eine wichtige Rolle, welches die Entstehung der Feriencentren nicht zuletzt auf landesplanerische Maßnahmen zurückführt. Für Burgtiefe ist aber zu konstatieren, dass auch von Seiten der Gemeinde im Vorfeld schon Bestrebungen ausgingen, den Fremdenverkehr auszubauen.²³⁰

Es soll an dieser Stelle nicht darum gehen, zwischen diesen drei Narrativen ein vermeintlich ‚Richtiges‘ auszuwählen. Hierfür ist insbesondere im Fall des Feriencentrums Burgtiefe die Quellenlage hin-

228 LAS, Abt. 691, Nr. 33811: Vermerk VI (300) vom 12.02.1980, Anlage 1. Im hier nicht angeführten Teil geht es um die durch das Feriencentrum Damp geschaffenen Arbeitsplätze, die als Rechtfertigung für die Unterstützung des Landes dienen.

229 Ebd.

230 Vgl. zum landesplanerischen Motiv insbesondere Lange, Ulrich: Strukturwandel, S. 721-725. Der beste Kenner der schleswig-holsteinischen Feriencentren Kurz argumentiert, dass eigentlich in allen Feriencentren, mit Ausnahme von Burgtiefe, die Initiative letztlich von den Bauträgern ausging. Zwar hätten in Heiligenhafen, Damp, Weißenhäuser Strand und Holm die Gemeindevertreter schon gewisse Vorstellungen von einem Ausbau des Fremdenverkehrs gehabt, die Dimensionen der gebauten Anlagen seien aber im Wesentlichen von den Investor_innen bestimmt worden. Er führt Burgtiefe als Beispiel für ein planvolles Vorgehen der Gemeinde an, was ich zwar grundsätzlich wie oben gezeigt, ebenso sehe, mangels Quellen, die überhaupt eine Kontaktaufnahme zwischen den Investor_innen und der Gemeinde dokumentieren und die auch Kurz nicht vorlagen, aber nicht belegen kann. Vgl. Kurz, Reinhard: Feriencentren an der Ostsee, S. 57-61.

sichtlich der privatwirtschaftlichen Akteure und der Ministerien zu dünn. Gleichwohl halte ich es aus historischer Perspektive für fahrlässig, die Investor_innen und ihren Hintergrund bei der Diskussion auszusparen. Aus diesem Grund sollen die wenigen verfügbaren Informationen über die Geldgeber von Burgtiefe zusammengefasst werden; auch bei dem Abschnitt zum Feriencentrum Damp, mit dem die Entwicklung in Burgtiefe kontrastiert werden soll, sowie bei dem geplanten, jedoch nicht verwirklichten „Atlantis“-Projekt, stehen Geldgeber und Lokalpolitik im Fokus.

Ursache für diese Vernachlässigung der privatwirtschaftlichen Akteure dürfte das Fehlen zuverlässiger Quellen mangels vorhandener oder nur schwer erreichbarer Firmenarchive sein. Gleichzeitig sind die vorhandenen Quellen oftmals entgegen ihrer Skandalisierungsabsicht des Finanzgebarens der Investor_innen zu beurteilen.²³¹ Wie zu sehen war, hatte in Burgtiefe die Kommune erheblichen Anteil an der Entstehung des Feriencentrums. Der Bau der Anlage kann in der Rückschau als Erweiterung bereits seit Längerem bestehender Ausbaupläne gelesen werden. Während der Bauphase gewannen aber die Investor_innen einen deutlich größeren Einfluss, setzten sich bei der Kapazität des Feriencentrums mit ihren Vorstellungen durch und konnten die Kommune unter Druck setzen. Dies gilt umso mehr für andere Feriencentren, da die dort involvierten Kommunen kleiner als Burg waren.

Wer waren nun die Investor_innen bei diesem Bauprojekt? Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten, da es sich um ein ganzes Konglomerat von Gesellschaften handelte. Im Zentrum stand allerdings das private Bankhaus A. Glocke & Co. aus Duisburg. Unter dem Namen IFA-AG betrieb (und betreibt in abgewandelter Form noch heute) eine Tochtergesellschaft der mittlerweile aber nicht mehr existierenden Bank Teile des Feriencentrums, darunter das Hotel. Die IFA-AG war aber im Wesentlichen eine „Abschreibungsgründung“.²³² Ihr wesentli-

231 Vgl. bspw. einen nicht namentlich gekennzeichneten Artikel über die Investor_innen von Burgtiefe mit dem Titel „Noch einmal davongekommen“. In: Die Zeit vom 13.01.1978, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1978/03/noch-einmal-davongekommen/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017. Siehe hierzu auch die Diskussion über den Investor in Damp Rénatus Rüger in Kapitel 4.2.2.

232 Mister drei Prozent. In: Der Spiegel vom 25.02.1974. Nr. 9 (1974), S. 62-64, hier S. 62.

cher Zweck lag nicht in dem Betrieb dieser und anderer Ferienanlagen, sondern im Einsammeln des für den Bau notwendigen Kapitals bei den verschiedenen privaten Investor_innen, die über eine Beteiligung an dieser und weiteren verwandten Gesellschaften ähnlichen Namens Steuervorteile abschöpfen konnten. Im Hintergrund des Projekts stand wohl der Hamburger Privatbankier Hans Salb, der aber an keiner Stelle des Bauprojekts Burgtiefe selbst in Erscheinung trat.²³³ Stattdessen waren zwei weitere Gesellschafter des Bankhauses, Heinz Lotze und Fritz Stratmann, als Gesellschafter der „Südstrand Betreuungsgesellschaft“ für das Unternehmen involviert.²³⁴ Da auch die Stadt Burg an dieser Gesellschaft beteiligt war, lassen sich aus den Protokollen der Stadtvertretung einige wenige Informationen über die Investor_innen gewinnen. Zunächst bestanden bei den Stadtvertreter_innen gegenüber der Privatbank Vorbehalte dahingehend, ob es sich tatsächlich um seriöse Investor_innen handelte und ob diese tatsächlich über die für die Realisierung des Projekts erforderlichen Mittel verfügten.²³⁵ Der Einfluss der Privatbank wird auch in dem Umstand deutlich, dass als Geschäftsführer der Betreuungsgesellschaft einer ihrer Mitarbeiter fungierte.²³⁶ Diese „Südstrand Betreuungsgesellschaft“ war aber nicht das einzige Tochterunternehmen der Bank im Zusammenhang mit dem Ferienzentrums, sondern die beiden genannten Bankiers waren noch an weiteren Gesellschaften aus dem unübersichtlichen Firmengeflecht beteiligt. Darüber hinaus waren sie auch in ähnlichen Projekten in Südeuropa involviert.²³⁷

Um die Motivation der am Bau der schleswig-holsteinischen Ferienzentren beteiligten privatwirtschaftlichen Akteure zu verstehen, ist es notwendig, das dahinterstehende Geschäftsmodell etwas näher zu beschreiben. Die Ferienzentren wurden zum überwiegenden Teil mit Geldern von privaten Anleger_innen gebaut, die ansonsten als Steuern

233 Zu Salb vgl. ebd.; vgl. auch Wendt, Kurt: Schliekers Villa brachte kein Glück. In: Die Zeit vom 01.03.1974, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1974/10/schliekers-villa-brachte-kein-glueck>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

234 Vgl. StA Burg: Protokoll Stadtvertreterersitzungen, Sitzung am 12.10.1967, Anlage z. Protokoll.

235 Vgl. ebd., Niederschrift über den nichtöffentlichen Teil der Sitzung, S. 1 u. 2.

236 Vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 35816: Zeitungsausschnitt aus den Kieler Nachrichten vom 21.10.1969.

237 Noch einmal davongekommen, s.o., FN 231.

hätten abgeführt werden müssen. Bei diesen handelte es sich um vermögende Einzelpersonen, die für ihre Investition Wohneigentum erwarben und somit von Abschreibungsmöglichkeiten profitieren konnten. Diese Anleger_innen waren aber nicht die eigentlichen Akteure, sondern die sie vertretenden Unternehmen und ihre Hauptgesellschafter. Im Fall Burg war also die Privatbank A. Glocke die treibende Kraft dieses Prozesses. Sie sammelte das Geld ein und konnte durch die verschiedenen ausgegründeten Gesellschaften in mehrfacher Hinsicht vom Bau und Betrieb der Ferienzentren profitieren.²³⁸ Der Betrieb der Ferienzentren stellte hierbei aber nicht den wichtigsten Bereich dar, sondern das Geschäftsmodell basierte ganz wesentlich auf der Ausnutzung der Steuerabschreibungsmöglichkeiten. Mit dem Betrieb ließ sich nämlich auf kurze Sicht deutlich weniger Geld erwirtschaften als mit dem Bau der Anlagen.²³⁹ Die späteren Schwierigkeiten der Ferienzentren basieren zwar nicht allein, aber doch zu großen Teilen auf diesem Umstand. Der für wenige Jahre anhaltende Bauboom an den Küsten Schleswig-Holsteins und damit auch der Strukturwandel im Fremdenverkehr ist also ganz wesentlich auf die Motivation der Investor_innen zurückzuführen. Es handelte sich bei diesen Abschreibungsgeschäften um ein grundsätzlich legales Geschäftsmodell, die hierdurch geschaffenen Überkapazitäten sind aber als ausgesprochen problematisch zu beurteilen.²⁴⁰ Zwar sind für die Investor_innen von Burgtiefe nur wenige Informationen vorhanden, in den Abschnitten über die Großprojekte in Damp und auf Sylt wird aber deutlich werden, dass sich die beteiligten Personen oftmals wohl doch nahe am Rand der Legalität bewegten. Schon Zeitgenoss_innen äußerten ihre Kritik an den Ferienzentren recht deutlich, der sozialdemokratische Fremdenverkehrspolitiker Ernst-Wilhelm Stojan sprach im Zusammenhang mit ihrem Bau gar von „sanktionierter Steuerflucht“.²⁴¹

238 Vgl. für eine detaillierte Erläuterung des Abschreibungsmodells Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 70-75.

239 Die IFA-Gruppe war in Schleswig-Holstein noch für ein weiteres Projekt in Kellenhusen mit einem ähnlichen Beteiligungsmodell verantwortlich, vgl. Braatz, Wolfgang: Berichtigung der Ostsee. In: Bauwelt (1970), Heft 29, S. 1095-1103, hier S. 1101.

240 Vgl. auch Michaelis-Otte: Arne Jacobsens Ferienzentrum, S. 52f.

241 Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 728, Rede des Abgeordneten Ernst-Wilhelm Stojan (SPD).

Architektonischer Diskurs

Die Ferienzentren in Schleswig-Holstein stellen in architektonischer Perspektive den Versuch dar, große Menschenmengen möglichst rational und auch rationell zu beherbergen, ihnen Erholung zu verschaffen, sie zu versorgen und – im Sinne eines industrialisierten Tourismus auch – abzufertigen. Hierbei kann am Beispiel des Bauwettbewerbs in Burgtiefe gezeigt werden, dass es in der Mitte der 60er Jahre offenbar ein gesteigertes Interesse an der Entwicklung einer modernen Tourismusarchitektur gab, die die oben angeführten Prinzipien mustergültig umzusetzen in der Lage war. Die recht breite Beteiligung an dem Bauwettbewerb von renommierten Architekten, insbesondere des Dänen Jacobsen, und die eingereichten Entwürfe belegen, dass die Gestaltung von Burgtiefe nicht allein eine „reizvolle Aufgabe“²⁴² darstellte, sondern dass Burgtiefe gleichsam eine Spielwiese für unterschiedliche Vorstellungen moderner Ferienarchitektur war. Die unterschiedlichen Vorschläge, die für die Ausgestaltung des „Musterbades“²⁴³ eingereicht wurden, reichen von direkt mit dem eigenen Schiff anzusteuern den „Bootels“ oder „Yatels“ in den Entwürfen der Hamburger Architekten Mensinga und Rogalla sowie einer von beiden vorgeschlagenen „Robinson-Insel“ im Burger-Binnensee bis hin zum tatsächlich nach Entwürfen von Jacobsen und Weitling verwirklichten Appartement-Hotel, dessen Anlage einen Südbalkon mit Meerblick für jede Ferienwohnung vorsieht.²⁴⁴ Mitte der 60er Jahre waren insbesondere die Vorschläge

242 So zitiert das Inselblatt die Absage Arne Jacobsens für einen Platz in der Wettbewerbsjury zu Gunsten einer Teilnahme mit einem eigenen Entwurf. Vgl. „Burg im Eröffnungsfieber des Ideen-Wettbewerbs“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 11.09.1965.

243 Mit Begriffen wie „Musterbad“ oder „Seebad aus der Retorte“ und ähnlichen Formulierungen wurden sowohl Burgtiefe als auch Damp in diversen Zeitungs- und Zeitschriftenartikeln in verschiedenen Publikationen bezeichnet. So z.B. in dem Artikel „Fehmarns Zukunft hat begonnen“. In: Fehmarnsches Tageblatt vom 13.09.1965 sowie in „Musterbad auf Fehmarn“ in: ebd. vom 18.09.67; besonders ablehnend Herrchenröder Jan: Steinzeit 2000, S. 46–47.

244 Vgl. StA Burg: Wettbewerbsbeitrag Mensinga/Rogalla: 2 Plakate; eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Wettbewerbsentwürfe muss hier unterbleiben. Sie findet sich in Harbeck, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein, S. 240–244; vgl. darüber hinaus ebenso die ausführliche Beschreibung der verschiedenen Beiträge bei Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum, S. 18–26.

von Mensinga und Rogalla für die abgelegene Ostseeinsel wohl etwas zu extravagant. Dennoch muss betont werden, dass die erste Runde des Architekten-Wettbewerbs ja dezidiert als „Ideen-Wettbewerb“ ausgeschrieben war, weshalb sich die Teilnehmer in ihrer Kreativität hinsichtlich mehr oder weniger sinnvoller Zugaben wie der genannten „Bootels“ nicht einzuschränken brauchten.²⁴⁵

Aus historischer Perspektive ist es müßig, in die kunsthistorische Diskussion über die Veränderungen, die die letztlich gebaute Anlage gegenüber den ersten Entwürfen der Architekten aufzuweisen hatte, eingreifen zu wollen.²⁴⁶ Weder sind entsprechende Dokumente vorhanden, die eindeutig belegen können, dass Jacobsen den durch die Bauherren vorgenommen Veränderungen seine Zustimmung verweigert hat, noch stellen solche Veränderungswünsche überhaupt einen außergewöhnlichen Vorgang dar.²⁴⁷ Zudem verstarb Jacobsen während des Baus der Anlage. Vor dem Hintergrund der hier interessierenden Fragestellung nach den durch die Anlage und ihre Konzeption vermittelten Vorstellungen eines spezifisch modernen Tourismus, stellen die augenfälligen Abänderungen der ursprünglichen Konzeption, insbe-

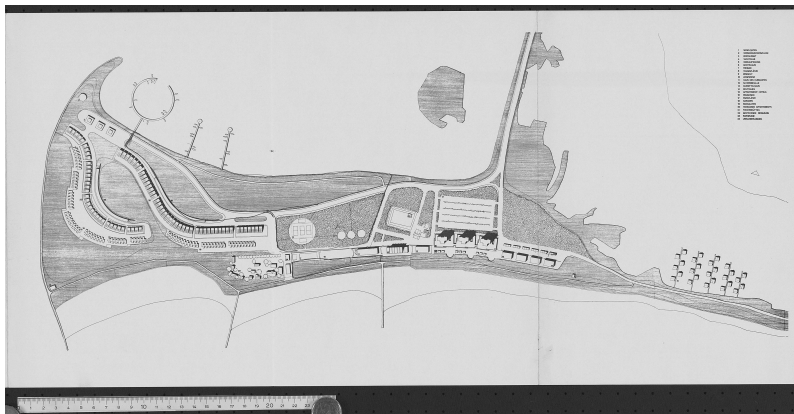
245 Vgl. die Ausschreibung des Wettbewerbs in Bauwelt (1965), Heft 24, S. 714.

246 Vgl. bspw. die Klage Hansens über die ungenügende Berücksichtigung des Ferienzentrums im Gesamtwerk Arne Jacobsens selbst in der aktuellen Werkbiographie von Thau und Vindum in Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens, S. 6; vgl. auch Alberts, Klaus/Höhns, Ulrich: Architektur in Schleswig-Holstein seit 1945. 200 Beispiele. Hamburg 1994, S. 88. In der Tat wird das Ferienzentrum in diesem bislang umfassendsten Werk über Jacobsen nur der Vollständigkeit halber im Werksverzeichnis erwähnt. Vgl. Thau, Carsten/Vindum, Kjeld: Arne Jacobsen. Englische Ausgabe. Kopenhagen 2002, S. 544. Auch der Katalog der Hamburger Jacobsen-Ausstellung aus dem Jahr 2003 erwähnt das Ferienzentrum nur im Rahmen der Zeittafel, nicht jedoch im Text; siehe Deichtorhallen Hamburg (Hg.): Arne Jacobsen – Absolut modern. Ostfildern 2003, S. 96.

247 Stattdessen weist Michaelis-Otte sogar nach, dass alle Veränderungen im Rahmen von neuen und durch die Architekten erstellten Plänen erfolgten und zwar noch zu Lebzeiten Jacobsens. Vgl. Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum, S. 31f. Auch meine eigenen Quellenstudien kommen zu dem Ergebnis, dass die Kooperationsgespräche zwischen den Bauherren und dem Architektenteam grundsätzlich kooperativ verliefen. Siehe bspw. StA Burg: Protokoll Stadtvertreter-sitzungen. 31. Sitzung vom 17.12.1965. Dort heißt es: „Eine Bereitschaft zur Änderung und Ergänzung des Planes ist durchaus vorhanden. Herr Prof. Jacobsen und Architekt Weitling brachten zum Ausdruck, daß sie ihren Plan als erste Idee ansehen, der im Kern sicher so durchgeführt werden müsse, ansonsten aber sicher auf die speziellen Wünsche und Belange eingehen kann.“

sondere die Erhöhung der drei Hotelbauten von ursprünglich vier auf nun 17 Geschosse, nämlich kein größeres Problem dar.²⁴⁸ Trotz der Änderungen lassen sich m. E. an zahlreichen Details des gebauten Gebäudeensembles und an der Gesamtanlage die ursprünglichen Ideen für eine moderne Ferienanlage rekonstruieren. Auch die Erhöhung der Kapazität der Anlage, von geplanten 1.500 auf schließlich über 4.500, führte vor dem Hintergrund der insgesamt auf der Halbinsel zur Verfügung stehenden Gesamtfläche nicht zu beengten Wohnverhältnissen.²⁴⁹ Stattdessen passen sich die ebenfalls moderat aufgestockten Bungalowbauten immer noch in die sie umgebende Dünenlandschaft ein und sind als Beleg für einen gesellschaftlichen Aushandlungsprozess zu werten, bei denen ein Kompromiss zwischen künstlerischen, ethischen und wirtschaftlichen Aspekten zu finden war.

Abbildung 1: Bebauungsplan Burgtiefe



Quelle: LAS, Abt. 691, Nr. 36078

Jacobsens Konzeption bestand aus einer Einteilung der zur Verfügung stehenden Fläche in mehrere Zonen, die der Steuerung des Verkehrs

²⁴⁸ Zur Geschosserhöhung vgl. Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum, S. 32.

²⁴⁹ Vgl. ebd., S. 31 u. 43. Michaelis-Otte spricht sogar von über 5.000 Betten. Vgl. zur Größe auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 61.

dienten.²⁵⁰ Hierfür wurden die Gemeinschaftsbauten Schwimmbad und „Haus des Kurgastes“, die auch von auswärtigen Gästen frequentiert wurden, nebeneinander entlang der Uferpromenade in etwa auf der Höhe der Zufahrt zu der Halbinsel angelegt, sodass die Ferienapartements von dem Verkehrsstrom kaum betroffen waren. Daneben sollte sichergestellt werden, dass sich die einzelnen Gebäude in die Landschaft einpassen, was mit Ausnahme der Hotelbauten auch gelungen ist.

Trotz der ursprünglich nicht vorgesehenen Stockwerkerweiterung der drei Hoteltürme wird auch in der gebauten Anlage deutlich, dass Jacobsen und sein Kompagnon eine Idee eines modernen Massentourismus verfolgten, die das Naturerlebnis an oberste Stelle setzte. Während sich in anderen Ferienzentren unterschiedliche Preisklassen der Apartments durch die Ausrichtung der Bauten ergeben, stellte der Entwurf für Burgtiefe einen ungehinderten Meerblick für alle Apartments der drei Hoteltürme sicher. Nach Norden, in Richtung des zentralen Parkplatzes, haben die Hotelzimmer/ Apartments dann gar keine Fenster. Auch weitere Details der Anlage verdeutlichen die Berücksichtigung des Spannungsfeldes zwischen individuellem Erholungsbedürfnis der Urlaubsgäste und ökonomischen Rationalisierungsinteressen beim Betrieb des Ferienzentrums. So stellt die sternförmige Front der Hoteltürme auf der einen Seite eine möglichst effiziente Nutzung des umbauten Raums durch möglichst viele Apartments auf einer Etage sicher, auf der anderen Seite garantiert dieses Konzept den Schutz der Privatsphäre, da die einzelnen Balkone nur schwer einsehbar sind. Zusätzlich wird die Privatsphäre der Urlaubsgäste noch durch individuell einstellbare Sichtblenden gewährleistet, die gleichzeitig vor dem auf der Halbinsel durchaus stark wehenden Wind schützen.

250 Vgl. Deutsche Bauzeitschrift (1967), Heft 9, S. 714; vgl. auch Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens, S. 6.

Abbildung 2: Einer der drei Hoteltürme in Bургtiefe



Foto: Thorsten Harbeke

Es lassen sich in der Anlage noch zahlreiche weitere Details finden, die als Argument für das Vorhandensein einer dezidierten Vorstellung

über die Erfordernisse eines modernen Massentourismus bei den Architekten schließen lassen.²⁵¹ Burgtiefe sollte, wie gezeigt wurde, ein modernes „Musterbad“ werden, das die Unterbringung möglichst vieler Gäste mit dem Bedürfnis nach Naturerlebnis, Privatsphäre, Erholung und Individualität in Einklang bringen sollte. Im Vergleich zu anderen schleswig-holsteinischen Ferienzentren ist das Verhältnis zwischen der Größe der Anlage und der Anzahl der Fremdenbetten ein recht großzügiges. Burgtiefe stellt hinsichtlich seines Entstehungszeitpunktes im Rahmen des Wettbewerbs 1965 eines der frühesten schleswig-holsteinischen Ferienzentren dar.²⁵² Die Dimensionen der Anlage müssen folglich nicht mit später gebauten und geplanten Anlagen verglichen werden, sondern sind vor dem Hintergrund des quantitativen und qualitativen Sprungs zu beurteilen, den ein solches Projekt gegenüber dem Zustand des Fremdenverkehrs auf der Ostseeinsel darstellte. Gleichzeitig ist deutlich zu merken, dass die Architekten und auch die städtischen Bauträger den Versuch unternommen haben, einen für den Naturraum der Insel verträglichen Massentourismus zu gestalten. Zwar ist belegt, dass die Einpassung seiner Bauten in den sie umgebenden Naturraum ein seine Karriere beherrschendes Thema für den Architekten und Designer Arne Jacobsen war, gleichzeitig ist er aber als Theoretiker kaum in Erscheinung getreten. Seine theoretischen Konzepte können somit nur abgeleitet werden.²⁵³ Ein näherer Blick auf die in Burgtiefe verwirklichte Anlage lässt die im Zusammenhang mit Jacobsen oft beschworene Qualität eines spezifisch ‚demokratischen‘ Charakters des skandinavischen Designs und der Architektur dieser Zeit nicht ganz abwegig erscheinen.²⁵⁴ Die oben am Beispiel der Entwürfe und der gebauten Anlage verdeutlichten Vorstellungen der Ar-

251 Vgl. zu weiteren baulichen Aspekten auch die Beschreibung bei Hartmann, Klaus-Dieter: *Urlaub in Burgtiefe*, S. 27-34.

252 Vgl. Möller, Hans Georg: *Sozialgeographische Untersuchungen*, S. 166.

253 Vgl. Jorgensen, Lisbet Balslev: Arne Jacobsen 1902-1971. In: Gili, Mónica/Solaguren-Beascoa, Félix (Hg.): *Arne Jacobsen. Edificios Públicos*. Barcelona 2005, S. 4-15, hier S. 11.

254 Vgl. zur Kritik des vermeintlich ‚demokratischen‘ Ansatzes des skandinavischen Designs Davies, Kevin M.: *Marketing Ploy or Democratic Ideal? On the Mythology of Scandinavian design*. In: Halén, Widar/Wickmann, Kerstin (Hg.): *Scandinavian Design Beyond the Myth. Fifty years of design from the Nordic countries*. Stockholm 2003, S. 101-110, hier S. 102, 108; zur unkritischen Rezeption siehe

chitekten waren eingebettet in einen umfassenderen internationalen architektonischen Diskurs. Grob gesagt beschäftigte sich dieser mit der baulichen Ausgestaltung großer Ferienanlagen im Rahmen des sich entwickelnden Massentourismus. Um zu verstehen, vor welchem diskursiven Hintergrund ein Projekt wie Burgtiefe ins Werk gesetzt wurde, ist es erforderlich, sich mit den zeitgenössischen Publikationen aus dem Bereich der Architektur, mit parallel oder unmittelbar im Vorfeld entstandenen touristischen Großprojekten sowie mit zeitgenössischen kritischen Stimmen zur touristischen Entwicklung auseinanderzusetzen. Hierbei ist völlig unerheblich, dass das letztlich gebaute Ferienzentrum auf Fehmarn in seiner Anmutung nur noch wenig mit den ursprünglichen Planungen gemein hatte. Diese Veränderungen sind vielmehr Ausdruck gesellschaftlicher Diskurse außerhalb der Architektur und holen den architektonischen Diskurs zurück auf den Boden der tatsächlich bebauten Umwelt. Auch spielt es keine Rolle, dass die Anlage in Burgtiefe nach ihrer Inbetriebnahme nur eingeschränkt von überregionaler Bedeutung war, sondern sich vielmehr einfügte in ein bestimmtes, jedoch nicht zu unterschätzendes Segment des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs. Burgtiefe wurde in architektonischer Hinsicht weder für Schleswig-Holstein noch im überregionalen Maßstab zum „Musterbad“. Dies wiederum ist m. E. nicht Ausdruck planerischer, baulicher oder betrieblicher Mängel des Ferienzentrums, sondern unter anderem darauf zurückzuführen, dass architektonische Diskurse im 20. Jahrhundert und wohl auch darüber hinaus immer vor dem Hintergrund der Aktualität, also der unmittelbar geplanten oder tatsächlich erst vor Kurzem erfolgten Verwirklichung von Bauprojekten stattfinden. Bauten werden in der einschlägigen Fachpresse entweder im Rahmen ihrer Entstehung bzw. kurz nach ihrer Fertigstellung diskutiert oder eben gar nicht bzw. für einen längeren Zeitraum nicht.²⁵⁵ Erst im Zuge einer kunstgeschichtlichen oder denkmalschüt-

insbes. Fiell, Charlotte/Fiell, Peter: *Skandinavisches Design*. Neuausgabe. Köln 2013, S. 8–19; siehe auch Sommar, Ingrid: *Scandinavian Style. Classic and modern Scandinavian design and its influence on the world*. London 2003, S. 6f.

- 255 Vgl. zur komplexen Entstehung architektonischer Erinnerung Serraino, Pierluigi: *Die Fotografie und die Amerikanische Moderne. Vom frühen International Style bis zu den 70er-Jahren*. In: Serraino, Pierluigi/Schulman, Julius: *Modernism Rediscovered/Die wiederentdeckte Moderne/La redécouverte d'un modernisme*. Köln 2000, S. 10–13, hier S. 13.

zerischen Diskussion haben solche Diskurse eine erneute Chance zu entbrennen, freilich wie im vorliegenden Fall auf weit geringerer Flamme und in einem anderen gesellschaftlichen Feld.²⁵⁶ Solche Publikationen sind angesichts eines in den letzten Jahren stetig gestiegenen Interesses an der Architektur der 50er und 60er Jahre zu sehen, die ihren Ausdruck in zahlreichen, mehr oder weniger wissenschaftlichen Publikationen gefunden hat. Da die Großbauten allmählich in die Jahre kommen, stellt sich nämlich aktuell die Frage nach dem kunsthistorischen Wert der Anlagen und dessen Berücksichtigung hinsichtlich ebenso berechtigter Modernisierungsinteressen der Betreibergesellschaften.²⁵⁷ Gleichzeitig ist ein übergeordneter gesellschaftlicher Diskurs zu identifizieren, der sich in einem verstärkten Interesse an der Epoche des architektonischen Brutalismus ausdrückt, in dessen Ausläufer letztlich die Ferienzentren in Schleswig-Holstein zumindest teilweise zu verorten sind.²⁵⁸ Denn subtrahiert man die weiße Fassadenfarbe vieler dieser Ferienzentren, dann bleibt vielfach eben genau dieser vor allem durch seine umfassende Verwendung von Sichtbeton bekannte Architekturstil zurück.²⁵⁹

Die Vorbilder für die schleswig-holsteinischen Ferienzentren werden in der Literatur üblicherweise in einer Handvoll umfassend geplanter Urlaubsanlagen identifiziert. Auch wenn der etwas ältere Typ des sogenannten Feriendorfes, der teilweise für das schleswig-holsteinische Damp von Bedeutung ist, zu deren Vorläufern gehört, sind hier in erster Linie die Großprojekte La Grande-Motte an der französischen Mittelmeerküste und der Wintersportkomplex Flaine in den französi-

256 Ein Beispiel für ein solches Wiederaufflammen des Diskurses vor dem Hintergrund der Kunstgeschichte und des Denkmalschutzes stellt der schon mehrfach zitierte Text von Astrid Hansen dar: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens, sowie der im selben Heft erschienene Text von Fink, Alexandra: Gestern modern, heute „Altes Eisen“? Platzkonzeptionen der frühen sechziger Jahre in Fulda. In: Die Denkmalpflege 63 (2005), Heft 1, S. 15–26.

257 Für die Konsequenzen in denkmalpflegerischer Hinsicht vgl. Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens, S. 10–13.

258 Beispiel für dieses neu erwachte Interesse an dieser Architektur ist neben zahllosen populären Veröffentlichungen im Format von Coffetable-Books u. a. die internationale Tagung: Brutalismus. Architekturen zwischen Alltag, Poesie und Theorie, die im Mai 2012 in Berlin stattgefunden hat.

259 Vgl. Harbeke, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein, S. 244.

schen Alpen zu nennen.²⁶⁰ In Europa gehört Frankreich damit zu den Vorreitern geplanter Ferien- und Freizeitanlagen. Das in der Nähe der Stadt Montpellier gelegene La Grande-Motte ist Teil der Region Languedoc-Roussillon, die ab dem Jahr 1957 zu einer für das gesamte Land bedeutsamen Urlaubsregion umgestaltet wurde.²⁶¹ Dort, wie auch in Schleswig-Holstein, bestand das Motiv für die Errichtung der Anlagen in der Schaffung von Dauerarbeitsplätzen, was allerdings in Frankreich mit durchschnittlich viel geringeren Investitionssummen pro Arbeitsplatz deutlich besser gelang.²⁶² Die Anlagen in Deutschland und Frankreich verbindet der stark modernistische Baustil. Der architektonische Diskurs hob auch für den von Marcel Breuer geplanten Skiort Flaine den Charakter der „Retortenstation“ hervor, betonte also ebenso wie bei Burgtiefe eine gewisse Künstlichkeit.²⁶³ Diese sei aber intendiert, um einen Kontrast zum wahren Leben, dass sich auf der Piste abspiele, zu schaffen.²⁶⁴ Flaine ist als Vorbild insbesondere für Burgtiefe und auch die anderen Ferienzentren auch deshalb von Bedeutung, weil sich der Planungs- und Bauprozess der Anlage über viele Jahre hinzog und mit Sicherheit von Architekten wie Jacobsen verfolgt wurde.²⁶⁵ Der in Burgtiefe zur Anwendung gekommene architektoni-

260 In einen direkten Zusammenhang stellt die Anlagen bspw. Wagner, Friedrich A: Ferienarchitektur; vgl. auch Spode, Hasso/Klemm, Kristiane: Zur Geschichte der Ferienarchitektur. In: Romeiß-Stracke, Felizitas (Hg.): TourismusArchitektur. Baukultur als Erfolgsfaktor. Berlin 2009, S. 95-109, hier S. 105ff.

261 Vgl. Jesberg, Paulgerd: Bauen für die Freizeit. In: Deutsche Bauzeitschrift (1966), Heft 3, S. 687-702, hier S. 697.

262 Siehe hierzu Möller, Hans-Georg: Tourismus und Regionalentwicklung im mediterranen Südfrankreich. Sektorale und regionale Entwicklungseffekte des Tourismus. Stuttgart 1992, insbes. S. 150; siehe auch wegen einer gleichzeitigen Perspektive auf Schleswig-Holstein Amarhouche, Said: Deutsche und französische Regionalwirtschaftspolitik unter besonderer Berücksichtigung der Fremdenverkehrsaktionsprogramme an der deutschen Ostseeküste und im Languedoc-Roussillon. Uni-Diss. Köln 1973, S. 100-105. Das Werk ist allerdings in Bezug auf Schleswig-Holstein wegen formaler und inhaltlicher Mängel mit Vorsicht zu behandeln.

263 „Flaine. Urlaubsort in Hochsavoyen“. In: Bauwelt (1975), Heft 15, S. 441-443, hier S. 441.

264 Vgl. ebd., S. 443.

265 Vgl. Gatje, Robert F.: Arbeiten mit Marcel Breuer. In: Vegesack, Alexander von/Remmele, Mathias (Hg.): Marcel Breuer. Design und Architektur. Weil am Rhein 2003, S. 310-331, hier 322. Dort auch eine Reihe von hervorragenden Fotos von Flaine.

sche Ansatz ergänzte allerdings die streng brutalistische Formensprache Breuers um eine stärkere Einpassung in die umgebende Landschaft. Anklänge an diesen Stil finden sich sehr wohl in den Appartementshäusern, nicht mehr jedoch bei den Gemeinschaftsbauten, wie beispielsweise dem Schwimmbad.²⁶⁶

4.2.2 Damp 2000 – die „fordistisch rationalisierte Urlaubsfabrik“²⁶⁷

Das sicherlich bekannteste Ferienzentrum in Schleswig-Holstein steht in Damp, deutlich abseits der restlichen Anlagen, die zwischen Kieler Förde und Lübecker Bucht angesiedelt sind. Damp liegt auf der Halbinsel Schwansen im Landesteil Schleswig auf einem selbst für schleswig-holsteinische Verhältnisse abgelegenen Flecken Erde. Weitaus größer als die Anlage in Burgtiefe hat Damp einen Schwerpunkt auf medizinische Anwendungen und ist besonders skandalumwittert.²⁶⁸

Das Ferienzentrum wurde im Jahr 1973 eröffnet; die Planungen für das Seebad stammen aus den späten 60er Jahren.²⁶⁹ Am Beispiel dieser Anlage lassen sich einige der (Fehl-) Entwicklungen, die zu dem Boom der Ferienzentren führten, besonders gut verdeutlichen. Auch liegen für dieses Ferienzentrum andere Arten von Quellen vor. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, da die Gemeinde trotz ihrer Planungshoheit bei diesem Projekt außer ihrer grundsätzlichen Zustimmung nur wenig beizutragen hatte.²⁷⁰ Die nicht besonders umfangrei-

266 Für letzteres ist Hansen zuzustimmen, die in der Anlage des Schwimmbades geradezu eine Absage an brutalistische Architektur sieht. Vgl. Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens, S. 9 sowie S. 14, EN 19.

267 Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 148.

268 So wurde unter anderem der Staatssekretär Beske Anfang der 80er Jahre der Vorteilsnahme im Zusammenhang mit der Aufnahme Damps in den Krankenhausbedarfsplan des Landes bezichtigt. Weiterhin wurde zum selben Zeitpunkt auch von Seiten der Landtagsopposition versucht, die Vergabe einer Landesbürgerschaft für den Bau des lange Zeit defizitären Ferienzentrums zu skandalisieren. Der Vorgang ist überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 33811.

269 Vgl. Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp. Gut Damp, Gemeinde Damp, Ostseebad Damp. Damp 1994, S. 642.

270 Die Kommunalvertreter waren m. E. wegen mangelnder Expertise schlicht gar nicht in der Lage, eine sinnvolle Beurteilung eines Projekts in dieser Größenordnung vorzunehmen. Dies wurde von der Landtagsopposition auch für andere

che kommunale Überlieferung ist dennoch für die Bewertung des Projekts besonders aufschlussreich.²⁷¹ In weitaus größerem Maße als auf Fehmarn hat sich hier das Land an der Planung und Finanzierung des Ferienzentrums beteiligt, obwohl die Verfahrensweisen in beiden Fällen ähnlich waren. So zeigt eine Durchsicht der im Landesarchiv Schleswig-Holstein überlieferten Akten, dass die Rolle der Gemeindevertreter_innen vor allem darin bestand, dem Projekt in seinen verschiedenen Planungs- und Bauabschnitten zuzustimmen oder es abzulehnen.²⁷²

Treibende Kraft hinter dem Vorhaben, das wohl in den Jahren 1968/69 Gestalt annahm, war der damals etwa 35-jährige Dr. Renatus Rüger, eine wohl schon zu diesem Zeitpunkt schillernde Persönlichkeit. Laut Firmenhistorie hatte er seine Firma im Jahr 1960 gegründet, war schon ab 1964 im Bereich von Bauträgerschaften aktiv und hatte sich ab den späten 60er Jahren im Rahmen von Fondsprojekten engagiert.²⁷³

kleine Ostseegemeinden mit Ferienzentren konstatiert. Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 731, Rede des SPD-Tourismusexperten Stojan. Sein Kollege Lausen von der CDU musste dies im übrigen auch zugeben. Vgl. ebd., S. 738.

²⁷¹ Siehe Amtsarchiv Schlei-Ostsee (i. F. AmA SchLO): Protokollbuch der Gemeinde Damp. Sitzungen Dezember 1968–April 1969; für eine sehr ausführliche Schilderung der Planungsphase aus den vorhandenen Akten vgl. auch Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp, S. 631–635.

²⁷² Siehe hierzu die Akten zu Damp im LAS im Bestand des Wirtschaftsministeriums: LAS, Abt. 691, Nr. 33741, 33743, 33744, 33774, 33811, 33821, 34133, 34285, 34286, 34288, 34332, 34462, 34463, 34478, 34484, 34485 und 34556. Aus diesen Akten wird deutlich, dass die Verhandlungen hinsichtlich der Finanzierung des Projekts im Gegensatz zum Fallbeispiel Burgtiefe fast ausschließlich durch das Wirtschaftsministerium geführt wurden. Dies ist insbesondere durch den Größenunterschied zwischen Damp und der Stadt Burg auf Fehmarn erklärlich, der auch eine professionalisiertere Verwaltungsstruktur auf Seiten Burgs mit sich brachte.

²⁷³ Vgl. die Firmenhistorie unter <http://www.rueger-holding.de/unternehmen>, abgerufen am 23.10.2017. Die Gemeinde selbst hatte schon vorsichtige Vorüberlegungen für eine Ausweitung des Fremdenverkehrs vorgenommen, die in ihren Dimensionen jedoch weit unterhalb des auf Initiative von Rüger gebauten Ferienzentrums blieben und mit der Entscheidung für dieses Projekt obsolet wurden. Vgl. Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp, S. 632; vgl. auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 59.

In Damp sollte in den nächsten Jahren mit dem Ferienzentrum Damp 2000 eines der größten und teuersten Bauprojekte des Landes entstehen. Die winzige Gemeinde mit etwa 650 Einwohner_innen entschied sich in der Sitzung der Kommunalvertretung am 5. Dezember 1968 für den Bau des Seebades.²⁷⁴ Bezeichnenderweise nahmen an dieser Sitzung nicht nur die gewählten Vertreter_innen des kleinen Ortes teil, sondern auch Amts- und Kreisvertreter_innen, die Architekten und, als Bauherr für die Firma Intergrund, auch Rüger selbst. Es waren jedoch keine Landesvertreter_innen anwesend.²⁷⁵ Bürgermeister Wiedecke ließ in seinen Ausführungen zu diesem Sachverhalt keinen Zweifel daran, dass Planung und Durchführung eines solchen Projekts von der Gemeinde alleine nicht bewältigt werden konnten und betonte die Rolle der Landesministerien beim Zustandekommen des Projekts.²⁷⁶ Im Gegensatz zum Ostseebad Burgtiefe gab es in Damp weder einen Architektenwettbewerb noch eine Ausschreibung, da die Initiative hier ja ganz klar von Investorensseite ausging. Die Anlage wurde nach Entwürfen des alteingesessenen Kieler Architektenbüros Otto Schnittger gebaut, das sich auch schon an dem Wettbewerb auf Fehmarn beteiligt hatte und dort zu den Preisträgern gehört hatte.²⁷⁷ Neben einer Vorstellung der geplanten Anlage vermerkt das Protokoll der Stadtvertretersitzung auch noch die Erläuterung der finanziellen Aspekte für die Gemeinde. Diese wäre gar nicht in der Lage gewesen, selbst die im Vergleich zu ähnlichen Projekten ausgesprochen geringen Eigenmittel aufzubringen, sondern sie war vollständig auf Landeskredite angewiesen.²⁷⁸ Selbst an den Gemeinschaftseinrichtungen, die in einer „Kurbetriebe Damp GmbH“ organisiert waren, war

274 Für die Einwohnerzahl vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 249.

275 Vgl. AmA SchlO: Protokollbuch der Gemeinde Damp 1968/69.

276 Vgl. ebd.; vgl. auch die Niederschrift, in der die „maßgebliche[...] Mitwirkung des Innenministeriums und des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr“ beim Zustandekommen des Vertragswerks betont wird. LAS, Abt. 691, Nr. 33811: Niederschrift über die 6. Sitzung des Investitionsausschusses am 28.4.1970 in Kiel.

277 Vgl. zum Architekturbüro Schnittger die Firmenhistorie Schnittger Architekten (Hg.): Die Architekten Schnittger. Bauen in Norddeutschland. Hamburg 2000, insbes. S. 161-165.

278 Vgl. LAS Abt. 691, Nr. 33811. Entwurf eines Vermerks vom 11.02.1980. Aus der Quelle wird deutlich, dass die für die Kommune gewährten Darlehen letztlich aus dem Betrieb des Ferienzentrums zurückzuzahlen waren und nicht aus Steuereinnahmen.

die Gemeinde nur mit einem Stammkapital von 50.000 DM beteiligt. Das Land hingegen unterstützte den Bau durch mehrere Ausfallbürgschaften im Umfang von deutlich über 50 Millionen DM; ein Umstand, der einige Jahre später noch zu politischem Streit auf Landesebene führen sollte.

In der Folge der Entscheidung der Gemeinde für den Investor Rüger wurde das Seebad nun in den Jahren 1969 bis 1973 errichtet, der Klinikbetrieb wurde etwas später fertiggestellt. Seinen wohl in Anlehnung an das „space age“ leicht futuristisch klingenden Namen Damp 2000 hatte es schon in der Bauphase erhalten. Neben den weithin sichtbaren Großbauten, in denen sich die Appartements und der Klinikbetrieb befinden, besteht das Ferienzentrum auch noch aus über 500 Ferienhäusern in Zeltdachbauweise.²⁷⁹ Die vor allem von der Meerseite weithin sichtbare Anlage besteht aus großen sternförmigen Appartementhäusern mit integrierten Gemeinschaftseinrichtungen und Geschäften, die um einen zentralen Hafen angelegt sind.²⁸⁰

Abgesehen von der Gemeinde und dem Investor ist noch ein weiterer Akteur von Bedeutung, der an der Errichtung des Ferienzentrums ein unmittelbares Interesse hatte. Im Gegensatz zum Ferienzentrum Burgtiefe, bei dem die Grundstücke in einem länger andauernden Prozess aufgekauft werden mussten, war der überwiegende Teil der für die Errichtung von Damp benötigten Flächen im Besitz der Familie von Reventlow, hauptsächlich in Person von Ludwig zu Reventlow. Dieser konnte durch den Verkauf von Landflächen an Rüger mehr als 3 Millionen DM einnehmen.²⁸¹ Während die Firma Rüger für die nun zu Bauland umgewidmeten ehemals landwirtschaftlichen Flächen

279 Vgl. Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp, S. 641f. vgl. auch Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 148.

280 Vgl. Beseler, Hartwig/Dethlefsen, Klaus/Gelhaar, Kurt: Architektur in Schleswig-Holstein 1900-1980. Neumünster 1980, S. 172; vgl. auch Schnittger Architekten (Hg.): Die Architekten Schnittger, S. 161-165; vgl. auch „Damp“. In Bauwelt (1970), Heft 29, S. 1105-1107.

281 Auf Fehmarn mussten nicht allein Grundstücke erworben werden, sondern es war erforderlich, die Gemeindegrenzen zu ändern, da Teile der Halbinsel Burgtiefe zu Beginn des Bauprojekts zur damals noch bestehenden Gemeinde Meeschen-dorf gehörten. Dies ergibt die Durchsicht von StA Burg: Magistratssitzungen 02.06.1964-31.12.1966 sowie ebd., Nichtöffentliche Stadtvertreter-sitzungen 01.06.1951-24.4.1978, bes. die Vorlagen 22 und 32/1969 sowie 8/1970 zum Erwerb des sog. Warturmgrundstückes, bei dem es langer Verhandlungen seitens

einen Quadratmeterpreis um die acht DM zu zahlen hatte, zahlte die Gemeinde Damp für mehrere kleine Grundstücke nur zwei DM pro Quadratmeter.²⁸² Für den Bau des Ferienzentrums musste auch ein bis dahin bestehender Campingplatz auf einem Grundstück der Familie von Reventlow weichen, zu dem die Familie wohl ein besonders emotionales Verhältnis pflegte. Anders ist m. E. die vertragliche Zusicherung von touristischen Modernisierungsmaßnahmen nicht zu erklären, die zwar nicht exemplarisch für den Strukturwandel im Fremdenverkehr stehen, an dieser Stelle aber nicht unterschlagen werden sollen:

„Der Käufer verpflichtet sich, auf dieser neuen Campingfläche die nach den gesetzlichen Bestimmungen für moderne Campingplätze erforderlichen sanitären Installationen und Baulichkeiten auf seine Kosten anzulegen, innerhalb von 2 Jahren nach Wirksamwerden des Vertrages, wobei insbesondere vereinbart wird, die Toilettendeckel des WC' s für die Damentoiletten mit Röschen und für die Herrentoiletten mit Reitermotiven auszustatten.“²⁸³

Da die Quellenlage im Fall des „Finanzjongleurs“ Renatus Rüger deutlich besser ist, soll an dieser Stelle das Finanzierungsmodell der Ferienzentren noch einmal kurz angesprochen werden.²⁸⁴ Wie am Beispiel von Burgtiefe schon erläutert, bestand das Geschäftsmodell, welches den Bau der Anlagen ermöglichte, in der Ausnutzung von Abschreibungs- und Förderungsmöglichkeiten für private Kapitalanleger_innen im Zonenrandgebiet. Hierbei muss unterschieden werden zwischen den Hauptgesellschaftern der Trägersgesellschaften, bei denen sich schon durch den Bau der Anlagen selbst verschiedenste Verdienstmöglichkeiten boten, und den privaten Anleger_innen, die in

der Stadt mit dem Eigentümer bedurfte. Kopien mehrerer Kaufverträge für Landflächen in Damp finden sich in LAS, Abt. 691, Nr. 34285.

282 Vgl. die genannten Kaufverträge in LAS, Abt. 691, Nr. 34285.

283 Vgl. ebd.: Kaufvertrag vom 21.11.1968. Über die konkrete Umsetzung dieser besonderen Bestimmungen können freilich keine Aussagen getroffen werden.

284 LAS, Abt. 691, Nr. 33811: Ausschnitt aus der Zeitschrift *Capital* (1977), Heft 6. Da alte Jahrgänge der Zeitschrift nur schwer erhältlich sind, können nicht die genauen Seitenzahlen des Artikels angegeben werden, sehr wahrscheinlich handelt es sich um die Seiten 16-21. Im Folgenden werden in den Fußnoten Seitenzahlen immer nur dann angegeben, wenn sich diese aus der Kopie in der Akte verifizieren ließen.

Form von unterschiedlichen Beteiligungsmodellen Firmenanteile bzw. Wohneigentum erwarben.²⁸⁵

Während es bei denjenigen Ferienzentren, die über den konkreten Erwerb von Wohneigentum durch Privatanleger_innen finanziert wurden, wie es beispielsweise in Heiligenhafen, Wendtorf und zum Teil in Burg der Fall war, darauf ankam, dass die zukünftigen Ferienwohnungen letztlich profitabel vermietet werden mussten, spielte diese Erwägung laut Kurz bei der Errichtung derjenigen Ferienzentren, bei denen es sich um reine Beteiligungsgesellschaften handelte, keine Rolle mehr. Hier habe es sich ausschließlich um finanz-spekulative Erwägungen von Seiten der Bauträger gehandelt.²⁸⁶ Auch die Rechtsform der GmbH & Co. KG, die besonders günstige Haftungsbedingungen für das eingebrachte Kapital garantiert, spricht für diese Sichtweise.²⁸⁷ Das Geschäftsmodell von Rüger war jedoch bereits Gegenstand einer journalistischen Recherche, wie sie in ihrem Umfang für eine historische Arbeit wie der vorliegenden gar nicht möglich wäre.²⁸⁸ Zwar ist quellenkritische Vorsicht geboten, da aufgrund der unterschiedlichen Arbeitsweisen von Historiker_innen und Journalist_innen die Angabe von Quellen naturgemäß unterbleiben muss, dennoch wirft der Artikel im Zusammenhang mit den weiter oben angeführten Informationen über die Akteure in Burgtiefe ein Schlaglicht auf die Geschäftspraktiken von Rüger, die sich m. E. auch auf die anderen Ferienzentren übertragen lassen.

Der Grundton des Artikels im ansonsten nicht gerade für seine kapitalismuskritische Haltung bekannten Wirtschaftsmagazin Capital aus dem Juni 1977 ist Rüger gegenüber nur als ausgesprochen kritisch zu bezeichnen. Rügers Aktivitäten werden deutlich in die Nähe eines Tatbestands der Wirtschaftskriminalität sowie des Betrugs und der Konkursverschleppung gerückt, ohne dies freilich offen zu behaupten. Der zum Zeitpunkt der Errichtung von Damp knapp 40 Jahre alte Rü-

285 Ich folge bei der Darstellung den Ausführungen bei Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 67f. sowie 70ff.

286 Vgl. ebd., S. 67f.; vgl. zu den Motiven in Heiligenhafen Fuchs, Elisabeth: Heiligenhafen, S. 59.

287 Vgl. zur Struktur der Gesellschaften Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 68.

288 Siehe LAS, Abt. 691, Nr. 33811: Ausschnitt aus der Zeitschrift Capital (1977), Heft 6.

ger hatte erst Anfang der 60er Jahre mit dem „Geschäftemachen“ begonnen, indem er sich in Köln als Wohnungsmakler betätigte.²⁸⁹ Knapp 10 Jahre später war er schon der Vorstand eines aus ca. 50 Einzel firmen bestehenden Firmenkonsortiums.²⁹⁰ Ein etwas längerer Textauszug kann gleichzeitig einen Hinweis auf das Finanzierungsmodell liefern, das zumindest teilweise auch in Damp zum Tragen kam:

„Der wahre Hunger des Renatus Rüger aber war nicht zu stillen. Stets auf der Jagd nach Geld und Geltung, immer auch verfolgt von den Forderungen seiner zahllosen Gläubiger unter den Banken, griff Rüger Ende 1975 wieder einmal zu. Sein schärfster Rivale im steuerlichen Abschreibungsgeschäft, Erwin Walter Graebner, hatte ihm die Wohnungsbaugesellschaft Albag Allgemeine Beteiligungs- und Bautreuhand AG zum Kauf angeboten, in deren Regie 8000 Wohnungen nach dem sogenannten Kölner Modell gebaut worden waren.

Die Bauherren pochten immer lauter auf die Erfüllung von Garantien, wie sie die Albag zugesagt hatte. Das Risiko, daß die Garantiemiete und die gleichfalls versprochene Rücknahme von Wohnungen eines Tages aus Geldmangel nicht mehr erfüllbar würden, wurde von Branchenkennern sehr hoch veranschlagt.

Vorerst aber klimperten in den Albag-Kassen noch 14 Millionen Mark in bar; nahezu der gleiche Betrag stand außerdem noch unter den Forderungen auf der Aktivseite der Albag-Bilanz. Insgesamt also an die 30 Millionen Mark – das war eine Summe, die den risikobereiten Rüger schon reizen konnte. Zum Kaufpreis von rund drei Millionen Mark wechselte die Albag-Kasse samt den 8000 verwalteten Bauherren-Wohnungen also in den Besitz der Dr. Rüger-Gruppe über. Verkäufer Graebner war erkennbar froh, daß er den Wohnungsberg los war.

Für Rüger aber war der Besitz nicht von langer Dauer. Er teilte Anfang Mai lapidar mit, er habe sich von der 18 Monate zuvor erworbenen Albag wieder getrennt, und merkte zur Begründung an: „Die Probleme sind unterschätzt worden.“ Nicht mitgeteilt aber hat der Finanzjongleur, wie es jetzt um den Kassenbestand bei Albag aussieht: Dieser war in 18 Monaten um 17 Millionen Mark geschrumpft.²⁹¹

Im Folgenden wird nun das Panorama eines weitgehend unübersichtlichen Firmengeflechts entworfen, bei dem Rüger durch die Umschichtung von Vermögen Risiken gegenüber weiteren Beteiligten verschleierte bzw. versuchte, Börsenkurse zu manipulieren, seinen Verpflich-

289 Ebd., S. 16.

290 Vgl. ebd.

291 Ebd.

tungen jedoch letztlich durch geschickte Transaktionen immer nachkommen und somit einem stetig drohenden Konkurs zuvorkommen konnte.²⁹² Rüger bewegte sich innerhalb eines Milieus, in dem Anschuldigungen und der Versuch einer Kriminalisierung einzelner Vorgänge zum üblichen Handlungsrepertoire gehörten und in dem auch in juristischer Hinsicht mit harten Bandagen gekämpft wurde.²⁹³ Weder eine moralische noch eine endgültige juristische Beurteilung des Vorgehens Rügers ist an dieser Stelle zulässig. Es soll jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Finanztransaktionen der Firma Rüger und auch anderer am Ferienzentren-Boom beteiligter Akteure sich in einer rechtlichen Grauzone bewegten. Hierbei handelte es sich um ein Feld, bei dem rechtlich zulässigen und in letzter Konsequenz von Seiten der Politik lange Zeit mindestens tolerierten Finanzgeschäften Geschäftspraktiken gegenüberstanden, die aufgrund ihrer Komplexität weder für die beteiligten Privatanleger_innen noch für die Strafverfolgungsbehörden durchschaubar waren. Darüber hinaus sind trotz der undurchsichtigen Architektur der Beteiligungsgesellschaften zahlreiche Verknüpfungen zwischen den Investor_innen ersichtlich, beispielsweise in Gestalt der „Consulta Wirtschafts- und Finanzberatung“ von Erwin Walter Graebner, der sowohl mit Rüger als auch mit den an Burgtiefe beteiligten Akteuren Geschäfte machte.²⁹⁴ Strafrechtlich ver-

²⁹² Vgl. ebd., S. 17f.

²⁹³ So versuchte bspw. ein ehemaliger Mitarbeiter Rügers diesen im Jahr 1970 und in Zusammenhang mit Damp in juristischer Hinsicht in Bedrängnis zu bringen, indem er eine Strafanzeige wegen Prospektbetrugs stellte und dies der schleswig-holsteinischen Landesregierung zur Kenntnis brachte. Der ob dieses Vorgangs sichtlich erzürnte Chef der Staatskanzlei übersandte diese Information zur Kenntnis an drei Minister. Es stellte sich jedoch im weiteren Fortgang heraus, dass der ehemalige Mitarbeiter Rügers selbst eine Rolle innerhalb des zur Anzeige gebrachten Vorgangs der Täuschung von Investor_innen gespielt hatte. Über den Verlauf der Strafanzeige kann nichts abschließend gesagt werden. Die Behandlung des Sachverhalts innerhalb der Akten des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums legt allerdings die Vermutung nahe, dass die Ermittlungen im Sande verliefen. Der Vorgang ist überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 34285, vgl. besonders das Schreiben des Chefs der Staatskanzlei vom 16.10.1970 sowie das Antwortschreiben aus dem Wirtschaftsministerium von Dr. Pfeiffer vom 22.10.1970; vgl. weiterhin LAS, Abt. 691, Nr. 34286: Vermerk VII/33 vom 22.01.1970, in dem über eine Steillungnahme der Firma Rüger in dieser Angelegenheit berichtet wird.

²⁹⁴ Mister drei Prozent. In: Der Spiegel vom 25.02.1974. Nr. 9 (1974), S. 62.

folgbar waren diese Geschäfte wohl deshalb nicht, da die Trennlinie zwischen individuellem Risiko auf Seiten der Investor_innen und justiziablem Täuschungsabsicht im Einzelfall kaum beurteilt werden konnte.

Dass sich einzelne Akteure auf Seiten des Wirtschaftsministeriums dieses Spannungsfeldes grundsätzlich bewusst waren, belegen mehrere Quellen. Als der Vorwurf des Prospektbetrugs gegen Rüger im Jahr 1970 die Landesregierung in Bedrängnis hätte bringen können, da sowohl Ministerpräsident Lemke (CDU) als auch Bundesbauminister Lauritz Lauritzen zu dem beanstandeten Anlegerprospekt ein Vorwort verfasst hatten, konnte sich Fremdenverkehrsreferent Christensen darauf zurückziehen, dass ihn niemand gefragt habe, ob eine solche Beteiligung an einem Investorenprospekt sinnvoll sei und die Staatskanzlei die Beteiligung selbst zu verantworten habe.²⁹⁵ Im Fremdenverkehrsreferat hielt man die gegen Rüger erhobenen Behauptungen wohl nicht für völlig abwegig, sondern konstatierte, „daß die Vorwürfe hinsichtlich zu bestimmten Zeitpunkten bekannten Sachverhalten grundsätzlich richtig sein mögen.“²⁹⁶

Der eigentliche und nun auch öffentlich ausgetragene Skandal um Finanzierung und Betrieb des Ferienzentrums Damp fand allerdings erst zu Beginn der 80er Jahre statt. Schon in der Bauphase des Ferienzentrums hatte es eine Schwerpunktverlagerung weg von einem reinen Ferienzentrum hin zu einem auf Gesundheitsanwendungen ausgerichteten Klinikbetrieb mit angeschlossenen Tourismuseinrichtungen gegeben. Im zentralen Gebäudekomplex, dem sogenannten „Sternhaus“, wurde eine Kur- und Reha-Klinik untergebracht, die fortan einen wichtigen Teil des Ostseebades ausmachte.²⁹⁷ Während in den ursprünglichen Planungen schon eine Sportklinik vorgesehen gewesen war, wurde dieser Bereich im Jahr 1975 erheblich vergrößert. Dies brachte eine Reduzierung der für den Fremdenverkehr reservierten Betten von 6.700 auf nur noch 5.000 mit sich.²⁹⁸ Dieser Klinikbetrieb,

295 Vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 34285; Schreiben Dr. Pfeiffer, Fremdenverkehrsreferat im Wirtschaftsministerium an Wirtschaftsminister Narjes vom 22.10.1970. In dem Schreiben findet sich die genannte Aussage von Christensen.

296 Ebd.

297 Vgl. Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp, S. 641.

298 Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 118.

die „Ostseeklinik Damp“, war es dann auch, der im Frühjahr 1980 die Landesregierung in ernsthafte Bedrängnis brachte: Konkret ging es um die Aufnahme großer Teile der Einrichtung in den Krankenhausbedarfsplan des Landes Schleswig-Holstein. Die SPD-Opposition versuchte hierbei diesen Vorgang in Zusammenhang zu bringen mit einer jährlichen Spende an das „Institut für Gesundheits-System-Forschung“, dessen Gründer und wohl auch wichtigster Mitarbeiter der Staatssekretär im Sozialministerium namens Beske war. Zwar wurden die staatsanwaltlichen Ermittlungen gegen Beske eingestellt und dieser konnte im Amt bleiben, es gelang der Landtagsopposition aber, die großzügige Förderung und die Gewährung der Landesbürgschaft für Damp zu skandalisieren.²⁹⁹ Denn nicht nur Beske hatte Spenden angenommen, sondern auch der Stormarner CDU-Kreisverband, dessen Vorsitzender Justizminister Claussen war, hatte 5.000 DM von Rüger erhalten.³⁰⁰ Die Landtagsopposition stellte zu diesem Sachverhalt mehrere Kleine Anfragen und konnte so die Entstehungsgeschichte der Ferienzentren einige Zeit in den Medien platzieren. In diesem Zusammenhang war dann auch das Wirtschaftsministerium intensiv damit beschäftigt, den Umfang der damaligen Förderung zu rekonstruieren. Dabei kam erschwerend hinzu, dass das Ostseebad auch nach der Anlaufphase nicht profitabel arbeitete und deshalb die Landesbürgschaft zum Tragen kam.³⁰¹ Neben dem Klinikbetrieb war auch das eigentliche Kerngeschäft mit den Appartements und Ferienhäusern anfangs nicht gewinnträchtig, was die Betreiber ähnlich wie in Burgtiefe zu einem Verkauf von Teilen des Immobilienbestands zwang. Knapp die Hälfte der insgesamt 552 Ferienhäuser wurde im Jahr 1977 verkauft.³⁰² Der oben auszugsweise zitierte Historisierungsversuch der Entstehungsgeschichte der Ferienzentren durch die Landesregierung ist in diesem Kontext der wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu sehen, da es trotz angekündigter Auslastungsgarantien durch den Betreiber nicht

299 Der Vorgang ist überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 33811.

300 Vgl. ebd.

301 Vgl. ebd: Entwurf eines Vermerks des Wirtschaftsministeriums vom 11.02.1980. In diesem wird die Finanzierung des Ostseebades aufgeschlüsselt.

302 Vgl. Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp, S. 647.

gelang, die Nebensaison profitabel zu gestalten.³⁰³ Die besonders intensive Betreuung durch die Landesregierung und die großzügige Förderungspraxis für Damp ist vor dem Hintergrund der Strukturarmut im schleswig-holsteinischen Nordosten zu beurteilen; ein Umstand, der sicherlich auch dazu beigetragen hat, dass dem Geschehen in Damp von Seiten der Medien und der Politik seit vielen Jahren immer wieder verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt wird.³⁰⁴

4.2.3 Die Ferienzentren in Betrieb

„In zehn Jahren sind das hier Slums“³⁰⁵ betitelte „Der Spiegel“ im Jahr 1972 einen längeren Artikel zum Bauboom an Schleswig-Holsteins Ostseeküste. Gemeint waren mit diesem angeblich auf einer Tagung des Starnberger Studienkreises für Tourismus gefallenem Ausspruch die schleswig-holsteinischen Ferienzentren und wohl auch andere großdimensionierte Bauprojekte.³⁰⁶ Auch ähnliche und in der Öffentlichkeit hoch umstrittene Projekte wie der sogenannte Wiking-Turm in Schleswig, der letztlich nur durch die Bereitstellung von Landesmitteln fertiggestellt werden konnte, waren hiermit wohl gemeint. Selbst wenn man den kulturpessimistischen Ton des Artikels und die teilweise recht alarmistischen Prognosen und Kommentare in der öffentlichen Diskussion um den Bauboom der frühen 70er-Jahre nicht teilen

303 Vgl. ebd., S. 645; Neben der in vorgenanntem Text thematisierten Zusammenarbeit mit der TUI hatte Rüger schon für die Bürgerschaftsverhandlungen mit der Landesregierung Schreiben von Reiseveranstaltern angeführt, die ihr starkes Interesse an einem Zustandekommen des Bauprojekts bekundeten und für Rüger als Beleg für eine vorhandene Nachfrage nach Urlaub in Ferienzentren dienen sollten. In diesem Zusammenhang ist auch ein Gutachten der Landesversicherungsanstalt Hessen entstanden, dass die Wirksamkeit von Urlaub an der See belegen sollte und damit das Interesse der Krankenversicherungsträger für die Beschickung der Anlage mit Kurgästen. Beide Texte sind überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 34286: Schreiben der Firma Gut Reisen vom 05.12.1969 sowie der Landesversicherungsanstalt Hessen vom 06.02.1970.

304 Zur besonderen Bedeutung von Damp vgl. auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 52.

305 „In zehn Jahren sind das hier Slums“. In: Der Spiegel vom 03.07.1972. Nr. 28 (1972), S. 56-64, hier S. 56.

306 Vgl. ebd., S. 64.

mag, bei einem Besuch des (ehemaligen) Ferienzentrums Marina Wendtorf in der Nähe der Landeshauptstadt kann man sich nur schwer der in diesem Spiegel-Artikel evozierten Bilder entziehen. Dieses Ferienzentrum im Kreis Plön am Ostufer der Kieler Förde war finanziell nämlich nicht erfolgreich und einige der Bauten sind seit einigen Jahren dem Verfall preisgegeben. Durch ein umfassendes Sanierungs- und Umbaukonzept und einen neuen Investor soll schon seit einigen Jahren eine Wiederbelebung des Areals ermöglicht werden, doch im Frühjahr 2014 hieß es in den „Kieler Nachrichten“: „Wieder ist mehr als ein Jahr vergangen, ohne dass in der Marina Wendtorf sichtlich etwas passiert ist.“³⁰⁷ Mittlerweile hat die Umgestaltung allerdings langsam begonnen. In anderen der insgesamt acht schleswig-holsteinischen Ferienzentren mussten größere konzeptuelle Änderungen vorgenommen werden, um ein langfristig tragfähiges Konzept für eine kostendeckende Auslastung zu gewährleisten.³⁰⁸

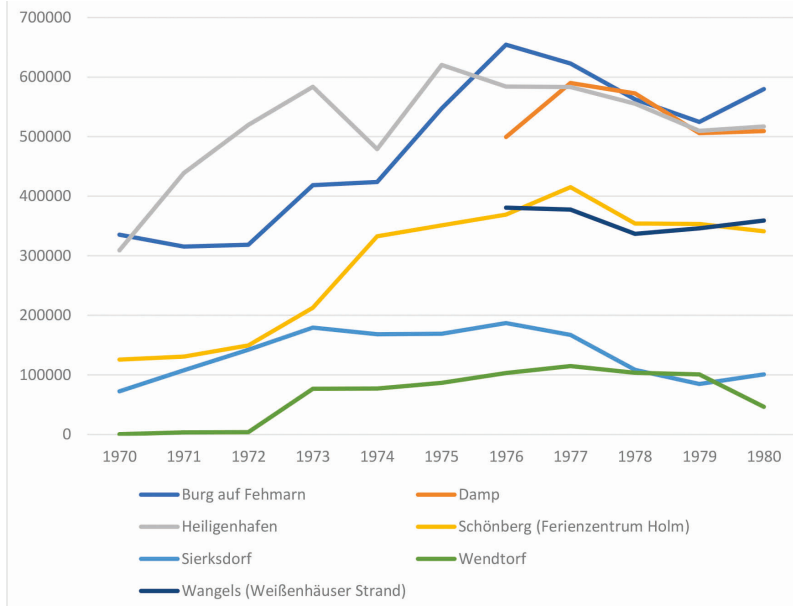
Im Folgenden wird die Entwicklung der Ferienzentren in den Ostseebädern anhand der statistischen Daten vorgestellt mit einem Schwerpunkt auf die beiden hier besonders behandelten Anlagen in Burg auf Fehmarn und Damp. Letzteres taucht ebenso wie das in dem Ort Wangels gelegene Ferienzentrum Weißenhäuser Strand überhaupt erst ab 1976 in den Statistischen Jahrbüchern auf.³⁰⁹

307 Vgl. Kieler Nachrichten vom 04.02.2014: Planung für Marina Wendtorf geändert. Bürger können sich einbringen. Abrufbar unter <http://www.kn-online.de/News/Nachrichten-aus-Ploen/Planung-fuer-Marina-Wendtorf-geaendert-Buerger-koe-nnen-sich-einbringen>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

308 Diese acht Ferienzentren sind Burgtiefe, Damp, Heiligenhafen, Holm, Sierksdorf, Wendtorf und Weißenhäuser Strand an der Ostsee sowie Plön im Binnenland. Vgl. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Jürgen Westphal): Beantwortung der Großen Anfrage der SPD-Fraktion, S. 11.

309 Aufgrund seiner Lage im Binnenland und wegen des auch schon vor dem Bau des Ferienzentrums bedeutsamen Fremdenverkehrs wird Plön in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt.

Diagramm 10: Übernachtungen in Ostseebädern mit Ferienzentren
1970-1980

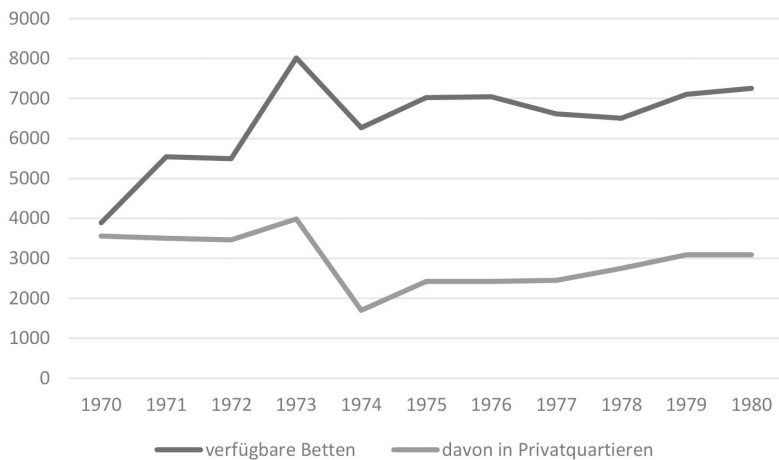


Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Die Grafik zeigt deutlich, dass in allen Orten mit Ferienzentren die Übernachtungszahlen nach der Eröffnung der Ferienzentren zunächst deutlich anstiegen, in der zweiten Hälfte der 70er Jahre aber überall mit Rückgängen zu kämpfen war. In Damp und Weißenhäuser Strand zeigten sich die rückläufigen Übernachtungszahlen jeweils unmittelbar nachdem die Gemeinden überhaupt in die Statistik der Fremdenverkehrsorte aufgenommen wurden. Deutlich wird aber auch, dass die jeweiligen Kurven nicht allein die allgemeine Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein abbilden, sondern dass auch lokale Effekte zu einer starken Schwankung bei den Übernachtungszahlen führten. Neben den durch die Veränderung der statistischen Erhebungsgrundlage verursachten Schwankungen sind dies die unterschiedlichen Krisenerscheinungen, die in den Ferienzentren in den ersten Betriebs-

jahren eingetreten sind. Übernachtungszahlen allein können also die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in die viele der Ferienzentren schon kurz nach ihrer Eröffnung gerieten, nur unzureichend abbilden. Aus einem anderen statistischen Wert lassen sich die Prozesse, die in den Orten mit Ferienzentren abliefen, aber deutlich besser ablesen, nämlich aus dem Anteil der Privatvermietung an den Fremdenverkehrsbetten. Anhand der drei Beispiele Burg, Damp und Heiligenhafen, lassen sich verschiedene Aspekte dieser Entwicklung recht gut abbilden.

Diagramm 11: Bettenangebot in Burg auf Fehmarn 1970–1980

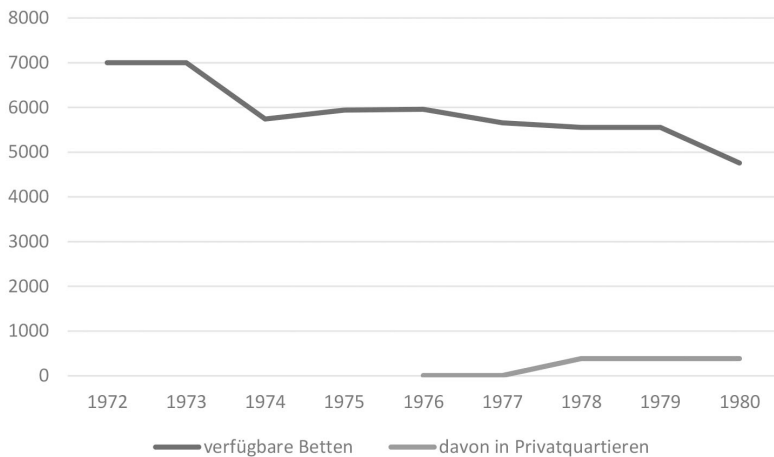


Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Das Diagramm 12 zeigt deutlich den durch die Eröffnung des Ferienzentrums verursachten starken Anstieg der gewerblich vermieteten Fremdenverkehrsbetten zwischen 1972 und 1973, der begleitet wurde von einem nur leichten Anstieg der privat vermieteten Betten. Schon ein Jahr später änderte sich die Situation aber gravierend. Im Jahr 1974 waren im Beherbergungsgewerbe 1.742 Betten auf einen Schlag nicht mehr verfügbar und der Rückgang bei der Privatvermietung fiel mit einem Rückgang um etwa 2.286 sogar noch deutlicher aus, was wohl damit zusammenhängt, dass in Anbetracht der Eröffnung des Ferien-

zentrums einige Privatvermieter_innen dieses Geschäft aufgaben.³¹⁰ Wiederum ein Jahr später stiegen sowohl der Wert der Privatvermietung als auch der gewerblichen Fremdenverkehrsbetten wieder an. Während der drastische Einbruch des Jahres 1974 nicht ohne Weiteres zu erklären ist, zeigt sich in der zweiten Hälfte der 70er Jahre ein Trend dahingehend, dass die Rückgänge bei den gewerblich vermieteten Betten durch Zunahmen bei der Privatvermietung kompensiert wurden.³¹¹ Hierhinter verbirgt sich der Verkauf von Wohnungen im Feriencentrum an private Eigentümer, die diese wiederum privat weitervermieteten. Sehr deutlich lässt sich diese Entwicklung auch in Damp beobachten.

Diagramm 12: Bettenangebot in Damp 1972-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Auch dort sank nach der Eröffnung des Feriencentrums die Zahl der Fremdenverkehrsbetten von zunächst 7.000 auf unter 5.000 im Jahr 1980. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass ab dem Jahr 1978 die Zahl

³¹⁰ Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 110.

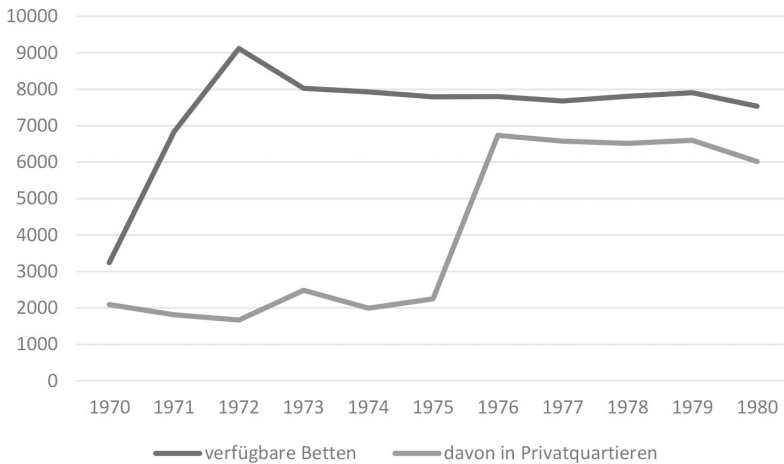
³¹¹ In der Literatur wird der Einbruch des Jahres 1974 zumindest zum Teil auf statistische Erhebungsmängel zurückgeführt. Vgl. ebd., S. 244.

der Privatquartiere von bis dahin unter 10 auf nun 386 anstieg. Der Rückgang konnte aber durch diese innerhalb des Ferienzentrums nun auf privater Basis vermieteten Betten nicht kompensiert werden. Ein Teil der Fremdenverkehrsbetten ging in Damp auch dadurch verloren, dass sich die Ausrichtung des Ferienzentrums noch mehr in Richtung des Klinikbetriebs bewegte und damit ebenfalls Teile der Anlage aus dem Fremdenverkehrsbetrieb herausgelöst wurden. Am deutlichsten wird der Umstrukturierungsprozess aber am Beispiel des Ferienzentrums Heiligenhafen. Hier ist zu beobachten, dass in einem ersten Umstrukturierungsprozess im Jahr 1972 der Rückgang auf Seiten der gewerblichen Vermietung durch einen Anstieg der privat vermieteten Betten nahezu vollständig kompensiert wurde. Im Jahr 1974 muss jedoch eine zweite und deutlich einschneidende Veränderung stattgefunden haben, denn es ist ein Anstieg der Privatvermietung um über 4.000 Betten zu sehen, der zunächst nicht erklärt werden kann, denn innerhalb des Ferienzentrums fand laut Fremdenverkehrsstatistik kein Bettenrückgang statt. Hierin drückt sich allerdings ein Fehler der statistischen Darstellung aus, denn tatsächlich fand auch hier eine Umwandlung gewerblich genutzter Appartements in private und teilweise wiederum vermietete Appartements statt, die durch die amtliche Fremdenverkehrsstatistik aber nicht abgebildet werden konnte und somit zu Doppelzählungen geführt haben muss.³¹²

Die hier in kürze dargestellte Entwicklung in den Orten mit Ferienzentren deutet m. E. bei aller Uneinheitlichkeit der Kurven darauf hin, dass die durch die Ferienzentren ausgelöste Strukturveränderung des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs neben dem schlechten Wetter zu dem dauerhaften Rückgang der Übernachtungen beigetragen hat. Die finanziellen Schwierigkeiten in den Ferienzentren und die dadurch erfolgte Veränderung in der Besitzerstruktur hat wohl dazu geführt, dass ein Teil der erst kurz zuvor entstandenen Fremdenverkehrsbetten entweder nicht mehr gewerblich vermietet wurde oder in der Statistik nicht mehr erfasst wurde.

312 Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 244.

Diagramm 13: Bettenangebot in Heiligenhafen 1970-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Übernachtungen in privaten Ferienwohnungen sind schwerer zu erfassen; die Übernachtungen der Eigentümer der Wohnungen selbst werden überhaupt nicht erfasst. Weiterhin ist zu vermuten, dass sich durch die Entstehung der Ferienzentren auch der Markt der bis dahin schon bestehenden Anbieter_innen von privat vermieteten Fremdenbetten veränderte, sodass ein Teil der bis dahin als Vermieter_innen tätigen Privatleute ihre Betten aufgrund des neuen Angebots nicht mehr vermieteten. Die Entstehung der Großprojekte hat also in die Struktur des Beherbergungsangebots in Schleswig-Holstein tatsächlich in einer Weise eingegriffen, die eine nähere und eingehende Betrachtung rechtfertigt. Die Entstehung der Ferienzentren ist sogar als das wichtigste strukturverändernde Ereignis der Jahre zwischen 1965 und 1980 zu bezeichnen.

Eine Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolgs der Ferienzentren fällt indes schwer, hierfür ist insgesamt die Datenlage abseits der Übernachtungsstatistik nicht ausreichend. Glücklicherweise liegen für das Ferienzentrum Burgtiefe mehrere (sozial)geographische Studien sowie eine soziologische Untersuchung des Studienkreises für Tourismus in

Starnberg vor, die wichtige Hinweise auf die ersten Jahre des Betriebs des Fehmarner Ferienzentrums liefern können.³¹³ Damit können die Strukturprobleme der Ferienzentren beispielhaft erklärt werden.

Nur wenige Jahre nach Inbetriebnahme der Anlagen auf Fehmarn und in anderen Orten an der Ostseeküste kamen die Autorin und der Autor der Starnberger Studie zu dem Ergebnis, dass alle

„Ferienzentren an der Ostsee in ihrer derzeitigen Form große Schwierigkeiten haben zu überleben. Fast alle Ferienzentren arbeiteten bisher mit Verlusten, einige mußten Konkurs anmelden oder bemühen sich um eine Kapitalaufstockung durch Bürgschaften der Kommanditisten oder Landesbanken. Gründe für diese Entwicklung sind vor allem die Finanzierungsstruktur mit einem sehr hohen Anteil an Fremdkapital sowie falsche Einschätzung der Urlaubsgewohnheiten von Ostseeurlaubern. Ganz offenbar können die Vorteile des Ferienzentrums Klima und Urlaubsgewohnheiten nicht aufwiegen.“³¹⁴

Diesem Befund ist nicht uneingeschränkt zuzustimmen, denn die ersten Betriebsjahre jeglicher Großprojekte sind von wirtschaftlichen Schwierigkeiten geprägt; schließlich muss ein neues Produkt, hier also der Urlaub in seiner industriell hergestellten Variante, zunächst auf dem Markt bekannt gemacht werden und sich bei den potentiellen Urlaubern_innen als ernst zu nehmende Ergänzung schon bestehender Angebotsformen etablieren.³¹⁵ Darüber hinaus ist auch der Weg von

313 Vgl. StA Burg: Tourismus und Freizeitverkehr. Dieses leider nur in Burg auffindbare Manuskript liefert eine detaillierte Analyse des Fremdenverkehrs auf Fehmarn. Die Untersuchung basiert auf den vorangehenden Forschungen des Projektleiters Hans-Georg Möller, der sich seit Beginn der 70er Jahre mit dem Fremdenverkehr auf Fehmarn beschäftigt hat, geht jedoch in ihrer Analyse des Betriebs der Ferienzentren aufgrund einer verbesserten Datenlage deutlich über dessen Ergebnisse hinaus. Vgl. Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen. Bei der soziologischen Studie handelt es sich um Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn.

314 Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn, S. 9.

315 So kommen die AutorInnen auch selbst zu dem Ergebnis, dass die Wahl für ein Ferienzentrum als Urlaubsort besonders auf die eigene Erfahrung aus früheren Aufenthalten bzw. auf Empfehlung von befreundeten oder bekannten Personen zurückzuführen ist, beides Entscheidungswege, die in den ersten Betriebsjahren problematisch sind. Vgl. ebd., S. 74; ähnlich sah es auch die Landesregierung, die von einer mehrjährigen Anlaufphase für das Ferienzentrum in Burg ausging. Vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 35816: Entwurf eines Grußwortes von Wirtschaftsminister Narjes anlässlich der Einweihung der Schwimmhalle in Burgtiefe vom 26.06.1972, wohl von Dr. Pfeiffer aus dem Referat Fremdenverkehr.

der grundsätzlichen Bekanntheit eines Angebots hin zu einer tatsächlichen Buchung eines Urlaubs ein weiter. Die Autor_innen liegen jedoch richtig mit der Einschätzung, dass vor allem die Kapitalstruktur vieler Ferienzentren dafür verantwortlich ist, dass es neben den zu erwartenden Anfangsproblemen in mehreren Ferienzentren zu strukturellen Finanzierungsproblemen kam, die den Betrieb der Zentren und die Angebotsform an sich schon nach so kurzer Zeit in Frage stellten. In welcher Form sich diese Schwierigkeiten in Burgtiefe manifestierten, darüber können die beiden geographischen Studien zu diesem Ferienzentrum Aufschluss geben, die sich intensiv mit der Finanzierungsstruktur dieser Anlage beschäftigt haben. Da die beiden Arbeiten mit einem gewissen zeitlichen Abstand voneinander entstanden, können die Entwicklungen der ersten Jahre des Betriebs des Ferienzentrums nachvollzogen werden.

Bei den an dem Betrieb beteiligten Kommanditgesellschaften wurde schon nach wenigen Jahren eine deutliche Umstrukturierung deswegen nötig, weil die gewerbliche Vermietung von Appartements in den drei großen IFA-Hotel-Türmen und den Bungalows scheinbar nicht rentabel betrieben werden konnte.³¹⁶ Während bis zum Jahr 1976 der Schwerpunkt der gewerblichen Nutzung auf den Bungalows im Westen der Halbinsel lag, in denen insgesamt 65 % der gewerblich genutzten Ferienwohnungen des Ferienzentrums lagen, kam es in den Folgejahren zu einem Funktionswandel.³¹⁷ Die Südstrand-Betreuungsgesellschaft (SBK) I (gegründet 1967), die in den ersten Jahren noch über insgesamt 400 Kommanditisten verfügte, erlebte bis zur Mitte der 70er Jahre einen deutlichen Rückgang der Beteiligungen und dadurch eine deutliche Konzentration des Kapitals. Ende der 70er Jahre waren in ihr nur noch 265 Kommanditisten zusammengeschlossen. Im Jahr 1975 war die SBK I dann gezwungen, zur Tilgung von Schulden alle Appartements in den drei- und fünfgeschossigen Hochhäusern zu verkaufen.³¹⁸ Es ist davon auszugehen, dass die damit verbundene Umwandlung von gewerblich vermieteten Appartements in privat genutzten Wohnraum des sogenannten Freizeitwohnwesens nicht im Rahmen einer langfristigen Strategie zur Etablierung des Ferienzentrums

316 Vgl. StA Burg: Tourismus und Freizeitverkehr, S. 146.

317 Vgl. Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen, S. 168.

318 Vgl. StA Burg: Tourismus und Freizeitverkehr, S. 146.

als Ganzem erfolgt ist, sondern Ausdruck nicht erfüllter Erwartungen hinsichtlich der Auslastung der Bettenkapazitäten war. Zumindest war die langfristige gewerbliche Vermietung für die kleineren Anleger_innen mit Sicherheit das Ziel, während für die großen Kapitalgeber, die ja an dem Bau der Anlage schon verdient hatten, die Rendite für die Anlage insgesamt stimmen musste.³¹⁹ Ab dem Jahr 1976 konzentrierte sich somit die gewerbliche Bettenvermietung im Ferienzentrum auf die drei Türme des IFA-Hotels, obgleich aus einer der anderen beiden Betreuungsgesellschaften einige Wohnungen für die gewerbliche Nutzung hinzugekauft wurden, nachdem die Kommanditisten einer weiteren Gesellschaft, der SBK III (gegr. 1979), nach fünf Jahren frei über ihre Anteile verfügen konnten. Ein Großteil der Anteilseigner aus dieser Gesellschaft trat aber ab 1977 aus und nutzte die Wohnungen privat.³²⁰ Die langfristige Folge dieser Umstrukturierungen war ein massiver Rückgang der gewerblichen Beherbergungskapazitäten (von 1318 im Jahr 1973 auf nur noch 774 im Jahr 1983), der in den Folgejahren durch Zukäufe langsam kompensiert werden konnte.³²¹

Neben den angeführten strukturellen Problemen des Ferienzentrums Burgtiefe in den ersten Betriebsjahren sei auch daran erinnert, dass der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein und an der Ostsee im Speziellen zu Beginn der 70er Jahre in einer kleinen Krise steckte. Im Fremdenverkehrsjahr 1970/71 war der seit der Nachkriegszeit anhaltende Boom bei den Übernachtungszahlen zunächst beendet. Erstmals konnte nur in den Berichtsgemeinden an der Ostseeküste ein Wachstum von 0,9 % verzeichnet werden, im darauffolgenden Jahr war sogar erstmals ein Rückgang um 0,7 % zu verzeichnen. Erst 1973, und damit zu einer Zeit, als der Ausbau der verschiedenen Ferienzentren schon weit fortgeschritten war, kam der Aufschwung.³²² Die oben angesprochenen Etablierungsprobleme der neuen Angebotsform waren also nicht allein für die nur schwache Nachfrage mindestens in den ersten beiden Betriebsjahren verantwortlich. Auch externe Faktoren sorgten dafür, dass sich die Anfangsphase der Ferienzentren schwierig gestalte-

319 Vgl. ebd., S. 157; Vgl. auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 66f.

320 Vgl. StA Burg: Tourismus und Freizeitverkehr, S. 146f.

321 Vgl. ebd., S. 148.

322 Vgl. zu den vorangegangenen statistischen Angaben Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 104f.

te. Diese erste kleine Krise des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs stand vielmehr in direktem Zusammenhang mit der Ölkrise des Jahres 1972 sowie wahrscheinlich auch mit dem ungünstigen Wetter im Sommer dieses Jahres.³²³ Zur Steigerung der Übernachtungszahlen im weiteren Verlauf des Jahrzehnts dürfte auch beigetragen haben, dass die Sommer der Jahre 1973, 1975 und 1976 weit überdurchschnittlich viele Sonnenstunden hatten, die Urlaubszufriedenheit der Schleswig-Holstein-Urlauber_innen also entsprechend hoch gewesen sein dürfte.³²⁴

Diese externen Faktoren können aber über ein grundsätzliches Problem der Feriencentren nicht hinwegtäuschen. Der durch sie ausgelöste Anstieg der gewerblichen Beherbergungskapazitäten war einfach zu groß, es entstanden trotz des Planungsstopps von 1971 Überkapazitäten. Dies drückte sich in der bei grundsätzlich positiver Aufnahme der neuen Angebotsform durch die Urlauber_innen dauerhaft zu geringen Auslastung der Anlagen aus. Mitte der 70er Jahre wiesen die Ostseebäder insgesamt gegenüber den Nordseebädern eine im Jahresverlauf geringere Auslastung von etwa zwei Wochen aus, die zu dauerhaft zu niedrigen Einnahmen führte.³²⁵ Für einen rentablen Betrieb der bewirtschaftungsintensiven Anlagen wären wohl 100 Tage nötig gewesen, die Feriencentren erreichten im Durchschnitt aber deutlich weniger. Neben den externen Faktoren, zu denen beispielsweise auch Konkurse bei den Bauträgern gehörten, und der Finanzierungsstruktur ist dies das Grundproblem aller Feriencentren.³²⁶

In der Folge gingen einige Anlagen wie Holm und Weißenhäuser Strand schon in den 70er Jahren in Konkurs, wurden nach Umstrukturi-

323 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 91. Im Gegensatz zu Kurz beziffert Homp den Rückgang des Jahres 1972 mit 0,8 %.

324 Vgl. zu den Wetterdaten die Website und die verschiedenen Zusammenstellungen historischer Wetterdaten des Deutschen Wetterdienstes unter <http://www.dwd.de>, abgerufen am 14.10.2014; Aktuell bietet der dwd diesen Service nicht an. Die entsprechenden Excel-Tabellen wurden von mir gesichert; zum tatsächlich komplexen Zusammenhang zwischen Wetter und Urlaubszufriedenheit in den Feriencentren vgl. Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn, S. 88-93.

325 Vgl. Kurz, Reinhard: Feriencentren an der Ostsee, S. 105-109, insbes. S. 107.

326 Vgl. ebd., S. 190-192. Möller spricht sogar von 120 notwendigen Belegungstagen. Vgl. Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen, S. 176.

rierungen aber in teilweise anderer Form weiterbetrieben.³²⁷ Wendtorf wurde sogar geschlossen. Die Anlagen in Burgtiefe und Dampf sowie in Heiligenhafen werden nach mehrmaligen Umstrukturierungen bis heute betrieben. Die Frage nach der Rentabilität der Ferienzentren ist somit unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten eher negativ zu beantworten, unter betriebswirtschaftlichen nur nach Akteursgruppen differenziert. Gegen eine volkswirtschaftliche Effizienz sprechen die hohen staatlichen Fördermittel durch das Investitionszulagengesetz, die für den Bau der Anlagen aufgewendet wurden sowie die hohen Investitionskosten pro geschaffenem Dauerarbeitsplatz (in Burgtiefe lagen die Kosten pro Arbeitsplatz bei durchschnittlich 1,2 Millionen DM, im IFA-Hotel erreichte man sogar den Spitzenwert von 2,1 Millionen DM).³²⁸ Angesichts des Steuerabschreibungsmodells hatte die hohe staatliche Förderung in den Ferienzentren nur einen geringen strukturellen Effekt. Für die Bauträger hingegen war der Bau der Ferienzentren ein lohnendes Geschäft. Auch wenn die mit großen Summen und stark verflochten arbeitenden Gesellschaften gelegentlich in Konkurs gingen, wurde hier sehr viel Geld verdient. Die Kleinanleger_innen hingegen profitierten ebenfalls von den Steuerabschreibungsmöglichkeiten und erhielten somit durch die staatliche Förderungspolitik kostengünstig Immobilieneigentum, das sich wieder veräußern ließ.³²⁹ Für die Wirtschaftsstruktur der Fremdenverkehrsgemeinden hingegen war die Errichtung der Ferienzentren in der Regel mit dauerhaften Finanzproblemen durch die zu hohen Kredite und den teuren Betrieb der Gemeinschaftseinrichtungen verbunden.³³⁰

327 Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 192.

328 Vgl. Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen, S. 199. Vgl. zu den Investitionssummen auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 70.

329 Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn, S. 8.

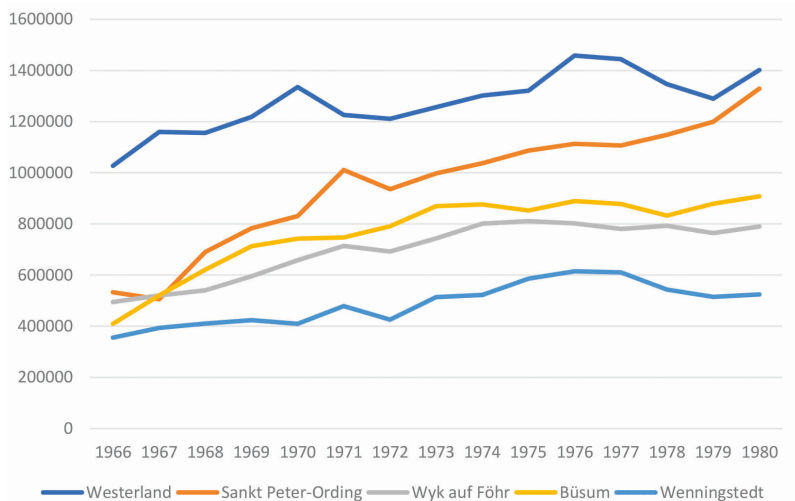
330 Siehe hierzu auch das Kapitel 5.4.3 dieser Arbeit.

4.2.4 Großprojekte an der Nordsee: „Atlantis“

Statistische Entwicklung des Fremdenverkehrs an der Nordsee

Auch an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste wurde in den späten 60er und während der 70er Jahre eifrig gebaut, es entstand dort aber kein Ferienzentrum. Die Dimensionen der Bauprojekte in dieser Region waren insgesamt kleiner.

Diagramm 14: Übernachtungen im Sommerhalbjahr in fünf ausgewählten Nordseebädern 1966-1980



Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten aus: Statistisches Jahrbuch SH, verschiedene Jahrgänge

Dennoch stiegen auch hier die Übernachtungszahlen kontinuierlich an. Das Diagramm 14 zeigt die Entwicklung in fünf Nordseebädern.³³¹ Deutlich wird, dass die Entwicklung in allen Nordseebädern ähnlich verlief. Einen Rückgang zu Beginn der 70er Jahre verzeichneten alle Bäder, in Westerland setzte dieser etwas früher ein; dort kann also der

³³¹ Die Auswahl begründet sich dadurch, dass es sich um die fünf hinsichtlich der Übernachtungen bedeutendsten Bäder des Jahres 1966 handelt.

schlechte Sommer 1972, der sich in den anderen Bädern deutlich in der Statistik niederschlug, nicht der alleinige Grund sein.

Es zeigt sich aber auch, dass die Nordseebäder von den Rückgängen in der zweiten Hälfte der 70er Jahre deutlich weniger stark betroffen waren als die Ostseebäder. Auch hier ist ein Einbruch sichtbar, der sich aber nur in Westerland in größerem Maße auswirkte. Westerland zeigte sich also durchgehend trotz oder vielleicht auch wegen seiner hervorgehobenen Bedeutung als deutlich konjunkturanfälliger. Die anderen Nordseebäder konnten ihre Übernachtungszahlen nämlich weitgehend stabil halten. Zum Ende des Jahrzehnts stiegen die Werte überall wieder an. Bedeutendstes Bad an der Nordsee und in Schleswig-Holstein insgesamt war zwar Westerland auf Sylt, aber den größten Anstieg konnte Sankt Peter-Ording verzeichnen.

Bauboom und Bürger_innenprotest

Auch wenn an der Nordsee kein Ferienzentrum errichtet wurde, gab es auch hier konkrete Planungen für ein Großprojekt. Gemeint ist jenes mit dem aus historischer Perspektive ‚sprechenden‘ Namen „Atlantis“ in Westerland auf Sylt, das im Falle einer Verwirklichung den Fremdenverkehr auf der Insel noch einmal deutlich verstärkt hätte. Neben diesem Leuchtturm-Projekt soll die Entwicklung des „Freizeitwohnwesens“ auf der Insel Sylt kurz geschildert werden, da die zahlreichen Appartementbauten, in denen sich vermögende Bevölkerungsschichten einen Zweitwohnsitz in unmittelbarer Meeresnähe einrichteten, eine Facette des schleswig-holsteinischen Tourismus darstellen, die bislang zu kurz gekommen ist und die sich nur schwer mit der offiziellen Tourismusstatistik in Einklang bringen lässt.³³²

„Atlantis“ in Westerland auf Sylt wäre ein etwa 80 Meter hohes Hochhaus mit 775 Appartements plus Hotel mit etwa 240 Betten geworden; ein weithin sichtbarer Turm, der im Falle seiner Verwirk-

332 Zum treffenden Begriff des Freizeitwohnwesens vgl. Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnwesen, S. 6–9; Zur Bedeutung des Freizeitwohnwesens für die Beurteilung des Fremdenverkehrsaufkommens vgl. Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt, S. 11f.

lichung die Struktur des Fremdenverkehrs auf der Insel verändert hätte.³³³

Anhand des Scheiterns dieses Großprojekts lassen sich hervorragend einige Faktoren des touristischen Strukturwandels diskutieren, insbesondere die Steuerungsfähigkeit der Landespolitik hinsichtlich solcher Großprojekte im Widerstreit mit der kommunalen Planungshoheit. Ebenso ist mit diesem Projekt die Entstehung einer zivilgesellschaftlichen Protestbewegung verbunden, ein Aspekt, der trotz aller auch dort vorhandenen Kritik für die Ferienzentren an der Ostseeküste meines Wissens keine besondere Rolle spielt.³³⁴

Am Anfang von „Atlantis“ stand ebenfalls ein Investor, in diesem Fall der Stuttgarter Bauunternehmer Hans Bense, der mit seinen Planungen für ein Appartementhochhaus mit etwa 3.000 Betten zumindest in Teilen der Sylter Politik und Verwaltung auf Zustimmung stieß – zum Vergleich: nach Werten des Jahres 1971 verfügte Westerland über etwa 18.300 Betten.³³⁵ Auch in Westerland waren die Planungen mit der gleichzeitigen Bereitstellung eines Kurmittelhauses verbunden,

333 Ursprünglich waren zwischen 16 und 21 Geschossen und 550 Appartements geplant worden, wobei es von Seiten des Bauunternehmers eine deutliche Tendenz zum höheren Wert gab. Es wurden dann etwa 25. Vgl. KrA NF, Abt. B4, Nr. 3513, Bd. 1: Schreiben Hausbau Bense an den Magistrat der Stadt Westerland vom 27.02.1969, S. 12. Die Geschossangaben des Bauprojekts sind einigermaßen übereinstimmend in allen Quellen zu finden, eine Angabe über die genaue Höhe findet sich aber nicht. In der Literatur wird die geplante Höhe des „Atlantis“-Turms gelegentlich übertrieben wie bspw. bei Stöver, Hans-Jürgen: Westerland auf Sylt, S. 174. Diese auch ansonsten nicht sonderlich zuverlässige Publikation gibt gar eine Höhe von über 100 Metern an; zuletzt schätzte Wöbse vorsichtig zwischen 70 und 100 Metern bei sogar 30 Geschossen, wobei wohl die Untergeschosse einberechnet waren. Vgl. Wöbse, Anna-Katharina: Kritisch denken, politisch handeln, gut leben. Klara Enns – eine Sylter Biografie. Husum 2017, S. 48; die Angaben zu den Appartements und Bettenkapazität finden sich in KrA NF, Abt. B4, Nr. 3514, Bd. 2: Schreiben der Fa. Hausbau Bense an die Architektengemeinschaft „Atlantis“ Stuttgart vom 27.07.1970, S. 2.

334 Zur Protestbewegung vgl. auch den Artikel mit dem Titel: Das Besondere. In: Der Spiegel vom 21.02.1972. Nr. 9 (1972), S. 34; als Ausnahme ist das Maritim-Hotel in Travemünde zu nennen, zwar selbst kein Ferienzentrum, aber von erheblichen Bürgerprotesten begleitet.

335 Vgl. KrA NF, Abt. B4, Nr. 3513, Bd. 1: Schreiben der Stadt Westerland an den Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Referat Fremdenverkehr, vom 10.04.1969; vgl. zum erstmaligen Angebot des Bauprojekts durch Bense im April 1968 auch ebd.: Schreiben des Magistrats der Stadt Wester-

das den Stadtvertreter_innen die Entscheidung für dieses Projekt schmackhaft machen sollte.³³⁶ Die Errichtung von Kurmittelhäusern diene hierbei nicht allein der Modernisierung, sondern mit ihnen sollte auch die dauerhafte Anerkennung als Heilbad sichergestellt werden, ein Status, der insbesondere mit der Beschickung mit Kurgästen durch die Krankenkassen sichere Einnahmen auch in der Nebensaison garantierte. Paradoxerweise wäre dieser Status durch die Errichtung von „Atlantis“ und der damit verbundenen Folgen für das Verkehrsaufkommen mehr denn je in ernster Gefahr gewesen.³³⁷

Die Stadtvertreter_innen stimmten nach langer Sitzung am 26. November 1971 dem Bebauungsplan Nord 25 – und damit dem Projekt „Atlantis“ – mit 13 gegen 7 Stimmen tatsächlich zu.³³⁸ Dieser Entscheidung der Gemeinde vorausgegangen war ein mehrere Monate andauernder und leidenschaftlich ausgetragener Streit, der nicht nur

land an den Landrat des Kreises Nordfriesland vom 09.08.1971; vgl. weiterhin Bruns, Herbert: Sylt. Natur und Landschaft, Naturschutz, Erholung und Fremdenverkehr, Forschung und Lehre, Umwelt, Inselplanung und Bürgerinitiative. Eine Dokumentation vom Kampf gegen „Atlantis“ und für Sylt. 2. Halbband. Wiesbaden o. J. [ca. 1975–1978], S. 301. Am 28.3.1969 hatte die Stadtvertretung mit 10:6 Stimmen dem Magistrat die Aufgabe erteilt, das Angebot in Vorverhandlungen zu prüfen. Zwar zeichnete sich hier schon ein gewisser Widerstand in der Stadtvertretung ab, da dieser Beschluss an die Erfüllung von Bedingungen geknüpft war. Dennoch zeigt das Abstimmungsergebnis die grundsätzlich positive Haltung eines großen Teils der Stadtvertreter dem Projekt gegenüber; zur Bettenkapazität des Jahres 1971 vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1972, S. 134, Tabelle 14.11.

336 Vgl. Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt, S. 72. Der damalige Westerländer Bürgerschaftsvorsteher und SPD-Landtagsabgeordnete Ernst-Wilhelm Stojan spricht im dritten Band seiner Lebenserinnerung auch von „Zuwendungen“ [im Original schon in Anführungszeichen] und „Geschenken“, die ihm von der Firma Bense angeboten worden seien und die wohl bei anderen Entscheidungsträgern zu einer positiven Einstellung gegenüber den „Atlantis“-Plänen gesorgt hätten. Er erhebt somit leicht verklausuliert den Vorwurf der Bestechung. Vgl. Stojan, Ernst-Wilhelm: Denkwürdigkeiten ... die Spuren hinterließen. Westerland 2014, S. 11. Zu Bestechungsvorwürfen gegen Stadtvertretungsmitglieder vgl. auch den Artikel mit dem Titel: Geld geboten. In: Der Spiegel vom 05.07.1971. Nr. 28 (1971), S. 49.

337 Vgl. Bruns, Herbert: Sylt, S. 309: Abdruck eines Artikels aus der Sylter Rundschau vom 23.11.1971.

338 Vgl. Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt, S. 72. Vgl. auch Südschleswigsche Heimatzeitung vom 25.11.1971. Zit. n. Bruns, Herbert: Sylt, S. 310. Für die entscheidende Sitzung waren insgesamt drei Tage (24.–26.11.) angesetzt gewesen, was in der Literatur zu Datumsverwirrungen führt.

in Westerland geführt wurde, sondern eine weit über die Insel hinausreichende Dynamik entwickelte. Befürworter_innen und Gegner_innen von „Atlantis“ lassen sich hierbei nicht durchgängig politischen Lagern zuordnen. In parteipolitischer Hinsicht wurde der Konflikt sowohl auf der kommunalen als auch auf Kreis- und Landesebene geführt, wobei sich die höheren Parteiebenen gegen das Projekt aussprachen, während es in der Westerländer Stadtvertretung sowohl bei CDU- als auch bei SPD-Abgeordneten eine Mehrheit für „Atlantis“ gab.³³⁹ Befürworter des Projekts waren der Westerländer Bürgermeister Schilling sowie Kurdirektor Petersen (SPD). Die Auseinandersetzungen um das Projekt führten zu ernst- und dauerhaften Zerwürfnissen zwischen Angehörigen derselben Partei.³⁴⁰ Daneben trat auf Sylt ein weiterer Akteur mit Macht auf das Feld der politischen Auseinandersetzung. Das „Atlantis“-Projekt war zwar nicht die Geburtsstunde, aber dennoch ein erster Höhepunkt in der Reihe erfolgreicher Interventionen der Bevölkerung in Form von Bürgerinitiativen.³⁴¹ Die

339 Vgl. Bruns, Herbert: Sylt, S. 320.

340 Z. B. beantragte der SPD-Abgeordnete Tamblé (ein Projektbefürworter), einem anderen Ortsverband auf der Insel Sylt zugeordnet zu werden, da das Verhältnis zu seinem Ortsverein nachhaltig zerrüttet war. Der Landesvorstand der SPD unterstützte ihn in diesem Anliegen und richtete eine Untersuchungskommission ein, die die Beteiligung von SPD-Mitgliedern an verschiedenen Großprojekten auf der Insel und die Möglichkeit von Parteiordnungsverfahren gegen diese Mitglieder prüfen sollte. Auch der Landtagsabgeordnete Stojan, ein Gegner von „Atlantis“, geriet mit SPD-Mitgliedern in der Kommune in Konflikt und wurde im Nachgang der Auseinandersetzung als Bürgervorsteher abgewählt. Der Vorgang ist überliefert in AdsD, Nr. 3/SHAB001012: Sitzung des Landesvorstandes vom 07.02.1972; vgl. auch den Artikel mit dem Titel: Zeichen gesetzt. In: Der Spiegel vom 14.02.1972. Nr. 8 (1972), S. 69-70; Die Streitigkeiten im Ortsverein Westerland eskalierten so weit, dass der Landesvorstand der SPD noch im Juni 1973 eine Sondersitzung einberufen musste. Siehe hierzu Fraktionsarchiv der SPD im Landtag Schleswig-Holstein (i. F. FrA SPD Landtag SH): Tischvorlage für den Landesparteitag am 07. und 08.06.1975, S. 48; dem langjährigen Kurdirektor Petersen wurde im Nachgang des Scheiterns von „Atlantis“ im Mai 1975 gekündigt; vgl. auch FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.253.3; Ausschnitt Kieler Nachrichten vom 31.05.1975: Westerland kündigt Petersen fristlos.

341 So führte Der Spiegel in einem Artikel über die neuen themenzentrierten Bürgerinitiativen die Westerländer Vereinigung in einer Auflistung der „spektakulären Erfolge“ an erster Stelle auf. Vgl. den Artikel mit dem Titel: „Mein Gott, was soll aus Hösel werden?“ In: Der Spiegel vom 20.11.1972. Nr. 48 (1972), S. 54-72, hier S. 57.

Gruppe „Appartement-Baustopp“ sammelte binnen kurzer Zeit etwa 18.000 Unterschriften gegen das geplante Hochhaus.³⁴² Sie wendete sich gegen „Atlantis“ als den vorläufigen Gipfel eines schon in den 60er Jahren einsetzenden Strukturwandels. Dieses Vorhaben Benses war zwar mit Abstand das größte Bauprojekt auf Sylt, doch schon in den Vorjahren hatte es in Westerland einen großen Bauboom gegeben, der zum einen das bauliche Gefüge, zum anderen in touristischer Hinsicht die Struktur des Beherbergungsgewerbes stark veränderte. Die ist ein Faktum, das schon die damalige Presse wahrnahm:

„Zahlreiche alte Hotels und Pensionshäuser, die um die Jahrhundertwende errichtet wurden, fallen der Spitzhacke zum Opfer. An ihrer Stelle entstehen Hotels, Gaststätten und Unterkünfte, die den gestiegenen Ansprüchen der Reisenden entsprechen. Das Problem der geringen Ausweitungsmöglichkeit wird dabei in luftiger Höhe gelöst.“³⁴³

Augenfälliges Beispiel für diesen sich ab dem Anfang der 60er Jahre entwickelnden Bauboom war das ebenfalls von Bense realisierte Kurzentrum von Westerland, in der Zeit zwischen 1966 und 1969 errichtet.³⁴⁴ Auch dieses Großprojekt weist mit seinen 16 Geschossen im Mittelblock und 11 Stockwerken in den Nebenblöcken mit insgesamt 608 Appartements gewaltige Dimensionen auf und wurde wohl nur wegen seiner Betriebsstruktur nicht zu den Ferienzentren gezählt.³⁴⁵ Bense war dabei nicht der alleinige Initiator, sondern schon Anfang der 50er Jahre hatte der Fremdenverkehrsverband von Westerland in einer Denkschrift den Ausbau der Kureinrichtungen gefordert. Der seit 1958 amtierende Kurdirektor Hans Petersen hatte sich im Einklang mit dem damaligen Bürgermeister, dem NS-Kriegsverbrecher Heinz Reinefarth, als Modernisierer des Fremdenverkehrs hervorge-

342 Vgl. Wagener, Mathias: Sylt. Urlaub auf einer Nordseeinsel. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, 131–141, hier S. 139.

343 Sylter Rundschau vom 16. März 1968. Zit. n. Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt, S. 67 u. 72.

344 Ein zeitgenössisches Foto findet sich in Stöver, Hans-Jürgen: Westerland auf Sylt, S. 175.

345 Vgl. Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt, S. 72. Vgl. auch Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnen, S. 91f.

tan.³⁴⁶ Das erste Hochhaus auf der Insel wurde schon 1962 errichtet und war nur der Beginn eines viele Jahre anhaltenden Booms beim Bau von Appartementhäusern.³⁴⁷

Der Bürgerinitiative und den mit ihr verbundenen Organisationen, wie beispielsweise der Deutsche Bund für Lebensschutz, gelang es hierbei, sowohl auf Sylt als auch überregional eine breite öffentliche Diskussion um die Auswirkungen des Massentourismus auf Umwelt und Lebensqualität der Bevölkerung zu entfalten, die bis zu diesem Zeitpunkt einmalig war. Hierbei intervenierten die Teilnehmer dieses themenzentrierten zivilgesellschaftlichen Engagements auf verschiedenen Ebenen und trugen letztlich dazu bei, die Landesregierung Schleswig-Holstein zu einem Umlenken zu bringen. Auf kommunaler Ebene wurde die inhaltliche Diskussion neben dem öffentlichen Protest in Form von Demonstrationen insbesondere in der Lokalzeitung „Sylter Rundschau“ geführt, die der Debatte um das Bauprojekt unter anderem in ihren Leserbriefspalten breiten Raum gab.³⁴⁸ Eine Zählung der Bürgerinitiative kam auf 121 Leserbriefe in dem Inselblatt und dem Hamburger Abendblatt.³⁴⁹ Die überwiegende Mehrheit dieser Briefe dürfte, auch wenn ich in unterschiedlichen Sammlungen nur eine Auswahl einsehen konnte, dem Projekt ablehnend gegenüber gestanden haben. Berücksichtigt man darüber hinaus, dass naturgemäß nicht alle die Redaktionen erreichenden Zuschriften veröffentlicht werden (können), bekommt man dennoch einen Eindruck, welch große Resonanz

346 Vgl. Marti, Philipp: Der Fall Reinefarth. Eine biografische Studie zum öffentlichen und juristischen Umgang mit der NS-Vergangenheit. Neumünster 2014, S. 116-121. Die Denkschrift ist zu finden unter <https://www.fvv-westerland.de/de-r-verein/denkschrift-1952/>, zuletzt abgerufen am 23.10.2017.

347 Vgl. Steensen, Thomas: Geschichte Nordfrieslands von 1918 bis in die Gegenwart. Bredstedt 2006, S. 169f. Eine lesenswerte literarische Beschreibung des Baubooms liefert der damalige Redakteur der „Zeit“ Rudolf Walter Leonhardt: Sylt und seine Feinde 1971. In: Berkefeld, Henning (Hg.): Sylt in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1991, S. 274-277.

348 Siehe auch die Dokumentation von ausschließlich dem Projekt ablehnend gegenüberstehenden Leserbriefen in Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation der „Bürgerinitiative Sylt“ e. V. zum geplanten „Atlantis“-Hochhaus in Westerland (Bebauungsplan Nord 25). Westerland 1972, S. 43-47.

349 Vgl. Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation, S. 43.

das Projekt nicht nur in der Sylter Bevölkerung auslöste.³⁵⁰ Es gelang der Bürgerinitiative auch, sich mehr oder weniger prominenter Fürsprecher vornehmlich aus einem wissenschaftlichen Milieu zu verschaffen, um genügend Druck gegenüber der Landesregierung aufzubauen.³⁵¹ Auch auf der Straße machten die Gegner_innen des Appartementbaus ihrem Unmut über das Bauprojekt in Protestmärschen Luft. Es wurden wohl sogar Autoreifen zerstochen und einige Fensterscheiben eingeworfen, was den Spiegel zu einem etwas schiefen Apo-Vergleich verleitete.³⁵² Die politische Grundhaltung der Protestierenden ist damit aber nur ungenügend beschrieben. Vielmehr handelte es sich bei der Bürgerinitiative um ein breites gesellschaftliches Bündnis verschiedener Bevölkerungsteile, die aus recht unterschiedlichen Motiven gegen die weitere Bebauung Westerlands mit Appartementshochhäusern protestierten. Gleichzeitig waren die Zeitumstände günstig für die Bildung solcher Initiativen, die auch andernorts in Schleswig-Holstein

350 So stammten zahlreiche Leserbriefe in der von der Bürgerinitiative veröffentlichten Dokumentation von nicht auf Sylt ansässigen Personen. Zwar ist hierbei zu berücksichtigen, dass solche Zuschriften gerade aus diesem Grund zur Veröffentlichung ausgewählt wurden. Es ist hingegen auch aus anderen Quellen belegt, dass die Planung von „Atlantis“ selbst nach dem Planungsstopp noch überregionale Resonanz entfalten konnte. Vgl. hierfür z. B. die Eingabe an den Petitionsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags einer Urlauberin aus Bonn vom Juni 1973, in dem diese die rücksichtslose Bebauung der Insel beklagt. Die Eingabe ist überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 33789. Vgl. weiterhin die wohl ebenfalls hochgradig subjektive Auswahl von Leserbriefen und anderen Kommentaren bei Bruns, Herbert: Sylt. Insbesondere auf den S. 287–296 wird eine Auswahl von Leserbriefen präsentiert.

351 Zunächst hatte nämlich der Innenminister die Bedenken gegen „Atlantis“ zurückgewiesen. Vgl. KrA NF, Abt. B4, Nr. 3513, Bd. 1: Schreiben Innenminister Schlegelberger an den Handels- und Gewerbeverein Sylt e.V. vom 16.06.1969; erst im Mai schrieb der neu ernannte Innenminister Titzck an den Wirtschaftsminister, dass eine Genehmigung des Projekts seiner Meinung nach lt. Baurecht nicht möglich sei. Vgl. ebd.: Schreiben des Innenministers an den Minister für Wirtschaft und Verkehr, Ref. Fremdenverkehr vom 28.05.1971; vgl. zur Kritik der Bürgerinitiative an dem Projekt bspw. die vielen angeführten Wortmeldungen vermeintlicher oder tatsächlicher „Experten“ bei Bruns, Herbert: Sylt. Vgl. insbes. den Brief von Prof. Dr. Grzimek an Willy Brandt in Bruns. Erneut abgedruckt in Stojan: Denkwürdigkeiten, S. 19.

352 Vgl. Zeichen gesetzt. In: Der Spiegel vom 14.02.1972. Nr. 8 (1972), S. 69–70.

gegen touristische Großprojekte aktiv wurden.³⁵³ Neben dem Schutz der Küstenlandschaft, der Befürchtung zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs und damit einhergehenden Umwelt- und Lärmbelastungen war es auch die Angst vor einer Verdrängung der Einheimischen durch Fremde. Dieses entlud sich bis hin zum unverhohlenen fremdenfeindlichen Ressentiment in Leserbriefen und Flugblättern.³⁵⁴ Die Bürgerinitiative hingegen setzte auf Sachargumente, auch wenn diese in manchen Fällen eher auf formallogischen Gedankenoperationen denn auf wissenschaftlicher Expertise beruhten.³⁵⁵ Man kann aber auch vermuten, dass die Motivation von Teilen des Vorstandes der Bürgerinitiative auch auf ganz handfesten Interessen basierte, war doch die Vorsitzende Enns Eigentümerin einer Pension und deren zweiter Vorsitzender gleichzeitig Vorsitzender des Sylter Haus- und Grundeigentümer-Vereins.³⁵⁶

Eine weitere fast schon skurrile Figur aus dem Milieu der „Atlantis“-Gegner_innen ist an dieser Stelle zu nennen: Der Umweltschützer Herbert Bruns spielte als entschiedener Gegner des Projekts eine wichtige Rolle. In seiner Funktion als Vertreter des „Deutschen Bund für Lebensschutz“, einer aus der eher völkischen Traditionslinie der sich in dieser Zeit formierenden Umweltschutzbewegung kommenden Organisation, gehörte er zu den umtriebigen Aktivisten der Protestbewegung, wobei seine Rolle innerhalb der Bürgerinitiative selbst nur schwer einzuschätzen ist. In zahlreichen Leserbriefen, Schreiben an Landes- und Bundespolitiker_innen und in der Mobilisierung prominenter Fürsprecher_innen der Protestbewegung, wie dem Naturschützer Bernhard Grzimek, trat Bruns in Erscheinung. Als Vorsitzender

353 Vgl. z. B. für das Maritim-Projekt in Travemünde Braun, Axel: Voraussetzungen, Probleme und Auswirkungen von planerischen Maßnahmen im Fremdenverkehrsraum – aufgezeigt am Beispiel eines Hotel-, Kongreß- und Freizeitzentrums an der Lübecker Bucht. In: Die Heimat. Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von Schleswig-Holstein und Hamburg 86 (1979), S. 113–126, hier S. 113.

354 Vgl. bspw. das im Hamburger Abendblatt vom 18.05.2013 zitierte Flugblatt, in dem „Inselfremde Finanzgruppen“ bezichtigt werden, den Sylter_innen ihre Erwerbsquelle wegzunehmen, nachgedruckt bei Stojan, Ernst-Wilhelm: Denkwürdigkeiten, S. 12.

355 Vgl. z. B. die Diskussion der Notwendigkeit eines neuen Kurmittelhauses in Westerland. In: Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation, S. 10f.

356 Vgl. zu Enns persönlichen Interessen Wöbse, Anna-Katharina: Kritisch denken, S. 50.; vgl. auch Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation, Blatt 1.

des angeblich weltweit agierenden Lebensschutzbundes trat er als bedeutender Funktionsträger einer vermeintlichen Massenorganisation auf, die dieser Verein zu keinem Zeitpunkt war.³⁵⁷ Bruns erwies sich als sehr geschickt im Umgang mit den Medien, da zahlreiche seiner Stellungnahmen tatsächlich veröffentlicht wurden. Daneben stellt seine Dokumentation der Aktionen der Bürgerinitiative eine der wichtigsten Quellen für die Aktivitäten der Bürgerinitiative dar, in der Bruns selbst in der dritten Person ausführlich zu Wort kommt.³⁵⁸ Während die Argumente der Befürworter_innen des Projekts besonders den Aspekt der Notwendigkeit einer Modernisierung des Seebades betonten, vermischt sich in den Beiträgen der Gegner_innen eine recht naive Sehnsucht nach alten Zeiten mit einer Sorge um die Folgen solcher Bauprojekte für Umwelt und Natur.³⁵⁹

Das Scheitern von „Atlantis“ als Verdichtungspunkt für die Kehrtwende in der Tourismuspolitik

„Atlantis“ scheiterte trotz des positiven Entscheids der Westerländer Stadtvertretung an der Intervention der Landesregierung. Knapp fünf Monate nach der Genehmigung des Bebauungsplans durch die Kommune Westerland am 18. April 1972 stoppte der schleswig-holsteinische Innenminister Titzck das Projekt.³⁶⁰ Der Begründungstext des Ablehnungsbescheids verdeutlicht nicht allein die Bedenken der Lan-

357 Zu einer ähnlichen Bewertung von Bruns kam auch unlängst Wöbse, Anna-Katharina: Kritisch denken, S. 57f.

358 Siehe Bruns, Herbert. Sylt. 1. und 2. Halbband.

359 Einzig Herbert Bruns legte seine Vorstellungen in einer umfassenden (und zweifellos kaum gelesenen) Publikation vor. Vgl. Bruns, Herbert: Lebensschutz oder Bioprotektion als Integration von Menschen-, Tier-, Pflanzen-, Natur- und Landschaftsschutz. Wissenschaftliche Begründung und praktische Forderungen zur Erhaltung und Schaffung gesunder Lebensgrundlagen des Menschen, der Tiere und der Pflanzen. Wiesbaden 1969. Bruns versucht hier eine logische Herleitung der Sinnhaftigkeit umweltschonender Verhaltensweisen und bietet sich und ein von ihm in Eigeninitiative gegründetes „erste[s] Lebensschutzzentrum der Erde“ (S. 41) als „wissenschaftliches und informatorisches Zentrum“ zur Rettung der Welt an; vgl. hierzu aber auch die zahlreichen Leserbriefe in Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation, Blatt 43-47; vgl. auch die o. g. Eingabe der Urlauberin aus Bonn in LAS, Abt. 691, Nr. 33789.

360 Ein Abdruck des Ablehnungsbescheids findet sich bei Bruns, Herbert: Sylt, S. 368-370.

desregierung gegen weitere Bauprojekte, sondern er zeigt auch, welche Handhabe überhaupt gegenüber dem von der Kommune eigenverantwortlich auszuübenden Planungsrecht bestand. Neben allgemeinen Ablehnungsgründen wegen eines Verstoßes gegen die Vorgaben in Bezug auf die Raumordnung des Bundeslandes sind es vor allem Zweifel hinsichtlich eines vergrößerten Verkehrsaufkommens in Westerland, die hier angeführt werden.³⁶¹ Es ist zu vermuten, dass das beigefügte Schreiben nicht in umfassender Weise die Begründung für die Ablehnung der Landesregierung liefert. Heute ist es oftmals das Vorkommen bedrohter Tierarten auf zur Bebauung vorgesehenen Flächen, mit denen ein Bau- bzw. Planungsstopp juristisch durchgesetzt werden kann. In den 70er Jahren übernahmen die Befürchtungen vor einem Verkehrskollaps diese Funktion, lieferten also die rechtliche Grundlage für die Formulierung allgemeiner Vorbehalte gegen weitere Großbauprojekte. Der immer stärker werdende Autoverkehr auf der Insel war dann auch im folgenden Zeitraum der Ansatzpunkt für weitere planerische Maßnahmen der schleswig-holsteinischen Landesregierung. Im Rahmen eines neuerlichen Gutachtens einer unabhängigen Forschergruppe sollten Vorgaben für die weitere Strukturpolitik auf der Insel Sylt erarbeitet werden.³⁶² Schon die Ausschreibung zeigt, dass die Lö-

361 Vgl. ebd., S. 368f.

362 Vgl. Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/ Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt. Bei dieser Kurzfassung handelt es sich um den maßgeblichen, zur Veröffentlichung vorgesehenen Teil des Gutachtens. Der Vorgang zur Erstellung des Gutachtens ist überliefert in LAS, Abt. 691, Nr. 33635 (Ausschreibung), 33636, 33702 (Text des Gutachtens), 33789, 33890, 33921, 33985, 33988, 34098, 34197, 34198, 34199, 34200, 34236 und 34260. Die Probleme des Straßenverkehrs auf Sylt im Zuge der Ausweitung des Fremdenverkehrs waren schon seit Längerem bekannt und hatten schon im Jahr 1970 zur Auftragsvergabe für ein Verkehrsgutachten und zu umstrittenen verkehrspolitischen Maßnahmen von Seiten der Kommune geführt. Vgl. Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt, S. 88-98. Im Zeichen allgemeiner Automobilität fiel in das Jahr 1970 dann auch das endgültige Ende der Sylter Inselbahn, einer Schmalspurbahn, die bis dahin durchaus im Rahmen der Beförderung von Urlauber_innen von Bedeutung gewesen war, aufgrund von Investitionsrückständen jedoch nicht weiter betrieben werden konnte. Vgl. Paulsen, Sven (Hg.): „Blumen pflücken während der Fahrt verboten“. 125 Jahre Sylter Verkehrsgeschichte. 2. Aufl. Westerland 2013, S. 53.

sung der Verkehrsprobleme einen der Schwerpunkte darstellte.³⁶³ Aus den Unterlagen des Landesarchivs Schleswig-Holstein wird hierbei deutlich, dass die Landesregierung, abgesehen von der Verkündung des Planungsstopps im konkreten Einzelfall „Atlantis“, nach rechtlichen Möglichkeiten suchte, um weitere Großprojekte zu verhindern. Noch im Sommer 1972 kam ein Mitarbeiter der „Arbeitsgruppe Sylt“ der Landesregierung zu der Beurteilung, dass

„eine landesplanerische Veränderungssperre nur zulässig [sei], wenn eine Änderung der landesplanerischen Zielsetzungen eingeleitet ist. Nach der Neufassung des Landesraumordnungsplanes sei bei umfangreichen Großvorhaben des Fremdenverkehrs Zurückhaltung geboten, so daß sich aus diesen Gründen eine Veränderungssperre unter Umständen rechtfertigen ließe. Allerdings könne von dieser Art der Baubeschränkung nur Gebrauch gemacht werden, wenn dadurch keine Entschädigungsansprüche ausgelöst werden. Die Anwendung müsse daher auf neue Planungen beschränkt bleiben, die aber ohne dies über die Bauleitplanung gesteuert werden könnten.“³⁶⁴

Im Sinne einer landesplanerischen Strukturpolitik nahm die Landesregierung die in der Bevölkerung hoch umstrittenen Planungen für „Atlantis“ zum Anlass, in weit stärkerem Maße als bislang in die kommunale Planungshoheit einzugreifen und hinsichtlich der Entstehung immer neuer touristischer Großprojekte dauerhaft politische Kompetenzen an sich zu ziehen. Weitergehenden Begehrlichkeiten der Westländer Bürgerinitiative, an der Bestandsaufnahme der touristischen Strukturen durch die Gutachtergruppe beteiligt zu werden, wurde jedoch von Seiten des Innenministeriums eine Absage erteilt.³⁶⁵ Auch auf Sylt führte das Scheitern von „Atlantis“ zu einem Umdenken in der

363 Die Ausschreibung findet sich in LAS, Abt. 691, Nr. 33635. Die Aufgabenstellung für die Gutachtergruppe umfasst sieben Ziele, deren erstes mit „Lösung der Verkehrsprobleme unter Priorität des öffentlichen Nahverkehrs vor dem Individualverkehr“ umrissen wird (ebd., Bl. 69). Zur Zielsetzung des Gutachtens vgl. auch Regierungserklärung zur Situation und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein von Wirtschaftsminister Narjes am 07.03.1972. In: Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 13.-20. Sitzung am 07.03.1972, S. 717–728, hier S. 721f.

364 LAS, Abt. 691, Nr. 33636: Protokoll Sitzung der „Arbeitsgruppe Sylt“ am 11.07.1972.

365 Vgl. ebd.: Schreiben von MR Dr. Laux an die Vorsitzende der Sylter Bürgerinitiative Clara Enns vom 04.07.1972.

Stadtverwaltung. Der Magistrat verabschiedete einen allgemeinen Baustopp für den Stadtkern und für weitere Gebiete, wobei schon genehmigte Bauvorhaben jedoch noch ausgeführt wurden. Newig konstatiert einen langsamen Neuorientierungsprozess aufgrund der schädlichen Auswirkungen des Freizeitwohnwesens für den weiteren Verlauf der 70er Jahre.³⁶⁶

4.3 Tourismusindustrie

Zu Beginn des Kapitels habe ich die These aufgestellt, dass der Tourismus in den 60er Jahren in die „industrielle“ Phase eintritt. In diesem Abschnitt soll nun zunächst geklärt werden, ob sich diese Bezeichnung einerseits als tragfähig erweist und es wird anschließend nach der Wahrnehmung der Zeitgenossen gefragt werden, die diesen Prozess durch ihre Analysen und Darstellungen begleitet haben, den öffentlichen Diskurs über die „Tourismusindustrie“ also maßgeblich geprägt haben. Des Weiteren werde ich einen sprachlichen Ableger dieser Diskussion, nämlich die in den 60er und 70er Jahren gehäuft auftretende sprachliche Figur der sogenannten „weißen Industrie“ anhand von Quellen vor allem aus Schleswig-Holstein analysieren.

4.3.1 Industrialisierung des Fremdenverkehrs

Von einer Tourismusindustrie zu sprechen ist weder im Rahmen der allgemeinen Öffentlichkeit noch des kleinen Feldes der Tourismuswissenschaftler_innen bzw. Tourismushistoriker_innen besonders ungewöhnlich.³⁶⁷ So definiert ein willkürlich ausgewähltes und leicht verfügbares Medium, das Online-Statistik-Portal Statista, den Begriff fol-

366 Vgl. Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnwesen, S. 88.

367 Titelgebend bspw. bereits bei Hochreiter, Rolf/Arndt, Ulrich: Die Tourismusindustrie. Eine Markt- und Wettbewerbsanalyse. Frankfurt a. M., Bern, Las Vegas 1978; siehe auch Pagenstecher, Cord: The Construction of the Tourist Gaze. How industrial was post-war German Tourism? In: Laurent Tissot (Hg.): Construction d'une industrie touristique au 19e et 20e siècles. Perspectives internationales/Development of a Tourist Industrie in the 19th and 20th Centuries. International Per-

gendermaßen: „Zur Tourismusindustrie werden die Bereiche Gastgewerbe, Reiseunternehmen, Reiseveranstaltung und Reisebüros gezählt. Die Tourismusindustrie wird auch als Fremdenverkehrswirtschaft oder Tourismusbranche bezeichnet.“³⁶⁸ Und auch die Tourismushistoriker Spode, Pagenstecher, Manning und Hachtmann widmen sich dem Begriff der Tourismusindustrie und dem Grad seiner Industrialisierung in eigenen kurzen Kapiteln.³⁶⁹ Dem allgemeinen Sprachgebrauch steht in wissenschaftlicher Hinsicht der zumindest problematische Befund gegenüber, dass der Tourismus keine Industrie im herkömmlichen Sinne ist, denn er produziert in seinen Kernbereichen keine Güter, sondern verkauft Dienstleistungen. Dies stellt nach der Einteilung der Wirtschaft in Sektoren insofern ein Problem dar, als dass es sich bei ‚Industrie‘ und ‚Dienstleistungen‘ eben um zwei unterschiedliche Wirtschaftssektoren handelt, die für die Erklärungskraft der mit dieser Einteilung eng verbundenen Drei-Sektoren-Hypothese von entscheidender Bedeutung sind. Diese Einteilung der Wirtschaft in Sektoren steht zwar seit der Vorstellung der Theorie immer wieder in der Kritik und auch die Trennschärfe zwischen den verschiedenen Sektoren wird gerade für die Geschichte seit Gründung der Bundesrepublik immer wieder in Frage gestellt.³⁷⁰ „Als grundlegende Modellvorstellung ist die ‚Drei-Sektoren-Hypothese‘ jedoch in der Fachwissenschaft akzep-

spectives. Neuchâtel 2003, S. 373–389; weiterhin Pagenstecher, Cord: Von der Strandburg zur Bettenburg. Zur Visual History des bundesdeutschen Ostsee-Tourismus. In: Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte 20 (2011), S. 146–173, hier insbes. S. 149.

368 Das Zitat ist zu finden unter der Adresse <http://de.statista.com/statistik/faktenbuch/290/a/branche-industrie-markt/tourismusbranche/tourismusindustrie/>, abgerufen am 23.10.2017. Zwar verzichtet der Brockhaus in seiner letzten gedruckten Ausgabe darauf, von einer Tourismusindustrie zu sprechen, und betont den Dienstleistungscharakter der Tourismuswirtschaft, stellt im Weiteren jedoch die Produktion von Sachgütern durch die Tourismuswirtschaft heraus. Vgl. Brockhaus Enzyklopädie in 30 Bänden. Bd. 21 TALB-TRY. 21. Aufl., Leipzig, Mannheim 2006, S. 614–619, hier S. 617.

369 Vgl. Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 45–48; Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte. Göttingen 2007, S. 160–163; Manning, Till: Die Italiengeneration. Stilbildung durch Massentourismus in den 1950er und 1960er Jahren. Göttingen 2011, S. 11f., 326–334.

370 Vgl. Steiner, André: Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt des wirtschaftlichen Strukturwandels in West und Ost? In: Jarausch, Konrad H. (Hg.): Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte. Göttingen 2008, S. 29–48, ins-

tiert“³⁷¹ und es darf hinzugefügt werden, in der öffentlichen Diskussion sogar noch weit über den Charakter eines Modells hinaus.

Der Industriebegriff ist aber keineswegs so eindeutig, wie er auf den ersten Blick erscheint. Selbst die landläufige Verknüpfung zwischen dem Begriff der Industrie und der Produktion von Sachgütern hält einer genaueren Überprüfung kaum stand und bildet sozusagen den Aufhänger für meine Überlegungen zur Tourismusindustrie als „weißer Industrie“. Ein Blick in einige einschlägige Nachschlagewerke zur Gesellschaft und Wirtschaft Deutschlands soll diese Problematik verdeutlichen.

So definiert beispielsweise das weit verbreitete Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands den Begriff Industrie eben nicht nur als „hochgradig arbeitsteilige, fabrikmäßig organisierte, maschinengestützte Herstellung von Sachgütern in großen Serien“, sondern akzeptiert diese Kurzdefinition höchstens als „eine technische Kerndefinition von ‚industrieller Fertigung‘ als einer Organisationsform von Produktion“.³⁷² Industrie meint aber noch viel mehr und sie

„zeigt sich in den ‚Fabriklandschaften‘ des Ruhrgebiets, der Pittsburgh-Area oder in Lothringen, Industrie zeigt sich als technisches Produkt, vor allem als Massengüter, seien es nun Uniformen, Schreibmaschinen, Automobile oder Lego-Steine, und Industrie zeigt sich in Form von shopping-malls und Groß-Kliniken, aber auch in der Siedlungsstruktur ganzer Regionen und im Verkehrsnetz.“³⁷³

bes. S. 30; vgl. Hesse, Jan-Otmar: Ökonomischer Strukturwandel. Zur Wiederbelebung einer wirtschaftshistorischen Leitsemantik. In: Geschichte und Gesellschaft 39 (2013), S. 86-115, hier S. 98-104; vgl. zuletzt auch Steiner, André: Abschied von der Industrie? Wirtschaftlicher Strukturwandel in West- und Ostdeutschland seit den 1960er Jahren. In: Plumpe, Werner/Steiner, André (Hg.): Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960-1990. Göttingen 2016, S. 15-54, hier S. 19-23. Dort auch Hinweise auf weiterführende Literatur.

371 Grüner, Stefan: Strukturwandel und (Schwer-)Industrie – Forschungsstand und Perspektiven. In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster 2014, S. 123-156, hier S. 127.

372 Schmidt, Gert: Industrie. In: Schäfers, Bernhard/Zapf, Wolfgang (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Bonn 2001, S. 306-318, hier S. 306.

373 Ebd.

Industrie ist also in diesem Sinne nicht mehr auf die Produktion von Sachgütern beschränkt, sondern umfasst die gesellschaftliche Durchsetzung eines bestimmten Prinzips zur Herstellung von Gütern, seien es materielle oder immaterielle. Analog hierzu verwendet das Handwörterbuch auch den Begriff der „Industrialisierung“ nicht allein für den landläufig vor allem mit dem 19. Jahrhundert verknüpften und somit historischen Prozess der Durchsetzung industrieller Güterproduktion in Westeuropa und den USA, sondern als eine fortdauernde Entwicklung durch „zunehmende[...] Ausweitung und Intensivierung industrieller Produktion sowohl auf Gesellschaftsebene wie im Weltmaßstab.“³⁷⁴ Noch weiter verdichtet kommt der Autor zu dem Schluss: „Industrie ist ein umfassender gesellschaftlicher Tatbestand.“³⁷⁵ Auch der Brockhaus in seiner Funktion als Standardlexikon kommt in seinem Lemma zum Begriff der „Industrialisierung“ zu dem Befund, dass diese in einer „Ausbreitung hochproduktiver industrieller Methoden der Fertigung und Leistungserstellung in allen Wirtschaftsbereichen“ zum Tragen komme.³⁷⁶

In diesem Sinn verstehe ich Industrie und Industrialisierung als Durchsetzung industrieller Methoden in der Produktion von Gütern. Industrialisierung hat ihre historischen Wurzeln zwar im 19. Jahrhundert, bleibt aber nicht auf den Bereich der Sachgüterproduktion beschränkt. Sie ist als „umfassender gesellschaftlicher Tatbestand“ auch auf den Bereich der Dienstleistungen zu übertragen.³⁷⁷ Schon Hans Magnus Enzensberger wies in seinem für die Tourismusgeschichte grundlegenden Aufsatz aus dem Jahr 1958 darauf hin, dass der Tourismus eine „Industrie großen Stils“ darstelle, deren Hauptkennzeichen aus „Normung, Montage und Serienfertigung“ bestünden.³⁷⁸ Zwar war Enzensbergers Urteil über das Ausmaß des Fremdenverkehrs in der Bundesrepublik wohl etwas verfrüht, die Ära des Massentourismus sollte nämlich erst im nächsten Jahrzehnt anbrechen. Dennoch war mit dieser Sichtweise auf das Phänomen der Industrialisierung der

374 Ebd.

375 Ebd., S. 307.

376 Brockhaus Enzyklopädie in 30 Bänden. Bd. 13 HURS bis JEM. 21. Aufl., Leipzig, Mannheim 2006, S. 253.

377 Schmidt, Gert: Industrie, S. 307.

378 Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus, S. 196.

Weg gewiesen für ein besseres Verständnis des Fremdenverkehrs, der sich am Beispiel Schleswig-Holsteins in der Entstehung der Feriencentren festmachen lässt.³⁷⁹ Zu den drei von Enzensberger verwendeten Begriffen zur Charakterisierung der Industrialisierung des Fremdenverkehrs, die vor allem die konkreten Produktionsbedingungen der Ware charakterisieren, müssen für die Beschreibung des modernen Massentourismus als Industrie aber noch weitere hinzugefügt werden. Industrielle Produktion benötigt im Zeitalter des Fordismus, zu dem die 60er und 70er Jahre des 20. Jahrhunderts zu zählen sind, auch den Massenkonsum, der die normierte Produktion rentabel machte. Darüber hinaus ist industrielle Produktion auch von einem hohen Mitteleinsatz und Kapitalkonzentration gekennzeichnet. Die schleswig-holsteinischen Feriencentren waren Großanlagen, für deren Errichtung große Geldsummen investiert werden mussten, die von den Bauträgern auf verschiedenen Wegen bei Investor_innen eingesammelt wurden. Lohnenswert wurde der Betrieb der Anlagen weiterhin nur bei möglichst rationaler Bewirtschaftung, für die wiederum neben der Normierung des Produkts auch ein hoher Belegungsgrad der Anlagen im Jahresverlauf erforderlich war.

Die Entstehung der Feriencentren veränderte die Struktur des schleswig-holsteinischen Tourismuslandschaft von Grund auf, auch wenn die Anlagen zu den traditionellen Angebotsformen der privaten und gewerblichen Zimmervermietung zunächst nur hinzutraten und noch nicht die Mehrheit der für den Fremdenverkehr zur Verfügung stehenden Betten ausmachten. Die Struktur der Feriencentren ist „geprägt von Produktions-, Angebots- und Vertriebsmethoden der Industrie, die in den touristischen Markt eingeführt worden sind.“³⁸⁰ Sie weisen „alle Kennzeichen von industriellen Konzernbetrieben“ auf.³⁸¹ Und Pagenstecher charakterisiert das Feriencentrum Damp als „fordistisch rationalisierte Urlaubsfabrik“.³⁸² Die durch die Feriencentren zur Verfügung gestellten Betten stellten in den 70er Jahren noch nicht die

379 Vgl. zu meiner Beurteilung des Enzensberger-Textes vor dem Hintergrund der Entstehung des Massentourismus Harbeck, Thorsten: Der Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Tourismus, S. 212f.

380 Kurz, Reinhart: Feriencentren an der Ostsee, S. 47.

381 Ebd.

382 Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 148.

Mehrheit aller Fremdenverkehrsbetten. Da es an der Westküste Schleswig-Holsteins zwar mehrere größere Appartementanlagen beispielsweise auf Sylt gab, jedoch keine Anlage mit mehr als 1.000 Betten und integrierten Gewerbe- und Freizeiteinrichtungen, wird die Bedeutung des durch die Entstehung der Feriencentren ausgelösten Strukturwandels erst durch einen Blick auf die Beherbergungsstruktur an der Ostseeküste deutlich: Innerhalb weniger Jahre war die neue Angebotsform ‚Ferienzentrum‘ schon für knapp 30 % aller Fremdenbetten verantwortlich.³⁸³ Die Feriencentren standen hierbei in einem engem Konkurrenzverhältnis zu den traditionellen Beherbergungsformen und es setzte angesichts der Überkapazitäten ein Verdrängungswettbewerb ein, der aber langfristig wegen der Rentabilitätsprobleme der Feriencentren für die Privatvermieter_innen insgesamt nicht ruinös verlief, in vielen Fällen aber doch zur Aufgabe dieses Nebenerwerbs führte.³⁸⁴ Der strukturverändernde Effekt der Feriencentren trat also unabhängig davon ein, ob diese Angebotsform selbst für die meisten Übernachtungen und Bettenkapazitäten sorgte.

Der Bau von Großprojekten an der Ostseeküste verlief nicht immer reibungslos. Während für Damp keine Bürger_innenproteste bekannt sind, hatte es auf Fehmarn immerhin kritische Stimmen gegeben, die die Umgestaltung der Tiefehalbinsel für überdimensioniert hielten. Widerstand in Form von Bürger_innenprotesten konnte hier jedoch von mir nicht in nennenswertem Ausmaß ermittelt werden. Im zu Lübeck gehörenden Seebad Travemünde sorgte der Neubau des über 100 Meter hohen Maritim-Hotels für überregional wahrnehmbaren Unmut in der Bevölkerung. Das 500-Betten-Projekt wurde aber dank der Befürworter_innen in der Stadtverwaltung gebaut, der Protest von 10.000 Bürger_innen, organisiert durch eine Bürgerinitiative, blieb erfolglos. Auch hier scheinen die finanziellen Anreize in Form von Abschreibungsmöglichkeiten und Zonenrandförderung den Ausschlag gegeben zu haben.³⁸⁵ Der Protest gegen „Atlantis“ auf Sylt ist

383 Vgl. Kurz, Reinhard: Feriencentren an der Ostsee, S. 82 u. 245. Ohne die Privatquartiere betrug der Anteil der Feriencentren sogar knapp 40 %.

384 Vgl. ebd., S. 95.

385 Vgl. zum Komplex des Maritim Hotels in Travemünde den Artikel mit dem Titel: „Für Hohlköpfe“. In: Der Spiegel vom 17.05.1971. Nr. 21 (1971), S. 62-65; siehe auch Braun, Axel: Voraussetzungen, Probleme und Auswirkungen, S. 113-126.

bereits geschildert worden. Zwar waren diese Proteste m. E. nicht grundsätzlich modernisierungsfeindlich oder gegen Fremdenverkehr als Erwerbsgrundlage insgesamt gerichtet. Sie sind jedoch durchaus als Reaktion auf den als bedrohlich empfundenen Wandel in den Fremdenverkehrsorten und den Industrialisierungsprozess im Fremdenverkehr zu begreifen.³⁸⁶

4.3.2 „Weiße Industrie“

Die sprachliche Verknüpfung des Industriebegriffes mit dem Fremdenverkehr ist deutlich älter als die oben beschriebene tatsächliche Industrialisierung dieses Wirtschaftszweiges.³⁸⁷ Schon in den späten 40er Jahren wurde beispielsweise im schleswig-holsteinischen Landtag über den Fremdenverkehr von der „Industrie ohne Schornsteine“ gesprochen, seit den frühen 60er Jahren dann auch gelegentlich von der „weißen Industrie“.³⁸⁸ Der Begriff kommt aber im institutionalisierten Politikbetrieb nicht besonders häufig vor. Deutlich öfter wird er in den Medien verwendet bzw. dann, wenn Politiker_innen über die Medien oder in öffentlichen Reden für den Fremdenverkehr werben wollten.³⁸⁹ Hinter dem Begriff der „weißen Industrie“ verbergen sich eine ganze Reihe von Bedeutungsebenen. Zu nennen ist die augenscheinliche Farbsymbolik, die neben der Assoziation der Farbe Weiß mit Reinheit und Unschuld auch noch als Anspielung auf weiße Strände, weiße Wolken vor blauem Himmel, weiß gekachelte Kurbetriebe und weiß

386 Vgl. zum Thema des Protests gegen baulichen Wandel auch Führer, Karl-Christian: Die Stadt, das Geld und der Markt. Immobilienspekulation in der Bundesrepublik 1960-1985. Berlin 2016, S. 372f.

387 Teile meiner Forschungsergebnisse zu diesem Thema habe ich bereits publiziert in meinem Aufsatz Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein, S. 244-248. Der dort publizierte Text wurde grundlegend überarbeitet und um weitere Aspekte ergänzt.

388 Das erste Zitat findet sich in Plenarprotokoll: 1. WP, 23. Tagung am 03. und 04.06.1949, S. 8, Rede des Arbeitsministers Preller (SPD); als „weiße Industrie“ taucht der Begriff ab den 50er Jahren gelegentlich auf, bspw. in ebd., 3. WP, 80. Sitzung am 28.01.1958, S. 3328, Rede des Abgeordneten Knudsen (CDU). Bei den Zitaten ist die leicht distanzierende Verwendung gemein.

389 Vgl. hierzu die Beispiele aus der politischen Kommunikation in Harbecke, Thorsen: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein, S. 245f.

und sauber gekleidetes Badepersonal zu lesen ist. Dann verweist die „weiße Industrie“ aber auch auf ihr vermeintliches Gegenteil, die eigentliche und damit aufgrund von Rußentwicklung oft mit der Farbe Schwarz verknüpfte Schwerindustrie.³⁹⁰ Die Gegenüberstellung ist aber nicht absolut. Im strukturschwachen und landwirtschaftlich geprägten Schleswig-Holstein war der Fremdenverkehr in den 50er Jahren niemals als Ersatz für die erwünschte Ansiedlung von Industriebetrieben gedacht, sondern nur als eine Perspektive für jene Gebiete, in denen ein Bedeutungszuwachs industrieller Produktion kaum möglich schien. Für diese Räume Schleswig-Holsteins galt in der politischen Kommunikation der Landesregierung die Devise, „daß Einrichtungen der ‚Weißen Industrie‘ eine Beträchtliche Steigerung der Wirtschaft darstellen, so daß sie gefördert werden müssen.“³⁹¹

In den 60er Jahren ist eine deutliche Konjunktur des Sprechens über die „weiße Industrie“ in den Medien festzustellen. Zunächst tauchte sie als Redewendung in zahlreichen Zeitungsartikeln auf, bei denen sie als sprachliche Figur ein wenig Abwechslung in die ansonsten in der Regel inhaltsarme Berichterstattung über den Fremdenverkehr bringen sollte, die regelmäßig über gestiegene Übernachtungszahlen oder den Aufschwung dieses Wirtschaftszweiges allgemein berichtete. Meist wurde in Anführungszeichen von der „weißen Industrie“ oder auch „Weißen Industrie“ gesprochen.³⁹² Die Anführungszeichen schafften hierbei einerseits Authentizität, weil sie ein Zitat suggerieren, andererseits ermöglichten sie eine Distanzierung.

390 Die Gegenüberstellung funktioniert hierbei ähnlich wie bei dem schon im frühen 20. Jahrhundert auftauchenden und von David Blackbourn analysierten Begriff der „weißen Kohle“, der die vermeintlich ‚saubere‘ Wasserkraft beschrieb. Vgl. Blackbourn, David: Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft, München 2008, S. 256–267.

391 „Wird Burg aus dem Eventualhaushalt gefördert?“ In: Fehmarnsches Tageblatt vom 11.08.1967.

392 Für diese Arbeit wurde die Zeitungsberichterstattung in den Lokalmedien nicht systematisch ausgewertet, weil die Recherche in den Archivquellen zu den Ferientzen recht schnell ergeben hatte, dass die mediale Berichterstattung über den Fremdenverkehr nur wenige Informationen zu bieten hatte. Gleichwohl fanden sich in den ausgewerteten Akten, bspw. aus dem LAS, eine Vielzahl von Presse spiegeln, in denen der Begriff verwendet wird. Stellvertretend sei hier angeführt die Akte LAS, Abt. 691, Nr. 36074, in der sich diverse Artikel aus verschiedenen Zeitungen finden, die den Begriff in den verschieden Schreibweisen verwenden.

Im Zusammenhang mit der medialen Debatte um die schleswig-holsteinischen Großprojekte wurde aus dem zuvor weitgehend positiv verwendeten Begriff ein negativ besetzter. Exemplarisch gezeigt werden kann dies an dem Spiegel-Artikel aus dem Jahr 1971, aus dem auch schon das Eingangszitat für dieses Kapitel stammt. Unter der Überschrift „Das Ruhrgebiet der weißen Industrie“ formulierte Autor Hermann Funke seine umfassende Kritik an dem Bauboom in dem nördlichsten Bundesland: „Was diese Industrie ausbeutet sind die Naturschätze der Insel: die Landschaft, das Klima, die Gäste – schier unerschöpfliche Rohstoffe scheinbar.“³⁹³ Der dem Stil nach kapitalismuskritische Artikel verknüpft die Industriemetapher mit Ausbeutung und Umweltverschmutzung. Selbst die aus anderen Bereichen bekannte Dichotomie zwischen vermeintlich ‚raffendem‘ Finanzkapital und schaffenden einheimischen Zimmervermieter_innen findet sich hier angedeutet. Hier vermeidet der Autor jedoch die empathische Teilnahme, indem er diesen Vorwurf den bürgerlichen Sylter Vermieter_innen in den Mund legt und damit relativiert.³⁹⁴ Die Zeitschrift stand dem Bauboom nicht nur in Schleswig-Holstein insgesamt kritisch gegenüber.³⁹⁵ Aber auch in anderen Publikationen mehrte sich die Kritik an den Bauvorhaben und an der Industrialisierung des Fremdenverkehrs insgesamt. Das bekannteste Beispiel für die zeitgenössische Kritik des modernen Fremdenverkehrs ist sicherlich das Buch von Jost Krippendorf „Die Landschaftsfresser“. Darin heißt es:

Eine neue Ausbeutung greift Platz, die der industriellen Ausbeutung in nichts nahesteht: die Verwandlung der Natur in Freizeitgelände. [...] Und eines Tages stinkt der See, stinkt die Luft, erdröhnt das stille Tal von Verkehrslärm. Eines Tages ist die Landschaft überlastet, die Natur überfordert. Die Leute sagen: »Wie in der Stadt«, und verbringen ihre nächsten Ferien in einer wirklich noch unberührten Gegend, die damit auch mit der selbstzerstörerischen Entwicklung in Berührung kommt.“³⁹⁶

393 Funke, Hermann: Das Ruhrgebiet der weißen Industrie, S. 98.

394 Siehe ebd., S. 103.

395 Dies belegen Artikel wie „Haut hin“. In: Der Spiegel vom 17.08.1970. Nr. 34 (1970), S. 69-70 sowie der schon genannte „In zehn Jahren sind das hier Slums“. In: Der Spiegel vom 03.07.1972. Nr. 28 (1972), S. 56-64.

396 Krippendorf, Jost: Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen? Bern, Stuttgart 1975, S. 52.

In Krippendorfs Buch von 1975, das bis zur Mitte der 80er Jahre vier Neuauflagen erlebte, wurde die Kritik der Industrialisierung des Fremdenverkehrs mit einem kulturkritischen Ansatz verknüpft, wie er auch bei Enzensberger schon zu finden war. Fremdenverkehr wurde hier generell mit der Zerstörung der Landschaft und mit Umweltverschmutzung in Verbindung gebracht. Der Ingenieur Jesberg hingegen ging noch weiter und wollte Anlagen wie Damp schon unmittelbar nach der Fertigstellung gleich wieder abreißen:

„Die Erholungs-, Freizeit- und Feriententren, gehäufte Beton aus Sinnlosigkeit, Mittelmäßigkeit und Gewinnstreben, von der Costa Brava bis nach Damp, sind reif zum Abbruch. Statt dessen wachsen aus Fadheit, Manipulation und Versprechungen [...] immer mehr Freizeitburgen, um die letzten Reste der freien Zeit durch Zwänge zu binden und die Freiheit der Freizeit ad absurdum zu führen.“³⁹⁷

Ähnlich wie Krippendorf argumentierte in Bezug auf Schleswig-Holstein und die Feriententren auch Merian-Autor Jan Herrchenröder, der durch die „Betonklötze“ die Landschaft verschandelt sah und Damp mit Las Vegas verglich und dessen einziger Trost war: „Nach einem kurzen Spaziergang ist man in der freien Natur, ohne Industrie, auch ohne Fremdenindustrie.“³⁹⁸ In diesem, schon an der Wende zu den 80er Jahren veröffentlichten Text findet sich kein Versprechen von Prosperität und Arbeitsplätzen durch den Ausbau des Fremdenverkehrs mehr. Die durch Skandale und Insolvenzen ins Gerede gekommenen Feriententren wurden in diesem Beispiel bürgerlicher Kulturkritik rein negativ bewertet.³⁹⁹ Die „weiße Industrie“ hatte also am Ende der 70er Jahre ihre Unschuld verloren. Für die trotz der Finanzierungs- und Auslastungsschwierigkeiten der Großanlagen immer noch zahlreichen Gäste war dies allerdings eher eine weitgehend abstrakte Diskussion abgehobener ‚armchair travellers‘. Für sie gilt damals wie heute, der Ausspruch, mit dem auch „Der Spiegel“ einen seiner an-

397 Jesberg, Paulgerd: Bauen für die Freizeit, S. 687.

398 Herrchenröder, Jan: Steinzeit 2000, S. 47.

399 Zum Elitendiskurs über den Fremdenverkehr in dieser Zeit vgl. auch Spode, Hasso: Homogenisierung und Differenzierung. Zur Ambivalenz touristischer Chronotopie-Konstruktion. In: Schnepel, Burkhard/Girke, Felix/Knoll, Eva-Maria (Hg.): Kultur all inclusive. Identität, Tradition und Kulturerbe im Zeitalter des Massentourismus. Bielefeld 2013, S. 93–115, hier S. 93–98.

sonsten kritischen Artikel über die schleswig-holsteinischen Ferienzentren überschrieb: „Die vielen Leute stören gar nicht“.⁴⁰⁰

4.4 Fazit

Der Planungsstopp für neue Großprojekte von 1971 und die Absage an „Atlantis“ im Jahr 1972 sind im Rahmen eines länger andauernden Prozesses des Umdenkens auf Seiten der Landesregierung zu betrachten. Die vermeintlich umweltfreundliche und risikolose „weiße Industrie“ hatte sich hinsichtlich ihrer Folgen für die Küstenlandschaft und die Struktur der Fremdenverkehrsgemeinden als problematischer Weg zur Modernisierung der schleswig-holsteinischen Wirtschaftsstruktur erwiesen. Als die Landesregierung im März 1971 die Gemeinden darauf hinwies, dass weitere Großprojekte des Fremdenverkehrs nicht mehr für förderungswürdig erachtet würden, hatten sich in Erwartung dieser Maßnahme zum Jahresende 1970 noch einmal eine große Anzahl von Gesellschaften gegründet, die den Bau von weiteren Ferienzentren betreiben wollten.⁴⁰¹ Zwar warnte der Wirtschaftsminister Narjes in der maßgeblichen Regierungserklärung vom 7. März 1972 noch vor „unzulässigen Verallgemeinerungen elitärer Geschmacksmaßstäbe“ im Hinblick auf die ablehnende Haltung der Massenmedien gegenüber den Ferienzentren und Appartementbauten, für einen „profillosen Massentourismus“ wollte er dann aber nicht mehr eintreten.⁴⁰² Der nach kurzer Zeit gestoppte stürmische Ausbau der Fremdenverkehrskapazitäten in Form von Großvorhaben hatte aber schon bedeutende Überkapazitäten erzeugt. Ich bin der Ansicht, dass nicht allein diese Überkapazitäten oder die überhandnehmende Inanspruchnahme

400 „Die vielen Leute stören gar nicht“ In: Der Spiegel vom 19.08.1974. Nr. 34 (1974) vom 19.08.1974, S. 36-39.

401 Vgl. Regierungserklärung Fremdenverkehr Minister Narjes vom 07.03.1972. In: Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 720. Vgl. zu diesem Sachverhalt auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 79.

402 Ebd., S. 720. Die Landesregierung behielt diese Haltung auch langfristig bei, wie die Antwort auf eine Kleine Anfrage der SPD-Abgeordneten Hamer und Stojan aus dem Jahr 1978 belegt. Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.222.4: Fremdenverkehrspolitik der Landesregierung SH 1971-1980. Pressemitteilung der Landesregierung vom 08.12.1978.

von fiskalischen Förderungsinstrumenten, sondern auch die gestiegene Bereitschaft der Bevölkerung, sich gegen große Bauprojekte zur Wehr zu setzen und ein langsam aber sicher erwachendes Bewusstsein für die Belange des Umwelt- und Naturschutzes auch auf Seiten der CDU-geführten Landesregierung zu dieser neuen Sichtweise geführt hat. Deutlichster Ausdruck dieses geänderten Bewusstseins ist die Modifizierung des Landesraumordnungsplanes im Jahr 1973, in der die Landesregierung eine „Konsolidierungsphase“ für Großprojekte ab einem Umfang von 200 Betten festschrieb, die auch nach ihrem Ablauf erst einmal nicht in Frage gestellt wurde.⁴⁰³ Ein Vergleich des Raumordnungsprogramms aus dem Jahr 1967 mit den Erläuterungen zu dem Änderungsgesetz von 1973 zeigt aber, dass die Landesregierung am Ende der 1960er Jahre die sich abzeichnende Entwicklung weder absehen konnte noch zu steuern in der Lage gewesen wäre.⁴⁰⁴ Dies dürfte auch Ministerpräsident Stoltenberg im Hinterkopf gehabt haben, als er als strukturpolitisches Ziel ausgab, „die Raumordnungspläne verstärkt als Instrument räumlicher und zeitlicher Steuerung einzusetzen.“⁴⁰⁵ In diesem Bereich hatte Schleswig-Holstein mit dem neuen Raumordnungsbericht 1974 zusammen mit Bayern hinsichtlich des Einsatzes von Raumordnungsplänen zur Tourismussteuerung eine Vorreiterrolle inne.⁴⁰⁶ In Anbetracht der Entstehungsgeschichte der Ferienzentren stellt dies dennoch ein Eingeständnis des Fehlens einer landespoliti-

403 Vgl. Kurz, Reinhard. Ferienzentren an der Ostsee, S. 79. Der Text wurde neben seiner Veröffentlichung im Amtsblatt auch noch einmal gesondert abgedruckt, was seine Bedeutung unterstreicht. Vgl. Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9, Fremdenverkehr, S. 29-41.

404 Das Programm von 1967 findet sich in: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7. Für das Änderungsgesetz des Jahres 1973 mit Erläuterungen siehe ebd. Heft 9. Fremdenverkehr – Erholung 1973. Kiel 1974, S. 29-41; ein detaillierter Vergleich der Dokumente findet sich in Kapitel 5.4.2 dieser Arbeit.

405 Stoltenberg, Gerhard: Vorwort in: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9. Fremdenverkehr – Erholung 1973. Kiel 1974, S. 5-7, hier S. 6.

406 Vgl. Laufer, Heinz/Görgmaier, Dietmar/Laufer-Heydenreich, Sybille: Freizeitpolitik von Bund, Ländern und Gemeinden. Eine Analyse und Versuch einer Neuorientierung. Göttingen, 1976, S. 18-21.

schen Konzeption für die Entwicklung des Fremdenverkehrs bis in die frühen 70er Jahre dar.

5 Die Entstehung einer Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein

5.1 Einleitung – Landestourismuspolitik im Planungsdiskurs

Gab es in Schleswig-Holstein schon in den 60er Jahren eine Tourismuspolitik bzw. – in zeitgenössischer Diktion – eine Fremdenverkehrspolitik, die diesen Namen deshalb verdient, weil ein Politikfeld abgesteckt wurde, welches den Tourismus aus der allgemeinen Wirtschaftspolitik herauslöste, durch weitere Aspekte ergänzte und zum Gegenstand einer gesellschaftlichen Debatte machte? Ich meine nein!

Wohl existierten eine Reihe von Bestimmungen zur Regelung dieses Wirtschaftszweiges und der Fremdenverkehr wurde mit öffentlichen Mitteln gefördert. Dies erfolgte jedoch nur im Rahmen allgemeiner Wirtschaftsförderung.⁴⁰⁷ Da der Fremdenverkehr immer wieder als besonders wichtiger Faktor der schleswig-holsteinischen Wirtschaft bezeichnet wurde und wird, ist dies erklärungsbedürftig. Das Fehlen einer Tourismuspolitik auf Landesebene und die geringe diesem Bereich zugemessene Bedeutung bezeugt eindrucklich die im Jahr 1963 erschienene Sammlung des Schleswig-Holsteinischen Landesrechts. Zwar ordneten die Kompilatoren dem Fremdenverkehr mit der Zahl 7137 eine Kennnummer zu; unter dieser Zahl, die zum Bereich des

407 In diesem Sinne ist eine Fremdenverkehrspolitik in etwa definiert als „Nuance der allgemeinen und besonderen Wirtschaftspolitik“ bei Pöschl, Arnold Ernst: Fremdenverkehr und Fremdenverkehrspolitik. Berlin 1962, S. 237. Eine Zuordnung der diese Fremdenverkehrspolitik durchführenden politischen Ebene erfolgt hiermit aber zunächst nur sehr eingeschränkt. Gemeint ist aber besonders die (österreichische) Gesamtstaatsebene. Die Ebene des Gesamtstaates ist es dann auch, die in den politiktheoretischen Büchern zum Fremdenverkehr bis in die 70er Jahre bestimmend ist. Siehe hierzu bspw. ebenfalls für den Alpenraum als Vorreiterregion für den Fremdenverkehr Zeller, Ernst: Die Fremdenverkehrspolitik des Bundes. Ihre Begründung und Systematik. Uni-Diss. Bern 1949.

Wirtschaftsrechts gehört, findet sich jedoch kein Eintrag.⁴⁰⁸ Eine Tourismuspolitik entwickelte sich erst im Zuge des Strukturwandels im Fremdenverkehr zu Beginn der 70er Jahre. Ab der Mitte der 60er Jahre finden sich erste Ansätze, die zu einer Ausdifferenzierung des Feldes führten. Die Genese dieser Landesfremdenverkehrspolitik wird in diesem Kapitel dargestellt.

Was „Fremdenverkehrspolitik“ in dem von mir verstandenen Sinne auszeichnet, muss zunächst näher bestimmt werden. Eine mögliche Definition findet sich in dem wichtigen betriebs- und volkswirtschaftlichen Lehrwerk von Mundt:

„Regierungen sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene und kommunale Selbstverwaltungen betreiben alle auch Tourismuspolitik, selbst dann, wenn sie sich dessen gar nicht bewusst sind. Man kann deshalb [...] Tourismuspolitik definieren als alles das, was Regierungen in Bezug auf Tourismus beschließen zu tun – oder nicht zu tun. Diese Definition knüpft an die gern verdrängte Tatsache an, dass, so wenig wie es Nicht-Entscheidungen gibt, es auch keine Nicht-Politik geben kann. Derjenige, der sich bewusst oder unbewusst in einer Problemlage vor einer Entscheidung drücken will und alles so weiter laufen lässt, hat damit in Wirklichkeit eine Entscheidung für den *status quo* getroffen.“⁴⁰⁹

Zwar lässt sich über die philosophische Frage nach einer ‚unbewussten Entscheidung‘ sicherlich streiten, die hier präsentierte Definition, die für die in der Gegenwart arbeitende Betriebswirtschaftslehre tragbar sein mag, ist für die historische Betrachtung des Fremdenverkehrs aber wenig hilfreich. Schon 1973 definierte Zedek Tourismuspolitik als

„Handeln [...], dessen Zweckbestimmung sich auf den Fremdenverkehr, das heißt auf seine Beeinflussung im bestimmten Sinne richtet. Um zweckbestimmt, zielgerichtet handeln zu können, müssen Ziel und Zweck allerdings bekannt sein. Die Planung, daß heißt die Festlegung von Zielen und möglichst auch von Mitteln und Wegen zu deren Erreichung, muß also zuvor erfolgen. Aber auch die Planung erfordert eine objektive

408 Siehe Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Sammlung des Schleswig-Holsteinischen Landesrechts. 2 Bde. Kiel 1963.

409 Mundt, Jörn: Tourismus. 4. Aufl. München 2013, S. 482. Von Mundt gibt es außerdem ein spezielles Lehrwerk zur Tourismuspolitik. Es ist aber für die historische Perspektive auf die hier interessierende Landestourismuspolitik ebenfalls nicht hilfreich, als Handbuch für die Gegenwart aber bewährt. Siehe Mundt, Jörn: Tourismuspolitik. München 2004.

Grundlage. Bestandsaufnahme, Beurteilung der Lage und Marktfor-
schung samt Prüfung der Entwicklungstendenzen ergeben sie.“⁴¹⁰

Diese Definition, die durch Zedek im Weiteren noch konkretisiert wird – beispielsweise für den wichtigen Bereich der Raumplanung als ordnungspolitischem Instrument – ist schon deutlich hilfreicher.⁴¹¹ Demnach wäre zu fragen, ab wann ein so geartetes politisches Instrumentarium für die zielgerichtete Steuerung des Wirtschaftsbereichs Fremdenverkehr in dem Bundesland Schleswig-Holstein vorhanden war und wie, und unter welchen Bedingungen, sich dieses entwickelte. Es ist weiter zu fragen, welches die politischen Akteure einer solchen Landesfremdenverkehrspolitik waren und wie diese innerhalb der politischen Öffentlichkeit diskutiert und vermittelt wurde. Dies erweitert die oben genannten Grundbedingen des planvollen und zielgerichteten politischen Handelns um die Ebene der politischen Vermittlung, die m. E. bedeutsam ist, um von einer Fremdenverkehrspolitik sprechen zu können. Nicht nur Regierungshandeln bestimmt Politik, sondern auch die Diskussion und die Debatte um verschiedene, gegebenenfalls auch widerstreitende Konzepte und Vorstellungen.⁴¹²

Die Frage nach der Entstehungsgeschichte einer Landestourismuspolitik ist in zweierlei Hinsicht von Bedeutung. Erstens sollen durch ihre Beantwortung die Mechanismen und Funktionsweisen der Reaktion der Landespolitik auf den zunächst einmal vor allem wirtschaftlichen Strukturwandel untersucht werden, der das Bundesland in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts prägte.⁴¹³ Die Bundesrepublik Deutschland veränderte sich im Untersuchungszeitraum mehr und

⁴¹⁰ Zedek, Gustav: Fremdenverkehrspolitik. Grundlagen und Instrumentarium der Fremdenverkehrspolitik. Salzburg 1973, S. 26.

⁴¹¹ Vgl. ebd., S. 72.

⁴¹² Ableiten lassen sich solche Überlegungen zur Berücksichtigung der versch. Akteure auf der Ebene der Landespolitik bspw. aus der Untersuchung zum Strukturwandel im Ruhrgebiet von Friedemann, Peter/Lauschke, Karl: Regionalgeschichtliche Dimensionen des Strukturwandels in vergleichender Perspektive. In: Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegungen 30 (2003), S. 25-30, hier S. 28ff.

⁴¹³ Vgl. für einen Überblick über die Wandlungsprozesse in Schleswig-Holstein die Teilbereichsskizzen des Forschungsprogramms Danker, Uwe/Lehmann, Sebastian: „Strukturwandel: Schleswig-Holstein als Land“, S. 32-44; vgl. auch das Kapitel zum schleswig-holsteinischen Strukturwandel von Lange, Ulrich: Strukturwandel; zum landwirtschaftlichen und schwerindustriellen Strukturwandel siehe auch Danker, Uwe: Landwirtschaft und Schwerindustrie Schleswig-Holsteins seit 1960:

mehr hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft, blieb aber über fast den gesamten in dieser Arbeit untersuchten Zeitraum eine Industriegesellschaft. Erst in den 70er Jahren fand dieser Übergang dann hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen tatsächlich statt.⁴¹⁴ Der Fremdenverkehr selbst ist im Wesentlichen als Teil des Dienstleistungssektors zu begreifen. Wie in dem Kapitel über den Strukturwandel in den 60er und 70er Jahren deutlich geworden ist, ist der Wandel im Fremdenverkehr aber verknüpft mit einer Reihe weiterer Entwicklungen in anderen Wirtschaftsbereichen, wie der Finanzwirtschaft und besonders der Baubranche. Darüber hinaus hat er sich selbst in gewisser Hinsicht ‚industrialisiert‘, was wiederum in Schleswig-Holstein gut zu beobachten ist. Dies lässt die Wandlungsprozesse im Fremdenverkehr als lohnenswerten Untersuchungsgegenstand erscheinen.⁴¹⁵

Diese Überlegungen führen zum zweiten Aspekt der Frage nach der Entstehung von Tourismuspolitik, nämlich nach dem Zusammenhang von wirtschaftlichem und gesellschaftlichem Strukturwandel und politischer Steuerung. Die Entstehung der Landestourismuspolitik in Schleswig-Holstein ab der Mitte der 60er Jahre fällt in die Zeit der Hochkonjunktur politischer Planungsvorstellungen.⁴¹⁶ Dieser Diskurs, der sich insbesondere um die Frage nach einem Mehr an politischer

Schlaglichter auf sektoralen Strukturwandel. In: Demokratische Geschichte 18 (2007), S. 166-216; zum Strukturwandel im Fremdenverkehr finden sich erste Überlegungen bei Harbeke, Thorsten: Der Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Tourismus (1950-1990), S. 210-225, sowie in Harbeke, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein, S. 225-249.

⁴¹⁴ Vgl. Abelshauser, Werner: Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945. Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn 2004, S. 302-314, bes. S. 303; vgl. auch Kupper, Siegfried: Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsentwicklung. In: Burrichter, Clemens/Nakath, Detlef/Stephan, Gerd-Rüdiger (Hg.): Deutsche Zeitgeschichte von 1945 bis 2000. Gesellschaft – Staat – Politik. Ein Handbuch. Berlin 2006, S. 683-729, hier S. 703; vgl. auch, weil mit einem kritischen Blick auf die Erklärungskraft der Drei-Sektoren-Hypothese, Steiner, André: Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt des wirtschaftlichen Strukturwandels in West und Ost, S. 29-47, bes. S. 33.

⁴¹⁵ Zu den Problemen der Bestimmung des Übergangs von Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft sowie zu den Schwierigkeiten, einzelne Tätigkeiten innerhalb von Unternehmen dem einen oder anderen Bereich zuzuordnen vgl. auch Hesse, Jan-Otmar: Ökonomischer Strukturwandel, S. 98-104.

⁴¹⁶ Zum Planungsdiskurs auf Bundesebene siehe grundlegend Ruck, Michael: Ein kurzer Sommer der konkreten Utopie – Zur westdeutschen Planungsgeschichte

Steuerung übergeordneter Wirtschaftsprozesse drehte, fand seinen Niederschlag auch in den Bundesländern. Hier kritisierte die oppositionelle SPD in allen Politikbereichen das Fehlen von Planungsinstrumenten. Seit der Formierung von Fremdenverkehrspolitik als eigenständigem Politikfeld wurde auch dort permanent mehr Steuerung und Planung gefordert.⁴¹⁷ Voraussetzung hierfür sei, neben mehr politischer Aufmerksamkeit für diesen Wirtschaftsbereich, durch die Erstellung von wissenschaftlichen Gutachten überhaupt erst die Grundlage für planendes Vorgehen zu schaffen.⁴¹⁸

Was konkret abseits allgemeiner Wirtschaftsförderung eine (planende) Tourismuspolitik sein könnte, war damals noch fast vollständig unklar. Noch zum Ende der 80er Jahre erhob der Ethnologe Kramer, der sich in mehreren Publikationen mit Freizeit- und Tourismuspolitik beschäftigt hat, die Forderung: „Eine integrale Tourismuspolitik, die immer mehr sein muss als Fremdenverkehrsförderung, muss die gesellschaftlichen Zusammenhänge berücksichtigen.“ In seinem Sinne sei „Umbau des gesamten Tourismus in Richtung auf Sozial- und Um-

der langen 60er Jahre. In: Schildt, Axel/Siegfried, Detlef/Lammers, Karl Christian (Hg.): *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften*. 2. Aufl. Hamburg 2003, S. 362-401; vgl. auch Ruck, Michael: *Gesellschaft gestalten. Politische Planung in den 1960er und 1970er Jahren*. In: Mecking, Sabine/Oebecke, Janbernd (Hg.): *Zwischen Effizienz und Legitimität. Kommunale Gebiets- und Funktionalreformen in der Bundesrepublik Deutschland in historischer und aktueller Perspektive*. Paderborn 2009, S. 35-47, hier S. 38-42; zur Bedeutung der Raumplanung innerhalb der übergeordneten Planungsdebatte vgl. Briesen, Detlef/Strubelt, Wendelin: *Zwischen Kontinuität und Neubeginn: Räumliche Planung und Forschung vor und nach 1945*. In: Strubelt, Wendelin/Briesen, Detlef. (Hg.): *Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland*. Frankfurt 2015, S. 15-54, hier S. 35-39.

417 Das zentrale Dokument für diese Entdeckung des Fremdenverkehrs als Politikfeld ist das weiter unten noch ausführlich analysierte Heft: Sozialdemokratische Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag: *Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein*. Kiel 1964 (im Folgenden „Der Weiße Plan 1“); für die Forderung nach mehr politischer Planung in anderen Bereichen vgl. als Quelle die Broschüre SPD Landesverband Schleswig-Holstein: *Wirtschaftsprogramm für Schleswig-Holstein*. Kiel 1967, insbes. S. 9 und 25; vgl. auch SPD Schleswig-Holstein (Hg.): *Umweltschutz in Schleswig-Holstein. Materialien der SPD*. Kiel 1971, insbes. S. 5-7.

418 Vgl. *Der Weiße Plan 1*, S. 13f.

weltverträglichkeit“ notwendig.⁴¹⁹ Darauf, wie eine Tourismuspolitik aussehen könnte, finden sich kaum Hinweise.⁴²⁰

Die Behandlung des Fremdenverkehrs im Rahmen des allgemeinen Planungsdiskurses war allenfalls randständig, wie folgendes Beispiel zeigt. Im Jahr 1975 veröffentlichte die „Kommission für gesellschaftlichen und sozialen Wandel“ ihren Bericht „Freizeitpolitik von Bund, Ländern und Gemeinden“.⁴²¹ Dieses Beratungsgremium, von der Bundesregierung initiiert, jedoch formal von ihr unabhängig, war im Jahr 1971 gegründet worden. Hervorgegangen war es aus der Arbeitsgruppe „Automation“ der sogenannten ‚Konzertierten Aktion‘ der Großen Koalition unter Kanzler Kiesinger und Wirtschafts- und Finanzminister Karl Schiller als Antwort auf die Wirtschaftskrise ab 1966. Ziel der Kommission war es, „die langfristigen Zusammenhänge zwischen Beschäftigung und sozialem Fortschritt auf[zu]decken.“⁴²² Der genannte Band zur Freizeitpolitik stellt Band 118 der „noch heute beeindruckende[n] ‚gelbe[n] Reihe“ dar, in der die Kommission die Ergebnisse der insgesamt 144 Drittforschungsaufträge veröffentlichte,

419 Kramer, Dieter: Kulturwissenschaftliche Tourismusforschung und Tourismuspolitik in der Konsumgesellschaft. In: Rolshoven, Johanna u.a. (Hg.): Mobilitäten! Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 10. Berlin 2014, S. 218-225, hier S. 224.; siehe auch Kramer, Dieter: Von der Freizeitplanung zur Kulturpolitik. Frankfurt a. M. 2011.

420 Vorschläge von Kramer rangieren auf der Ebene eines Verzichts auf Plastiktüten in Fremdenverkehrsgebieten, wie man es auf der schleswig-holsteinischen Insel Sylt damals umsetzt. Das Zitat entstammt aus einem Papier für den Unterausschuss zum Fremdenverkehr des Bundestagswirtschaftsausschusses aus dem Oktober 1988, abgedruckt in Kramer, Dieter: Tourismus-Politik. Aufsätze aus 12 Jahren Tourismus-Diskussion. Münster 1990, der Hinweis auf Sylt auf S. 135.

421 Laufer, Heinz/Görgmaier, Dietmar/Laufer-Heydenreich, Sybille: Freizeitpolitik von Bund, Ländern und Gemeinden. Eine Analyse und Versuch einer Neuorientierung. Göttingen 1976.

422 Herlt, Rudolf: Sechs Jahre – und kein bißchen weise. Ist das Gutachten eine Hilfe für die praktische Politik? In: Die Zeit vom 28.01.1977, <http://www.zeit.de/1977/05/sechs-jahre-und-kein-bisschen-weise/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 11.01.2016. Zum Vorangegangenen vgl. ebd. Wie der Untertitel des Beitrags nahelegt, war der Autor vom praktischen Nutzen der Kommission nur wenig überzeugt und stellte am Ende seines Beitrags die leicht polemische Frage, ob die Kommission für ihren Abschlussbericht „wirklich mehr als 1100 Seiten vollschreiben mußte?“, vgl. zum Arbeitskreis „Automation“ auch Rehling, Andrea: Konfliktstrategie und Konsenssuche in der Krise. Von der Zentralarbeitsgemeinschaft zur Konzertierten Aktion. Baden-Baden 2011, S. 368f.

die in einem Gesamtbericht der Kommission im Jahr 1977 gebündelt wurden.⁴²³ Es handelt sich bei dem Gutachten also um eines der zentralen Dokumente des Planungsdiskurses auf Bundesebene im Hinblick auf die Freizeitpolitik und es ist davon auszugehen, dass der damalige Forschungsstand umfassend abgebildet ist.⁴²⁴ Zwar war die allgemeine Freizeit in der Industriegesellschaft das Thema des Gutachtens, doch ein Blick in die Auflistung der verschiedenen möglichen Bereiche einer tatsächlichen Freizeitpolitik zeigt, dass sich ein erheblicher Teil hiervon direkt mit den strukturellen Auswirkungen des Fremdenverkehrs befasste:

„So könnten Aufgaben der Freizeitpolitik sein:

- a) Räumliche Erfordernisse und Auswirkungen von Freizeit und Erholung
- b) Freizeit- und Erholungsprobleme, im Wohnumfeld und in der Stadt
- c) Fremdenverkehrsprobleme, Erhöhung des Wohn- und Freizeitwertes in umweltbeeinträchtigten Wohnquartieren
- d) Probleme des Freizeit- und Erholungsverkehrs
- e) Probleme der Freizeitbebauung (Zweitwohnsitze)
- f) Freizeit- und Erholungslandschaftssicherung
- g) Förderung des Urlaub [!] auf dem Bauernhof
- h) Förderung des Breiten- und Freizeitsports
- i) Kulturarbeit und kulturelle Betätigung
- j) Jugendfreizeitpflege, Altenfreizeitfürsorge, Förderung des Freizeitverhaltens, Anlage von Spielplätzen.“⁴²⁵

423 Mäding, Heinrich: Raumordnungspolitik auf dem Prüfstand 1977: Die Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel im Kontext der Fachdiskussion. In: Strubelt, Wendelin/Briesen, Detlef (Hg.): Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland. Frankfurt a. M. 2015, S. 225-254, hier S. 227. Das Abschlussgutachten wurde veröffentlicht als: Wirtschaftlicher und sozialer Wandel in der Bundesrepublik Deutschland. Gutachten der Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel. Göttingen 1977.

424 Zur Beurteilung der Planungsreihe vgl. zuletzt Ruck, Michael: „Zwischen Steuerungsbedarf und ordnungspolitischen Sündenfall“. Sektorale „Strukturpolitik“ im bundesdeutschen Planungsdiskurs. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozial-ökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 23-38, bes. S. 23ff.

425 Laufer, Heinz/Görgmaier, Dietmar/Laufer-Heydenreich, Sybille: Freizeitpolitik, S. 8.

Der Konjunktiv im Zitat deutet es an: Von einer koordinierten Freizeit- bzw. Tourismuspolitik konnte nach Ansicht der Autor_innen wohl noch keine Rede sein. Sie konstatierten:

„Die derzeitige schwierige wirtschaftliche Lage, der Umstrukturierungsprozeß sektoraler Art in wichtigen Branchen sowie die beträchtlichen Investitionsprogramme der öffentlichen Hand zur Sicherung der Arbeitsplätze, machen es unwahrscheinlich, daß in der Prioritätenskala öffentlicher Aufgaben und öffentlicher Investitionen der Bereich „Freizeit und Erholung“ zumindest im Augenblick oder in näherer Zukunft im oberen Drittel anzutreffen sein wird. Andere Politikbereiche, wie vor allem Sozial- und Bildungspolitik verlangen nach wie vor höhere Priorität in der Mittelbereitstellung.“⁴²⁶

Eine Reihe von Entwicklungen der 60er und 70er Jahre im Bereich des hier besonders interessierenden Fremdenverkehrs sahen die Verfasser_innen als eine direkte Folge des festgestellten Mangels einer koordinierten Freizeitpolitik von Bund, Ländern und Gemeinden. Neben der Verschmutzung der Umwelt durch den Freizeitverkehr wurden auch die Zunahme von Campingplätzen inklusive einer erhöhten Zahl von stationären Wohnwagen sowie die ungeplante Ausbreitung des deklarierten oder auch ungenehmigten Freizeitwohnesens als Folge eines Mangels von Naherholungsgebieten in den Ballungszentren der Bundesrepublik interpretiert.⁴²⁷ Dass gerade der Anstieg des Freizeitwohnesens aber auch Ausdruck von steigendem gesellschaftlichen Wohlstand war und nicht allein durch den Mangel an Freizeiteinrichtungen oder Naturerfahrung im Wohnumfeld verursacht worden war, wurde nur unzureichend berücksichtigt. Von den wenigen in der Studie zu findenden Ansätzen zu einer Freizeit- und Fremdenverkehrspolitik war in dem 1977 publizierten Abschlussbericht der Kommission dann nahezu nichts mehr übrig. Der Bereich der Freizeit wurde hier ausschließlich über die Hemmnisse definiert, die Menschen innerhalb der Arbeitswelt davon abhielten, ihre arbeitsfreie Zeit zu genießen oder vermeintlich sinnvoll zu nutzen.⁴²⁸ Der Fremdenverkehr wurde

426 Ebd., S. 7.

427 Vgl. ebd., S. 255.

428 Vgl. Wirtschaftlicher und sozialer Wandel in der Bundesrepublik Deutschland. Kapitel 8.5, S. 438-440.

in dem gesamten Abschlussgutachten nur ein einziges Mal thematisiert und zwar hinsichtlich seiner besonderen Raumwirkung:

„Der Fremdenverkehr begünstigt die kleinen Gemeinden und damit den ländlichen Raum. Da viele Fremdenverkehrszentren heute schon überlastet sind, wird der weitere Zuwachs zwangsläufig auch außerhalb der bisherigen Erholungsorte stattfinden. Von dieser Entwicklung werden vor allem kleine Gemeinden und ländliche Gebiete, die erst am Anfang ihrer Fremdenverkehrsentwicklung stehen, profitieren. Ein Vergleich der landschaftlich attraktivsten Gebiete (potentielle Erholungsgebiete) mit den Gebieten hohen Brachflächenanteils (in der Regel ein Zeichen ungünstiger landwirtschaftlicher Produktionsbedingungen) ergibt eine hohe Korrelation. Demzufolge könnten diese Gebiete als Vorranggebiete für Erholungszwecke ausgewiesen und ausgebaut werden.“⁴²⁹

Die einzige für eine Fremdenverkehrspolitik vorgeschlagene Maßnahme der Expertenkommission war also die Verwendung von brachliegenden Flächen in landschaftlich reizvollen Gebieten für einen Ausbau als Erholungsflächen. In diesen „Leerformeln“ zeigt sich sehr deutlich die von Schanetzky konstatierte Unsicherheit der Planer über konkrete Politikschritte, die die Kommission selbst über die Jahre ihrer Tätigkeit hat obsolet werden lassen.⁴³⁰

Tourismus- und Freizeitplanung in Deutschland steckte also auch in den 70er Jahren in mancher Hinsicht noch in den Anfängen, eine „Tourismuspolitik“ auf Bundesebene fand nach Meinung von Politikwissenschaftlern und Geographen erst ab den 70er Jahren in nennenswertem Umfang statt.⁴³¹ Dieser Befund bezieht sich vor allem auf Bundesebene, wo mit dem tourismuspolitischen Programm der Bundesregierung ab 1975 Richtlinien für die Gestaltung des Fremdenverkehrs vorlagen. Die Länderebene wird in den einschlägigen Untersuchungen

429 Ebd., S. 335f.

430 Schanetzky, Tim: Die große Ernüchterung. Wirtschaftspolitik, Expertise und Gesellschaft in der Bundesrepublik Deutschland 1966 bis 1982. Berlin 2007, S. 171; vgl. ebd. auch den gesamten Abschnitt zur Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel, S. 171-177.

431 Vgl. Jurczek, Peter: Freizeit- und Tourismusplanung. In: Becker, Christoph/Hopfinger, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. 3. Aufl. München 2007, S. 730-740, hier S. 732.

dagegen nur am Rande behandelt.⁴³² Zu diesem Zeitpunkt war die allgemeine Planungseuphorie der 60er Jahre jedoch schon wieder beendet. Für die Raumplanung lieferte diese Debatte über politische Wirtschaftssteuerung jedoch wichtige Impulse, die sich in der Etablierung raumplanerischer Instrumente als wichtigste Elemente der politischen Begleitung und Steuerung des Fremdenverkehrs entwickelten, wie ich anhand der zentralen Dokumente aus der Landesplanung zeigen werde und damit den Beginn einer Fremdenverkehrspolitik konkret verorten werde.

5.2 Politische Begleitung des Fremdenverkehrs zwischen 1947 und den frühen 60er Jahren

Das Fehlen einer ‚Tourismuspolitik‘ in den 50er und frühen 60er Jahren bedeutet nicht, dass das damals noch in der Regel als ‚Fremdenverkehr‘ bezeichnete Phänomen nicht Gegenstand politischer Debatten gewesen wäre. In den folgenden Kapiteln werde ich deswegen der Frage nachgehen, wie über Fremdenverkehr in der Landespolitik gesprochen wurde und was die zentralen Themen der politischen Auseinandersetzung in diesem Bereich waren und werde die Genese einer ‚Tourismuspolitik‘ mit Quellen belegen. Anhand dieser chronologischen Darstellung der Diskussionen um den Fremdenverkehr in der Landespolitik werden einerseits die wichtigsten Elemente des parallel stattfindenden und durch die Landespolitik teilweise auch begleiteten Strukturwandels im Fremdenverkehr verarbeitet. Andererseits werden anhand der Vorstellung der wichtigsten Akteure die Entwicklung einer Landes-Tourismuspolitik als sowohl aus strukturellen Erfordernissen als auch tatsächlichen Individuen zurechenbaren politischen Entschei-

432 So kommt z. B. Borchert in seiner Untersuchung der Akteure der Tourismuspolitik nur zu dem Befund, dass die Länderebene Tourismuspolitik im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftsförderung betreibt. Während er Bundes- und Kommunalebene ausführlich würdigt, erfährt man über die Ebene der Bundesländer hier, wie auch in den meisten anderen Werken zum Thema, fast nichts. Vgl. Borchert, Ralf: Tourismuspolitik. 2. Aufl. Berlin 2014, S. 149ff.

dungen bestehend dargestellt.⁴³³ Des Weiteren werden unterschiedliche politische Zielvorstellungen im Fremdenverkehrsbereich der politischen Parteien untersucht, vor allem der CDU und der SPD, aufgrund ihrer für den Untersuchungszeitraum herausragenden Bedeutung. Vor dem Hintergrund des im selben Zeitraum stattfindenden Strukturwandels des politischen Betriebs hin zu mehr Professionalisierung bleiben die fremdenverkehrspolitischen Vorstellungen der diversen über die Jahre im Landtag vertretenen kleineren Parteien hierbei außerordentlich dünn. Kleinere Parteien hatten in der Regel nicht das Personal für die Ausarbeitung von tourismuspolitischen Leitlinien, sondern mussten sich für die Wähler_innenkommunikation auf Kernthemen beschränken, um die Sichtbarkeit im öffentlichen Diskurs zu gewährleisten. Das für die Förderung des Fremdenverkehrs zuständige Wirtschaftsressort war außerdem in den Koalitionsregierungen der 50er und 60er Jahre nur für einen kurzen Zeitraum Anfang der 50er Jahre durch einen Vertreter der FDP besetzt.

Seit der Gründung des Landes Schleswig-Holstein wurde im Landtag regelmäßig über den Fremdenverkehr gesprochen. Die Landesregierung betrieb Wirtschaftsförderung, wobei die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Land häufig hervorgehoben wurde.

5.2.1 Frühe Thematisierung des Fremdenverkehrs in den ernannten Landtagen

Trotz Kriegszerstörungen, trotz Belegung eines hohen Anteils vormaliger Fremdenverkehrsbetten durch geflüchtete Menschen und trotz des allgemeinen gesellschaftlichen Zusammenbruchs in Folge von Nationalsozialismus und Krieg kam der schleswig-holsteinische Tourismus in der unmittelbaren Nachkriegszeit nicht vollständig zum Erliegen.⁴³⁴

433 Siehe hierzu die methodischen Vorbemerkungen zur verwendeten Filemaker-Datetei und zur Gewichtung der Ergebnisse in der Einleitung dieser Arbeit, Kapitel 1.3.1.

434 Zur gesamtdeutschen Situation nach Kriegsende, insbes. hinsichtlich Verfügbarkeit von Fremdenverkehrsbetten vgl. Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“, S. 69-73; vgl. im selben Band Wilde, Alexander: Zwischen Zusammen-

Die Kriegszerstörungen und die Flüchtlingsunterbringung in Fremdenverkehrsbetrieben führten z. B. in dem traditionellen Feriengebiet auf der Insel Sylt zu einschneidenden sozialen Veränderungen.⁴³⁵ Da die Lage auf der Insel insgesamt zu den häufig wiederkehrenden Themen der Landtagsberatungen gehörte, ist es nicht verwunderlich, dass auch der Fremdenverkehr immer wieder thematisiert wurde, besonders in seiner Funktion für die Wirtschaftsstruktur Sylts. Dies geschah erstmals durch den KPD-Abgeordneten Otto Preßler im Sommer 1946:⁴³⁶

bruch und Währungsreform, S. 91f.; zur Flüchtlingssituation vgl. überblicksartig Jürgensen, Kurt/Lange, Ulrich: Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. 2. Aufl. 2003, S. 623-768, hier S. 659-681; zur Situation in dem Ostseebad Niendorf, wo bis 1948 der Fremdenverkehr fast vollständig zum Erliegen kam vgl. Lindemann, Günter: Niendorf, vom Bauern- und Fischerdorf zum Ostseeheilbad. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand, S. 77-83, hier S. 81; im benachbarten Timmendorfer Strand gab es sehr wohl wieder etwa 7.500 Gäste, vgl. Lindemann, Günter: Die Entwicklung Timmendorfer Strands zum Ostseeheilbad, S. 73.

435 Zur Situation der Flüchtlinge in Nordfriesland vgl. Jastrow, Alfred: Vertriebene und Flüchtlinge in Nordfriesland. Hrsg. vom Kreis Nordfriesland. Husum o. J. [1978], S. 53-88.

436 Die häufige Behandlung Sylts in diesem Zusammenhang steht in Widerspruch zur Bevölkerungsverteilung auf die Kreisgebiete in Schleswig-Holstein, nach der der Nordwesten, und damit auch der damalige Kreis Südtondern, im Landesvergleich nur einen geringen Bevölkerungszuwachs erfahren hatte. Vgl. Xylander, Marlen von: Flüchtlinge im Armenhaus. Studien zu Schleswig-Holstein 1945-1949. Neumünster 2010, S. 65. Die in dieser Arbeit behandelten Abgeordneten des Landtags sowie die Regierungsmitglieder wurden durchgängig mit der Erhebung zu NS-Kontinuitäten in der Landespolitik des Instituts für schleswig-holsteinische Zeit- und Regionalgeschichte (IZRG) abgeglichen. Auch wenn kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Äußerungen einzelner Politiker_innen zum Fremdenverkehr und einer etwaigen vormaligen NSDAP-Partei Mitgliedschaft bzw. sogar einer exponierten Rolle der jeweiligen Abgeordneten im NS ersichtlich war, halte ich eine Einordnung der jeweiligen Biographien für angebracht. Die für die Beurteilung der Biographien m. E. relevanten Textstellen finden sich deshalb in der Fußnote zur ersten Nennung einer neuen Person in diesem Kapitel. Bei Abgeordneten, die bspw. wegen ihres späten Geburtsdatums nicht Gegenstand der Studie waren, erfolgt keine weitere Nennung. Besonders hervorstechende NS-Belastungen werden in den Fußnoten angeführt. Folglich zu Otto Preßler siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel: Landespolitik mit Vergangenheit. Geschichtswissenschaftliche Aufarbeitung der personellen Kontinuität in der schleswig-holsteinischen Legislative und Exekutive nach 1945. Husum 2017,

„Die Situation spitzt sich auf diesen Inseln allmählich zu einer Katastrophe für diese Tausenden von Menschen, die dort untergebracht sind, zu. Wie im Kreise Südtondern das Verhältnis ist infolge der starken Belastung unseres Landes durch die Hereinnahme der Flüchtlinge, so ist es auch in anderen Teilen. Aber dieses Verhältnis wird noch stärker belastet durch die besonderen Umstände auf diesen Inseln. Ich verweise in diesem Zusammenhange auf die Lage der Insel Sylt. Die Bevölkerung auf der Insel Sylt lebte ausschließlich vom Fremdenverkehr. Durch die Anordnungen und Maßnahmen haben sich die Verhältnisse der Bevölkerung der Insel umgekehrt. Wir haben auf der Insel Sylt, die ein Bollwerk nationalsozialistischer Kriegspolitik gewesen ist und die eine Investierung von 250 Millionen RM für Kriegsbauten im vergangenen Jahrzehnt zu verzeichnen hatte, fast keine arbeitstätige Bevölkerung, weil die Stadtwerke vielleicht 40 Personen und die Inselbahn vielleicht 120 beschäftigen kann. Dazu kommt noch der Massenstrom der Flüchtlinge, der auf diese Insel angesiedelt worden ist. Es sollen in diesen Tagen weitere 5500 Flüchtlinge auf diese Insel befördert werden, ein Gebiet, das abgeschnitten von der übrigen Welt, nur Sand und Düne ist.“⁴³⁷

Während die Schilderung des Flüchtlingselends auf der Nordseeinsel den vollständigen Zusammenbruch des Fremdenverkehrsgewerbes suggeriert, wurden in Wahrheit die Bäder in diesem Sommer schon wieder für Fremde geöffnet. Der „erhebliche Zustrom von Badegästen“ führte angesichts der schlechten Versorgungslage sowohl von Flüchtlingen als auch von Einheimischen zu Spannungen auf der Insel und zu deutlichem Unmut auf Seiten der Landtagsabgeordneten.⁴³⁸ Überparteilich herrschte jedoch Einigkeit darüber, dass der Fremdenverkehr weiterhin eine große Bedeutung für Sylt haben sollte. Die Erholungsfunktion durch Inanspruchnahme von Fremdenverkehrsstrukturen, nicht nur für das klassische – nämlich vermögende – Klientel

S. 274. Preßler wird dort in der Klassifizierung „Protagonist_in der Arbeiterbewegung“ geführt.

437 Zur genauen bibliographischen Angabe und zur Verwendung von Kurztiteln vgl. die einführenden Bemerkungen in FN 43. Hier: Plenarprotokoll: 1., ernannter Landtag, 05. Sitzung am 12. und 24.06.1946, S. 23, Rede des Abgeordneten Preßler (KPD). Es handelt sich hierbei um die erste Erwähnung des Fremdenverkehrs im Parlament. Ähnlich auch Landesminister Kurt Pohle in der 06. Sitzung am 10.07.1946, S. 25; siehe zu Letzterem Danker, Uwe/Lehmann-Himmel: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 206, 316 u. 499.

438 Plenarprotokoll: 2., ernannter Landtag, Eröffnungssitzung am 02.12.1946, S. 47, Rede des Ministers Franz Ryba; zu Ryba siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 275.

der Inselbäder, sondern auch für breitere Gesellschaftsschichten, stand in den Augen der freilich zu diesem Zeitpunkt noch weitgehend machtlosen Volksvertreter_innen im Mittelpunkt.⁴³⁹ Eine Aufenthalts-erlaubnis für Sylt wie auch für andere Bäder solle „nur wirklich Erholungs- und Heilbehandlungsbedürftigen“ erteilt werden, so der Minister für Volkswohlfahrt Franz Ryba von der CDU.⁴⁴⁰ Anlass für dessen Ausführungen waren Schilderungen wie die Folgende des KPD-Abgeordneten Hugo Bischof, die der Minister einerseits als mittlerweile überholt zu entschärfen versuchte, andererseits jedoch nicht vollständig entkräften konnte.⁴⁴¹ Bischof berichtete über die durch die Wiedereröffnung der Bäder verursachte Konkurrenzsituation zwischen Einheimischen, Flüchtlingen und vermögenden Badegästen um die immer noch knappen Nahrungsmittel:

„Es wurde seinerzeit festgestellt, daß auf der Insel Sylt ein üppiger Schwarzhandel getrieben wurde, daß ein Teil der Kurgäste ein sehr üppi-ges Schlemmerleben führte, daß dort z. B. Erdbeeren an die Kurgäste in rauhen Mengen abgegeben wurden und unmittelbar neben diesem angenehmen Badeleben es Flüchtlinge gibt, die in Baracken hausen, die kein Hemd und keine Schuhe haben und auch nichts zu essen.

Wenn wir erfahren, daß auf der Insel Sylt 13000 Flüchtlinge sich befinden, wovon 4500 in Privatquartieren und 8500 in Lagern untergebracht sind, dann verstehen wir, wie die Lage dieser Flüchtlinge auf dieser Insel ist. Wenn wir weiter hören, daß im letzten Sommer 32000 Kurgäste auf

439 Zu den Kompetenzen der ernannten Landtage vgl. zuletzt Danker, Uwe/Kellmann, Klaus/Schwabe, Astrid: *Britische Besatzung/Demokratischer Neubeginn*. In: Danker, Uwe/Schliesky, Utz (Hg.): *Schleswig-Holstein 1800 bis heute. Eine historische Landeskunde*. Husum 2014, S. 278-287, hier S. 280f.; vgl. weiterhin Jürgensen, Kurt: *Der demokratische Neuanfang in Schleswig-Holstein unter britischer Besatzungsherrschaft 1945-1949*. In: Wewer, Göttrik (Hg.): *Demokratie in Schleswig-Holstein. Historische Aspekte und aktuelle Fragen*. Opladen 1998, S. 229-245; hinsichtlich der Organisation des Besatzungsregimes hilfreich Jürgensen, Kurt: *Die Briten in Schleswig-Holstein 1949-1949*. Aus nächster Nähe beobachtet und mit Erinnerungen versehen vom Kieler Filmproduzenten und Kameramann Gerhard Harms. Neumünster 1989; vgl. auch Jürgensen, Kurt: *Die Gründung des Landes Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Aufbau der demokratischen Ordnung in Schleswig-Holstein während der Besatzungszeit 1945-1949*. Neumünster 1998, insbes. S. 45-77.

440 Plenarprotokoll: 2., ernannter Landtag, Eröffnungssitzung am 02.12.1946, S. 49, Rede des Ministers Ryba.

441 Zu Hugo Bischof siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: *Landespolitik mit Vergangenheit*, S. 274, 329.

der Insel Sylt sich befunden haben und wenn wir außerdem erfahren, daß der Gouverneur des Landes Schleswig-Holstein am 3. Oktober die Insel Sylt besichtigte und dort feststellte, daß alle Hotels voll waren, daß dort hohe Summen für Mahlzeiten verlangt werden und ein Schwarzhandel in Nahrungsmitteln besteht, und wenn der Gouverneur weiter feststellte, daß ein Mangel an Wohnraum in Schleswig-Holstein besteht und er deshalb versichert sein möchte, daß jede Unterkunft zum besten Nutzen der Bevölkerung ausgenützt wird, und daß solche, die am meisten einen Luftwechsel und eine Erholung in der gesunden Luft auf Sylt benötigen, den Vorrang haben sollten, und wenn der Gouverneur außerdem sagt, daß wie aus den von ihm beigelegten Listen ersichtlich sei, viele Besucher von weither kommen und er den Eindruck habe, daß diese Badegäste durchaus nicht an Unterernährung leiden, dann ist diese Feststellung des englischen Gouverneurs beschämend für den Landtag und beschämend für das ganze deutsche Volk in Schleswig-Holstein.“⁴⁴²

Ob nun tatsächlich massenweise Erdbeeren auf Sylt verspeist wurden ist nicht mehr zu rekonstruieren; dass durch die Anwesenheit von Badegästen bei gleichzeitig schlechter Versorgungslage der Bevölkerung und der Flüchtlinge Probleme auftraten, ist kaum verwunderlich, und auch für die folgenden Jahre gibt es Berichte über ausschweifendes Luxusleben in den Bädern an Nord- und Ostseeküste.⁴⁴³ Der wahrscheinlich nicht aus eigener Anschauung argumentierende KPD-Politiker bediente hier trotz des sicherlich wahren Kerns seiner Ausführungen das Klischee der Badeinsel der Reichen und Schönen, denen man auch auf der anderen Seite des politischen Spektrums die Insel für die Zukunft zumindest nicht mehr allein überlassen wollte. Stattdessen regte Minister Ryba die Gründung eines Sonderausschusses an, der Planungen dafür vornehmen sollte, aus Sylt „nicht ein Modebad irgendwelcher bevorzugter Kreise“ zu machen, sondern auf der ganzen Insel Sanatorien zu bauen, damit

„ein ständiger Strom von erholungsbedürftigen und heilbehandlungsbedürftigen Flüchtlingen und von erholungsuchenden Werktätigen [...] alljährlich über die Insel ziehen und mit neuen Kräften an Leib und Seele

442 Plenarprotokoll: 2., ernannter Landtag, Eröffnungssitzung am 02.12.1946, S. 56, Rede des Abgeordneten Bischof (KPD). Ähnlich, allerdings mit weniger Furor zum selben Thema der Tönninger Bürgermeister und Abgeordnete Paul Richard Dölz (SPD), S. 54; vgl. auch Jürgensen, Kurt: Die Gründung des Landes Schleswig-Holstein. S. 46. Zu Dölz siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274, 499.

443 Vgl. Wilde, Alexander: Zwischen Zusammenbruch und Währungsreform. S. 92.

ausgestattet auf das Festland zurückfluten [kann], um mit neuer Kraft versehen sich in den Arbeitsprozeß wieder einschalten zu können. Ich glaube, daß auf diese Weise diese kleine Insel Sylt, dieses von Gott geschaffene Natursanatorium, zu einem Jungbrunnen für das neue Deutschland werden kann.“⁴⁴⁴

Ziel war also, eine wirtschaftliche Perspektive für die Insel aufzuzeigen und gleichzeitig die auf Sylt untergebrachten Flüchtlinge im Fremdenverkehr in Arbeit zu bringen. Die schwärmerischen Vorstellungen über die Stärkung der Volksgesundheit durch das heilsame Nordseeklima können diese handfesten wirtschaftlichen Interessen nur unzureichend überdecken. Darüber hinaus sollten für die Flüchtlinge bessere Wohnbedingungen geschaffen werden, indem man die „vorzüglichen Wehrmachtseinrichtungen [...], die wirklich zu schade sind, um lediglich reinen Obdachzwecken für die Massenansammlung von Elend“ zu dienen, nach und nach modernisierte.⁴⁴⁵ Zwar wurde der angeregte Ausschuss tatsächlich gegründet, zu einem Bericht über dessen Arbeit kam es jedoch wegen des kurzen Zeitraumes bis zur ersten Wahl des Landtags nicht mehr.⁴⁴⁶ In Anbetracht der gesellschaftlichen Situation erscheinen die Pläne für den Ausbau des Fremdenverkehrs auf Sylt visionär. Bezeichnend ist hier die von allen Parteien getragene Vorstellung eines alle gesellschaftlichen Schichten erfassenden Fremdenverkehrs, der vornehmlich der Erholung im Sinne einer gesundheitlichen Wiederherstellung der Arbeitskraft dienen sollte. Der Heil- und Kurgedanke sollte für die nächsten Jahrzehnte in der politischen Debatte ein bedeutsamer Faktor bleiben, auch als ein solches Konzept von Fremdenverkehr von der wirtschaftlichen Realität längst eingeholt worden war.⁴⁴⁷ Sylt entwickelte sich in der Folgezeit auch nicht zu einem Bad für Jedermann, sondern wurde bekanntlich zu einem der teuersten Urlaubsregionen in Deutschland – mit allen damit verbun-

444 Plenarprotokoll: 2., ernannter Landtag, Eröffnungssitzung am 02.12.1946, S. 51, Rede des Ministers Ryba.

445 Ebd., S. 50.

446 Vgl. Plenarprotokoll: 2., ernannter Landtag, 02. Sitzung am 20.12.1946, S. 17.

447 Der Tourismushistoriker Hasso Spode markiert diesen Übergang vom Leitbild der Badekur zur Badereise sogar deutlich vor dem hier untersuchten Zeitraum, nämlich auf das frühe 20. Jahrhundert. Vgl. Spode, Hasso: Geschichte des Badeurlaubs, S. 81f.; ähnlich auch Pagenstecher, Cord: Von der Strandburg zur Bettenburg, S. 151.

denen Segnungen und Problemen für Bevölkerung und Natur. Den sozialreformerischen Planungen der ersten schleswig-holsteinischen Volksvertreter_innen nach dem Zweiten Weltkrieg wird man freilich nicht gerecht, wenn man diese an der folgenden Entwicklung misst. Vielmehr muss konstatiert werden, dass ein wirtschaftlicher Entwicklungsansatz formuliert wurde, der unter Beibehaltung des Fremdenverkehrs als schon in früherer Zeit bedeutender Einnahmequelle für die massiv veränderte Bevölkerungszusammensetzung eine Erwerbsperspektive bieten wollte. Der Anteil der Landespolitik an dieser Entwicklung ist allerdings zu hinterfragen und wird Gegenstand dieses Kapitels sein. Die in dieser Debatte formulierten Ziele für eine Wirtschaftspolitik für die schleswig-holsteinische Küste, unter besonderer Einbeziehung des Fremdenverkehrs, deuten darauf hin, dass in der unmittelbaren Nachkriegssituation zumindest in rhetorischer Hinsicht eine Tourismuspolitik möglich war. Freilich ist diese immer vor dem Hintergrund zum einen der tatsächlichen politischen Möglichkeiten der ernannten Parlamentarier_innen wie zum anderen der Versorgungssituation der Bevölkerung zu beurteilen. Grundstürzende Planungen für den Fremdenverkehr auf Sylt rückten folglich in den kommenden Jahren in den Hintergrund. Von den hier projektierten Vorhaben wurde nicht mehr gesprochen. Die Gründe hierfür sind in der zu diesem Zeitpunkt weitgehend gar nicht bestehenden Zuständigkeit der Landespolitik für die touristische Entwicklung in den einzelnen Regionen des Landes zu suchen.

5.2.2 Wahlperiode 1 (1947-1950)

Eine solche Zuständigkeit des Landes in Gestalt des Landesplanungsamtes forderte beispielsweise der Abgeordnete Alfred Hagelstein von der CDU in der ersten Debatte mit Fremdenverkehrsanteil im gewählten Landtag in dessen 9. Sitzung.⁴⁴⁸ Seine Forderung war zunächst, dass die mit Flüchtlingen belegten Fremdenverkehrsbetten in den Seebädern möglichst schnell wieder freigemacht werden sollten und die

⁴⁴⁸ Vgl. Drucksache: 1. WP, Nr. 119/3, S. 626. Zu Alfred Hagelstein siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274.

Vertriebenen im Falle der Verfügbarkeit von Alternativwohnraum umgehend umgesiedelt werden sollten:

„Aber was geschieht in solchen Fällen durchgehend von den Behörden, Verwaltungen, Anstalten usw.? Sie greifen mit gierigen Händen, teilweise die Besatzungsmacht vorschiebend nach diesen Gebäuden, anscheinend nicht wissend, daß sie damit das wirtschaftliche Leben und die Existenz der Kurorte und Seebäder endgültig ruinieren.“⁴⁴⁹

Daneben taucht bei Hagelstein, wie auch seinen Folgerednern, ein Motiv auf, dass für den gesamten Untersuchungszeitraum maßgeblich bleiben sollte, nämlich die Betonung der Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Land als rhetorische Figur. Wurden im ernannten Landtag noch visionäre Planungen entworfen, um die Fremdenverkehrswirtschaft zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor auszubauen, handelt es sich bei Hagelsteins weiteren Ausführungen um einen Appell an Landesregierung und Landtagsabgeordnete, die große wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs für den Aufbau des Landes doch endlich wahrzunehmen:

„Ich will Sie nicht mit statistischem Material aufhalten, aber eines muß gesagt werden: Jedem Denkenden muß klar sein, daß auf Grund der naturgebundenen Gegebenheiten der Fremdenverkehr eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Gesundung der schleswig-holsteinischen Wirtschaft darstellt. Der Fremdenverkehr und die Sicherung und Erhaltung der Kurorte und Seebäder sollten daher nicht nur dem Kontrollrat und der Landesregierung, sondern Einheimischen und Heimatvertriebenen gleichermaßen am Herzen liegen.“⁴⁵⁰

Die zitierte Aussage ist typisch für das Sprechen über den Fremdenverkehr in der Nachkriegszeit und den nächsten beiden Jahrzehnten. Abgesehen von der konkreten Forderung nach Sofortmaßnahmen für die Seebäder nahm die Betonung der Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Land Schleswig-Holstein einen großen Teil seiner Ausführungen ein. Zwar wurden in den kommenden Jahren die Angaben über die tatsächliche Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges immer differenzierter, die formelhafte Betonung der besonderen Stellung des Fremdenverkehrs blieb aber ein Kennzeichen des Sprechens über denselben in

449 Plenarprotokoll: 1. WP, 09. Sitzung am 04. und 05.03.1948, S. 68, Rede des Abgeordneten Hagelstein (CDU).

450 Ebd., S. 69.

der Landespolitik. So führte der Abgeordnete Victor Reventlow-Criminil vom SSV (dem späteren SSW) in derselben Sitzung aus: „Was dem Handwerker sein Handwerkszeug ist, ist für unsere Leute der Fremdenverkehr“, als er über die Belegung der Fremdenverkehrsbetten sprach. Er schloss seine Ausführungen mit der Aufforderung, die nördlichen Landesteile bei der Versorgung mit Baumaterialien zu bevorzugen.⁴⁵¹ Wenn dies geschehe, „dann werden auch unsere Badeorte wieder das werden, was sie einst waren: Erholungs- und Entspannungsstätten für die schaffenden Menschen des Landes!“⁴⁵² Insgesamt wird deutlich, dass das Thema Fremdenverkehr die Redner_innen zu bildhafter Sprache verleitete, die oftmals in bloße Plattitüden abglitt.

Mein Eindruck aus der Lektüre der Quellen ist, dass diese einerseits bildhafte und andererseits phrasenhafte Behandlung des Fremdenverkehrs zwei Ursachen hat. Während die erste Ursache darin zu suchen ist, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs für eine Region abseits der rein statistischen Erfassung der Übernachtungszahlen nur sehr schwer zu quantifizieren ist, erzeugte der Begriff des Fremdenverkehrs – und dies ist meiner Ansicht nach die zweite Ursache – bei den Sprecher_innen eine Reihe von Assoziationen, allen voran die Erinnerung an eigene erlebte oder nur gewünschte Urlaube, die sich für eine bildhafte aber eben auch formelhafte Behandlung des Themas aufdrängten.

Es überrascht nicht, dass bei den Abgeordneten der verschiedenen Landtagsfraktionen einhellige Zustimmung zu den von Hagelstein geforderten Sofortmaßnahmen, die über das berichtete hinaus auch die bessere Versorgung der Fremdenverkehrsgemeinden mit Baumaterialien und die Einstellung eines Sonderbeauftragten für die Bäder im Wirtschaftsministerium enthielt, herrschte.⁴⁵³ Von Regierungsseite

451 Ebd., S. 69, Rede des Abgeordneten Victor Reventlow-Criminil (SSV/SSW). Zu Reventlow-Criminil siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 274.

452 Ebd., S. 70.

453 So äußerten sich zustimmend der Abg. Reventlow-Criminil (SSV), der Abg. Andreas Nielsen (SPD), Riewert Clausen (SSV) und Gerhard Tackmann (SPD). Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 09. Sitzung am 04. und 05.03.1948, S. 68-77. Zu Clausen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274, 499; zu Tackmann siehe ebd., S. 118, 122, 275. Zu Nielsen siehe ebd., S. 184, 274.

stand man dem Projekt jedoch ablehnend gegenüber. Aufbauminister Walter Damm (SPD) zeigte sich ablehnend und bezweifelte bei der Gelegenheit auch, dass der Fremdenverkehr tatsächlich eine so bedeutende wirtschaftliche Rolle in der Zukunft würde einnehmen können.⁴⁵⁴ In der Folge wurde der Antrag in den Aufbauausschuss verwiesen und mündete nicht in ein Gesetzesvorhaben.

Von den visionären Planungen der ernannten Landtage, in denen Erholung für die von Krieg und Aufbauanstrengungen erschöpften Bevölkerungsmassen gefordert wurde, war also in der ersten Wahlperiode nicht mehr viel zu spüren. Die handfesten wirtschaftlichen Interessen traten in den Vordergrund. Während von allen Rednern der Debatte lediglich der Erhalt der Erwerbsperspektive für die schon vor dem Krieg im Fremdenverkehr Tätigen gefordert wurde, sind die Ausführungen des Sylter Abgeordneten Nielsen von der sozialdemokratischen Fraktion bemerkenswert. Zwar hob auch er die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Entwicklung des Landes hervor, er griff hierbei allerdings auf eine seltsame Argumentationsfigur zurück.

Nachdem er nämlich die Übernachtungszahlen des Jahres 1938 mit jenen des Jahres 1947 verglichen hatte und zu dem Ergebnis gekommen war, dass diese um drei Viertel zurückgegangen waren, führte er aus:

„Wenn ich dabei noch ferner betone, inwieweit nun das Land Schleswig-Holstein ein besonderes Interesse daran hat: ich will dabei herausstellen, daß es ja für uns kein besonderes Interesse haben kann, wenn wir das Geld von einer Tasche in die andere stecken, also uns gegenseitig im Lande besuchen. Es liegt aber so, daß die Herkunft der Gäste nach absolut einwandfreiem Material sich wie folgt ergibt: 25 Prozent der Gäste stammen aus dem Lande Schleswig-Holstein, 75 Prozent der Gäste stammen aus allen anderen Ländern Deutschlands, einschließlich Hamburg. Meine Damen und Herren! Bei aller Liebe zu Großdeutschland haben wir wohl das Recht, unsere schöne Natur, unsere Küste, unsere Einrichtungen so einzusetzen, daß wir für das Land Schleswig-Holstein Gelder damit einnehmen. Wir dürfen also mit ruhigem Gewissen einen Umsatz aus den anderen Ländern Deutschlands herausziehen zu unserem Nutzen.“⁴⁵⁵

454 Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 09. Sitzung am 04. und 05.03.1948, S. 76, Rede des Abg. Walter Damm. Zu Walter Damm siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 274, 499.

455 Plenarprotokoll: 1. WP, 09. Sitzung am 04. und 05.03.1948, S. 70f., Rede des Abgeordneten Nielsen (SPD).

Die Sicherung von Arbeitsplätzen machte der ansonsten im Hinblick auf die veränderten (geo)-politischen Rahmenbedingungen rhetorisch noch nicht ganz trittsichere Sozialdemokrat ganz konkret an der Bedeutung des Fremdenverkehrs fest, in dem er betonte, dass durch diesen rund 50.000 Menschen ernährt und abzüglich des von Einheimischen ausgegebenen Geldes rund 80 Millionen DM ins Land gespült würden.⁴⁵⁶ Zumindest bei diesem langjährigen Lokalpolitiker ist von sozialdemokratischem Sendungsbewusstsein in puncto Heilkraft des Klimas und Wiederherstellung der Arbeitskraft nichts zu spüren, vielmehr wird deutlich, dass der Fremdenverkehr als wichtigste Erwerbsquelle für große Teile der Sylter Bevölkerung über Partei- und Fraktionsgrenzen hinweg außerhalb jeder Debatte stand – vielleicht genau so sehr wie die „Liebe zu Großdeutschland“.⁴⁵⁷

Politik der Landesregierung in der ersten Wahlperiode

Zwischen den sozialpolitischen Erwägungen und den wirtschaftlichen Interessen der Fremdenverkehrswirtschaft wurde nicht nur von den Abgeordneten abgewogen. Die sozialdemokratische Landesregierung hatte nicht umsonst die zuständige Stelle für die Koordinierung der Fremdenverkehrspolitik im Wirtschaftsministerium angesiedelt, was der zuständige Minister Bruno Diekmann in der hier behandelten ersten Debatte mit Tourismusbezug des gewählten schleswig-holsteinischen Landtags dann auch eigens hervorhob.⁴⁵⁸ Dessen Tätigkeit für die späten 40er und frühen 50er Jahre kann leider nicht über die haus-eigene Überlieferung des Wirtschaftsministeriums rekonstruiert werden, da die Akten nicht im Landesarchiv Schleswig-Holstein aufzufinden sind. Stattdessen ist man unter anderem auf die Erklärungen der Landesregierung im Landtag angewiesen, in denen die Maßnahmen zum Fremdenverkehr dokumentiert sind. Diese bestanden in den ersten Jahren der Bundesrepublik vornehmlich darin, die schon vor dem

⁴⁵⁶ Vgl. ebd., S. 71.

⁴⁵⁷ Zu der hier vertretenen Position im Hinblick auf das Staatsverständnis der SPD in der Nachkriegszeit vgl. Pirker, Theo: Die SPD nach Hitler. Die Geschichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands 1945-1964. Berlin (West) 1977, S. 37.

⁴⁵⁸ Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 9. Sitzung am 04. und 05.03.1948, S. 77, Rede des Ministers Bruno Diekmann. Zu Diekmann siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 147-149, 274.

Zweiten Weltkrieg vorhandenen Fremdenverkehrsbetten wieder dem Markt zur Verfügung zu stellen. Die Belegung durch Flüchtlinge und die Beschlagnahmung durch die Besatzungseinrichtungen stellte in den Augen der Parlamentarier ein andauerndes Problem dar; ein Großteil der den Fremdenverkehr thematisierenden Debattenbeiträge in der ersten Wahlperiode steht in direktem Zusammenhang mit diesem Sachverhalt. Die Landesregierung verfolgte augenscheinlich eine andere Politik, indem sie nämlich die Anzahl der Fremdenverkehrsbetten auf anderem Wege erhöhte. Waren im Jahr 1948 noch etwa 14.000 Betten tatsächlich für den Fremdenverkehr verfügbar, so wurde deren Zahl bis zum nächsten Frühjahr vor allem dadurch auf etwas über 20.000 gesteigert, dass man mehr private Zimmervermieter als bislang überhaupt erst erfasste, so zumindest Wirtschaftsminister Ludwig Preller im Landtag im Mai 1949.⁴⁵⁹ Von Geflüchteten belegte Fremdenverkehrsbetten konnten jedoch zunächst nur in geringem Maße wieder freigemacht werden, der Bau von rund 100 Wohnungen zu genau diesem Zweck hatte da gerade erst begonnen. Schon zu diesem frühen Zeitpunkt trat ein wesentlicher Arbeitsbereich des Fremdenverkehrsreferats zu Tage, nämlich die Werbung für den Standort Schleswig-Holstein. So berichtete der Wirtschaftsminister in genannter Erklärung ausführlich über die durchgeführten Werbemaßnahmen in der Presse und im Radio sowie auf verschiedenen Messen.⁴⁶⁰ Außerdem war der zuständige Fremdenverkehrsreferent Harald Gondesen vor seinem Amt als Werbekaufmann tätig gewesen.⁴⁶¹ Nicht im Landtag thematisiert aber dennoch für die Entwicklung der Fremdenverkehrsförderung von Bedeutung war die Gründung des „Landesverkehrsverband Nordmark“, des gemeinsamen Fremdenverkehrsverbandes mit Hamburg. Der Fremdenverkehrsverband hatte seinen Sitz in der Hansestadt, was die parallelen Aktivitäten des Fremdenverkehrsre-

459 Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 22. Tagung am 21., 30., und 31.05.1949, S. 86, Rede des Ministers Ludwig Preller. Zu Preller siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 274.

460 Siehe zur Imagewerbung des Wirtschaftsministeriums auch Kapitel 6 dieser Arbeit.

461 Vgl. „Die Wirte bekommen nichts“. In: Der Spiegel vom 13.07.1950. Nr. 28 (1950), S. 27-28, hier S. 27. Der Artikel berichtet von dem fehlgeschlagenen Plan des Fremdenverkehrsreferenten, Flüchtlinge in den Kurbetrieben in Arbeit zu bringen.

ferats im Wirtschaftsministerium im Bereich der Schleswig-Holstein-Werbung erklärt. Die Bekanntmachung der Gründung des Verbandes war mit der Aufforderung an die Fremdenverkehrsgemeinden verbunden, diesem Verband beizutreten.⁴⁶²

Die Politik der Landesregierung zum Freimachen der Fremdenverkehrsbetten insbesondere von Flüchtlingen bestand nicht nur in der Einbeziehung weiterer Betten in die Statistik, auch in gesetzgeberischer Hinsicht wurde man tätig, da das Problem auch in den unzureichenden finanziellen Mitteln der Flüchtlinge bestand. Diese konnten sich die hohen Mieten in den Fremdenverkehrsgebieten schlicht nicht leisten und es waren deshalb erhebliche Zahlungsrückstände aufgelaufen. Mit dem bis Ende 1950 befristeten „Gesetz zur Aufbringung von Mitteln zur Freimachung von Übernachtungsräumen im Beherbergungsgewerbe durch Wohnungsbau und zum Ausgleich der Flüchtlingsmieten“ vom 31. Mai 1949 sollte Abhilfe geschaffen werden und zwar in erster Linie für betroffene Flüchtlinge und nicht so sehr für die Fremdenverkehrswirtschaft, der ja ebenfalls erhebliche Einnahmen entgingen.⁴⁶³ Denn Flüchtlinge mussten nicht die im Beherbergungsgewerbe üblichen Mieten bezahlen, sondern eine „für die Benutzung von Räumen des Beherbergungsgewerbes zu Dauerwohnzwecken zu zahlende Vergütung“. Aber auch diese war augenscheinlich nicht mehr zu finanzieren, sodass die Differenz ausgeglichen werden musste.⁴⁶⁴ Das Gesetz sah nämlich vor, dass die Besitzer_innen von Fremdenverkehrsbetrieben, private Zimmervermieter_innen sowie allgemein die Fremdenverkehrsgemeinden eine Abgabe zu zahlen hatten, aus denen der Ausgleich für die hohen Mieten zu bezahlen war – das Geld wurde also tatsächlich nur von einer Tasche in die andere geschoben. Außerdem sollten von den Geldern, die in einer Ausgleichskasse gesammelt wurden, Wohnungen für Flüchtlinge bezahlt werden.⁴⁶⁵ Diese Abgaben durften wiederum auf die Gäste umgelegt werden.

Die Debatte um das Gesetz verlief mit wenigen Ausnahmen ruhig, lediglich der SSW lief Sturm gegen die Vorlage und die CDU war in

462 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1947, Nr. 18, S. 233.

463 Ebd., Jg. 1949, Nr. 17, S. 121.

464 Ebd.

465 Vgl. ebd.

der Frage gespalten; mit nur 10 Gegenstimmen wurde ein leicht veränderter Entwurf verabschiedet.⁴⁶⁶ Kurz nach Inkrafttreten des Gesetzes gab es allerdings erheblichen Streit, eine regelrechte Kampagne wurde losgetreten unter anderem vom Fremdenverkehrsverband Nordmark und dem Hotel- und Gaststättenverband. In Beherbergungsbetrieben wurden Unterschriftenlisten gegen die als „Bettensteuer“ bezeichnete Maßnahme ausgelegt und zum Boykott aufgerufen.⁴⁶⁷ Auch die Landesregierung kam zu dem Schluss, dass das Gesetz zu den bislang umstrittensten überhaupt gehört habe, wie Finanzminister Wilhelm Gülich betonte, sodass es binnen weniger Monate zwar nicht kassiert, jedoch erheblichen Änderungen unterzogen wurde.⁴⁶⁸ Der Hotel- und Gaststättenverband setzte sich mit seiner Forderung weitgehend durch, die Zahlung einer prozentualen Abgabe pro Übernachtung durch eine von den Beherbergungsbetrieben zu entrichtende Pauschale abzulösen.⁴⁶⁹

Über die unmittelbare Wirkung des Gesetzes liegen keine Zahlen vor. Sicher ist, dass die Anzahl der gewerblich nicht verfügbaren Fremdenverkehrsbetten (zu denen auch die von den Besatzungstruppen beschlagnahmten zu rechnen sind) erst im Laufe der 50er Jahre allmählich zurückging. Erst zum Ende des Jahrzehnts verschwand diese Größe aus der Statistik.⁴⁷⁰

Das bestimmende Thema der ersten Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtages, nicht ausschließlich, aber besonders in den Fremdenverkehrsgemeinden, war die Unterbringung der Flüchtlinge. Dies wird auch durch eine quantitative Analyse der Landtagsdebatten zu fremdenverkehrsrelevanten Themen deutlich. Von den insgesamt 67 Redebeiträgen zu fremdenverkehrspolitischen Themen in der ersten Wahlperiode stehen 40 mit diesem Thema in unmittelbarer Verbindung.⁴⁷¹ Freilich war der Fremdenverkehr nicht in allen diesen Re-

466 Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 22. Tagung am, 21., 30., und 31.05.1949, S. 161, Rede des Parlamentspräsidenten.

467 Vgl. ebd., 26. Tagung am 24. und 25.10.1949, S. 141, Rede des Ministers Preller.

468 Vgl. ebd., S. 135, Rede des Ministers Wilhelm Gülich. Zu Gülich siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274.

469 Vgl. Drucksache: 1. WP, Nr. 261/3, S. 232-234.

470 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 88.

471 Auswertung der von mir erstellten Filemaker-Datenbank zur ersten Wahlperiode mit den Schlagworten Flüchtlinge und Vertriebene.

debeiträgen das bestimmende Thema, sondern vielmehr wurde er als Argument verwendet, um die Situation der Flüchtlinge einerseits und die Situation der Vermieter_innen in den Bädergemeinden andererseits zu verbessern. Ein unmittelbarer Vergleich zur zweiten Wahlperiode ergibt einen Eindruck der Dringlichkeit mit der das Freimachen der Fremdenverkehrskapazitäten von Flüchtlingen in diesen ersten Jahren des Bundeslandes Schleswig-Holstein einnahm. In der zweiten Wahlperiode kam das Thema nur noch in insgesamt sieben Redebeiträgen zur Sprache, während insgesamt in 51 Redebeiträgen der Fremdenverkehr thematisiert wurde. Während die Flüchtlinge allgemein in den 50er Jahren in vielerlei Hinsicht ein bestimmender politischer Faktor im Land Schleswig-Holstein waren, war die Belegung der Fremdenverkehrsbetten durch diese schon Ende der 50er Jahre zumindest für die Landespolitik kein relevantes Thema mehr. Ministerpräsident Walter Bartram machte dies in seiner Regierungserklärung im Dezember 1950 deutlich, als er konstatierte:

„Auch die Frage der Flüchtlingsmieten im Beherbergungsgewerbe ist endlich befriedigend gelöst worden. Alle Personen, die in Beherbergungsräumen wohnen und deren Einkommen die Fürsorge Richtsätze nicht wesentlich überschreitet, zahlen die normalen ortsüblichen Mieten. Die Differenz zu den höheren Mieten des Beherbergungsgewerbes wird erstattet.“⁴⁷²

Die hohen Ausgaben für den Ausgleich der Mieten blieben allerdings noch für einen längeren Zeitraum erhalten.

Ein Urlaubsgesetz für Schleswig-Holstein

Zum Ende der Legislaturperiode, im November 1949, wurde im Landtag ein Gesetz beschlossen, das in seiner Bedeutung über die ansonsten von der Flüchtlingspolitik geprägte Wahlperiode hinausweist. Das Urlaubsgesetz für Schleswig-Holstein wurde in der 27. Tagung des Parlaments in zweiter Lesung verabschiedet. Die Vorlage – erstmals in der

472 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 05. Tagung am 18., 19. und 20.12.1950, S. 13, Regierungserklärung von Ministerpräsident Walter Bartram; Der Text des Gesetzes findet sich in Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1950, Nr. 1, S. 1f. Zu Bartram siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 206, 288.

vorangegangenen Sitzung eingebracht – war nach kurzer Beratung im zuständigen Ausschuss recht einhellig angenommen worden, lediglich drei Abgeordnete der CDU-Fraktion stimmten dagegen, einer enthielt sich.⁴⁷³ Das schleswig-holsteinische Urlaubsgesetz garantierte Arbeitnehmer_innen einen gesetzlichen Mindesturlaub von 12 Tagen pro Jahr, eine Größenordnung, die sich in Deutschland zu diesem Zeitpunkt allgemein durchgesetzt hatte, nachdem auch schon die Besatzungsverwaltung einen gesetzlichen Mindestanspruch deutschlandweit (auch in der Ostzone) festgelegt hatte.⁴⁷⁴ Ein Großteil der Beschäftigten in Schleswig-Holstein hatte auch vor der Verabschiedung des Gesetzes Anspruch auf bezahlten Urlaub; dieser war nämlich in der Regel tariflich geregelt.⁴⁷⁵ Besonders den Beamt_innen standen deutlich mehr Urlaubstage zu, bei den Arbeiter_innen waren es oftmals nicht mehr als die hier festgelegten 12 Tage Mindesturlaub.⁴⁷⁶ In der gesetzlichen Regulierung des Urlaubsanspruches gehörte Schleswig-Holstein zu den Nachzüglern, ein großer Teil der westdeutschen Bundesländer hatte schon seit dem Jahr 1947 eigene Urlaubsgesetze verabschiedet, die ebenfalls einen zwölfzügigen Mindesturlaub vorsahen. Nur in Nordrhein-Westfalen und Südwürttemberg wurden die entsprechenden Gesetze erst teilweise deutlich später erlassen.⁴⁷⁷ Zu einer bundesweit einheitlichen Regelung des Mindesturlaubs kam es erst im Jahr 1963.⁴⁷⁸ Im Bundesurlaubsgesetz wurden mindestens 15 Tage Jahresurlaub festgeschrieben, für Beschäftigte über 35 Jahren bereits 18 Tage

473 Plenarprotokoll: 1. WP, 27. Tagung am 28. und 29.11.1949, namentliche Abstimmung auf den Seiten 110–113.

474 Vgl. Spode, Hasso: Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden, S. 132.

475 Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 26. Tagung am 24. und 25.10.1949, S. 95, Rede des Ministers Preller. Nach diesem sei in den Tarifverträgen von 21 der insgesamt 32 Industrie- und Gewerbegruppen bereits ein Mindesturlaub von 12 Tagen festgeschrieben.

476 Vgl. Frese, Matthias: Naherholung und Ferntourismus, S. 377.

477 Plenarprotokoll: 1. WP, 26. Tagung am 24. und 25.10.1949, Rede des Ministers Preller, S. 93; zur Situation der schleswig-holsteinischen Arbeiter in den unterschiedlichen Branchen vgl. ebd. Rede des Abgeordneten Hans Stade (SPD), S. 103f., zu Stade siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274; zur gesetzlichen Regelung in Nordrhein-Westfalen, wo erst im Jahr 1956 ein Mindesturlaub festgelegt wurde vgl. Frese, Matthias: Naherholung und Ferntourismus, S. 377, FN 84.

478 Vgl. Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte, S. 100; vgl. auch Spode, Hasso: Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden, S. 132.

und Angestellte und Beamt_innen erhielten zu dieser Zeit bereits deutlich über 20 Tage jährlichen Urlaub.⁴⁷⁹

Wie berichtet wurde die Urlaubsgesetzgebung im Landtag recht einhellig angenommen. In der Debatte wurde gegen das Gesetz hervorgehoben, dass entsprechende Regelungen des Urlaubs einen Eingriff in die Tarifautonomie darstellten und durch die gesetzliche Festlegung bestimmte Branchen in ihrer Konkurrenzfähigkeit eingeschränkt würden.⁴⁸⁰ Solcherlei Aussagen wie hier des Abgeordneten Wilhelm Mohr von der CDU-Fraktion waren aber deutlich nicht mehrheitsfähig und es ist bezeichnend, dass gerade sein Redebeitrag von besonders vielen Zwischenrufen unterbrochen wurde. Interessant ist auch, dass es gegenüber den drei Abgeordneten von der CDU, die in der Abstimmung in der folgenden Sitzung gegen das Gesetz stimmten, keine Abweichler auf der linken Seite des Parlaments gab, die sich entschieden für eine Erweiterung des Urlaubsanspruches ausgesprochen hätten. Die 12 arbeitsfreien Tage, die schließlich gesetzlich festgeschrieben

479 Vgl. Frese, Matthias: Naherholung und Ferntourismus, S. 377; vgl. mit etwas abweichenden Zahlen zum Durchschnittsurlaub auch Keitz, Christine: Reisen als Leitbild, S. 263; vgl. Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 120f. sowie Wagener, Mathias: Ab in den Urlaub. Das Recht auf die jährliche Erholungszeit. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 69-77, hier S. 76; im Rahmen des Prozesses, der schließlich zu einer einheitlichen Regelung eines gesetzlichen Mindesturlaubs auf Bundesebene führte, bestritt das Bundesarbeitsgericht die Verfassungsmäßigkeit des schleswig-holsteinischen Urlaubsgesetzes; vgl. zu diesem Vorgang Schleswig-Holsteinsicher Landtag: Plenarprotokoll: 3. WP, 59. Sitzung am 11.03.1957, S. 2526, Rede des Abgeordneten Walter Mentzel (CDU). Zur NS-Vergangenheit des Abgeordneten und ehemaligen NS-Gebietskommissars in Reval Mentzel vgl. Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 145, 275; vgl. auch Lehmann, Sebastian: Reichskommissariat Ostland – Tatort und Erinnerungsobjekt. Einleitung. In: Lehmann, Sebastian/Bohn, Robert/Danker, Uwe (Hg.): Reichskommissariat Ostland. Tatort und Erinnerungsobjekt. Paderborn 2012, S. 9-32, hier S. 17.

480 Vgl. Plenarprotokoll: 1. WP, 26. Tagung am 24. und 25.10.1949, S. 98-101, Rede des Abgeordneten Wilhelm Mohr (CDU). Zu Mohr siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274; ähnlich äußerte sich auch der in Fremdenverkehrsfragen sonst recht umtriebige Abgeordnete Hagelstein (CDU), S. 113. Beide stimmten in der folgenden Sitzung gegen das Gesetz, ebenso wie der CDU-Abgeordnete Friedrich Klaus, der sich an der Debatte aber nicht beteiligt hatte. Zu Klaus siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 275.

wurden, markierten augenscheinlich die Obergrenze des in dieser Zeit erreichbaren, zumal es sich auch im europäischen Vergleich um den gemeinhin akzeptierten Wert handelte. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlich immer noch schlechten Lage der Nachkriegszeit ist diese Angleichung an den allgemeinen europäischen Standard der Zeit aber auch so schon bemerkenswert.

5.2.3 Wahlperiode 2 (1950-1954)

Die zweite Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtags (August 1950 bis August 1954) war in fremdenverkehrspolitischer Hinsicht weiterhin geprägt durch die Entspannung der Lage bei der Belegung von Fremdenverkehrsbetten mit Flüchtlingen.⁴⁸¹ Allmählich kehrte im Tourismusbereich Normalität ein. Dies zeigt ein Blick auf die rein quantitative Auswertung der Parlamentsdebatten. Insgesamt wurden die den Fremdenverkehr thematisierenden Redebeiträge im Landesparlament etwas weniger. In jetzt nur noch 51 gegenüber den 67 Debattenbeiträgen mit Fremdenverkehrsbezug in der ersten Wahlperiode spiegelt sich die allmähliche Normalisierung im Fremdenverkehrsbereich zumindest insofern wider, als dass der Landtag eben nicht mehr wie in den Jahren zuvor die angespannte Flüchtlingssituation thematisieren musste, respektive weniger gesetzgeberisch tätig werden musste. Verschwunden war das Thema jedoch nicht ganz, wie auch die vollständige Freimachung der belegten Fremdenverkehrsbetten noch einige Jahre dauern sollte. Immerhin sieben Redebeiträge hatten einen unmittelbaren Bezug zu den durch Flüchtlingen belegten Betten, meist jedoch entweder im Rahmen einer allgemeinen Berichtserstattung der Landesregierung über die wirtschaftliche Situation im Land oder im Zusammenhang mit zwei Gesetzesvorhaben zur Flüchtlingspolitik.⁴⁸²

481 Vgl. Schleswig-Holsteinischer Landtag: Plenarprotokoll: 2. WP, 5. Tagung vom 18., 19. und 20.12.1950, S. 13, Rede des Ministerpräsidenten Bartram. Neben dem Hinweis auf die Freimachung der Betten findet sich in dieser Regierungserklärung kein weiterer Hinweis auf den Fremdenverkehr.

482 Eigene quantitative Auswertung der Filemaker-Datei zur Tourismuspolitik. Bei den beiden Gesetzesvorhaben handelte es sich um das breit diskutierte „Gesetz

Sicherlich war die Wohnungssituation in Schleswig-Holstein und damit die Situation der Flüchtlinge zu Beginn der zweiten Wahlperiode noch nicht zufriedenstellend gelöst. Vielmehr sollte besonders der Wohnungsbau ein politischer Schwerpunkt der Landespolitik für die gesamten 50er Jahre bleiben.⁴⁸³ Die von mir oben konstatierte ‚Normalität‘ ist insofern einzuschränken, als dass Landesregierung und Landtag eben andere und wichtigere politische Baustellen zu bearbeiten hatten und somit der Fremdenverkehr nicht zu den politischen Prioritäten zu zählen ist. Dem entgegen stehen aber zwei Beobachtungen aus der quantitativen Auswertung der Landtagsdebatten, die mich in meiner These bestätigen, dass von einer aktiven Fremdenverkehrspolitik auf Landesebene mitsamt tourismuspolitischen Zielvorstellungen oder einer Tourismuskonzeption in den 50er und 60er Jahren noch nicht gesprochen werden kann.

Die überwiegende Mehrheit der Thematisierungen des Fremdenverkehrs in Debattenbeiträgen im Landtag erfolgte nicht im Rahmen von tatsächlichen fremdenverkehrspolitischen Diskussionen, sondern bestand weiterhin aus der floskelhaften Betonung der besonderen Bedeutung, die der Fremdenverkehr nun einmal für das Bundesland habe, ohne weitere Vertiefung. Dies wird besonders deutlich, wenn man sich vor Augen führt, in welcher Art von Landtagsdebatten er besonders häufig behandelt wurde. Dies war nämlich in allgemeinen Regierungserklärungen der verschiedenen Ministerien sowie Haushaltsdebatten der Fall. In beiden Debattentypen geht es naturgemäß um eine Vielzahl verschiedener Sachverhalte und die Förderung des Fremdenverkehrs kam somit am ehesten im Rahmen von Aufzählungen über verschiedene politische Handlungsfelder vor, in denen entweder die bisherige Regierungspolitik gelobt oder kritisiert wurde und im Rahmen von Diskussionen über verschiedene Titel des Landeshaushalts, in de-

zur Regelung der Rechtsverhältnisse der Vertriebenen in Schleswig-Holstein, in dessen Rahmen der Fremdenverkehr eine absolut verschwindende Rolle spielte (vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 16. Tagung am 21., 22. und 23.01.1952, S. 17-41) sowie um das „Gesetz zur Ergänzung bundesrechtlicher Bestimmungen über die Angelegenheiten der Vertriebenen, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigten“ (vgl. ebd. 81. Sitzung am 26.04.1954, S. 1506-1522), in dem der Fremdenverkehr ebenfalls nur am Rande vorkommt.

483 Vgl. Jürgensen, Kurt/Lange, Ulrich: Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg, S. 675.

nen die Opposition dann regelmäßig eine Erhöhung der für den Fremdenverkehr eingestellten Mittel forderte. So wies beispielsweise Wirtschaftsminister Matthias Andresen in seiner Regierungserklärung vom Januar 1951 darauf hin, dass „der Fremdenverkehr von hervorragender Bedeutung“ für das Land sei, der geschätzt in der Saison 1950 einen Umsatz von 60 Millionen DM erwirtschaftet habe, nach seinen Worten eine Steigerung von 53 % gegenüber dem Vorjahr.⁴⁸⁴ Maßnahmen der Regierung in diesem Bereich wurden aber nicht angekündigt, was auch der BHE-Abgeordnete Bernhard Obersteller bemerkte, der die Freimachung von Beherbergungskapazitäten von der weiteren Bereitstellung von Wohnungen für Flüchtlinge abhängig machte: „Das können wir nicht so nebensächlich behandeln“ – auch dies ein ebenso typischer wie folgenloser Satz im Zusammenhang mit der Thematisierung des Fremdenverkehrs im Landtag.⁴⁸⁵ Es war wohl scheinbar keiner seiner Kolleg_innen dieser Ansicht, denn zu diesem Sachverhalt vermerkt das Protokoll keine weiteren Wortmeldungen. In der wenige Wochen später stattfindenden Debatte über die Regierungserklärung „zur Frage der Arbeitslosigkeit in Schleswig-Holstein“ berücksichtigte die Landesregierung den Fremdenverkehr wiederum überhaupt nicht, was beispielsweise der Abgeordnete Kai-Uwe von Hassel (CDU/Deutscher Wahlblock) entschieden kritisierte, denn „dort liegen noch erhebliche Möglichkeiten, unsere Arbeitslosigkeit zu vermindern.“⁴⁸⁶ Einerseits ist auch hier die floskelhafte Betonung der Bedeutung des Fremdenverkehrs zu beobachten, andererseits ist bezeichnend, dass diese Kritik von einem Angehörigen der Regierungsfractionen formuliert wurde. Der Wirtschaftsminister sah in seiner Erwiderung nur geringe Handlungsspielräume für die Landesregierung und verwies auf seine langfristigen Bemühungen, Finanzmittel für Modernisierungs-

484 Plenarprotokoll: 2. WP, 07. Tagung am 29., 30. und 31.01.1951, S. 21, Rede des Wirtschaftsministers Matthias Andresen. Zu Andresen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 274.

485 Ebd., S. 55, Rede des Abgeordneten Bernhard Obersteller (BHE). Zu Obersteller siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 275.

486 Plenarprotokoll: 2. WP, 9. Tagung am 12., 13. und 14.03.1951, S. 88, Rede des Abgeordneten Kai-Uwe von Hassel (CDU/Deutscher Wahlblock). Zu von Hassel siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 274, 340ff., 462ff.

kredite für die Fremdenverkehrswirtschaft bereitstellen zu können.⁴⁸⁷ Auf lange Sicht gelang dies auch, allerdings im weiteren Verlauf der 50er Jahre nicht durch die Bereitstellung von Landesmitteln, sondern durch die Verteilung von Bundeszuschüssen und Krediten an die Fremdenverkehrswirtschaft. Abseits einer Förderung konkreter Unternehmen blieb die Förderung von allgemeinen Fremdenverkehrseinrichtungen in den 50er Jahren auf einem geringen Niveau; zwischen 1952 und 1960 förderte das Land im Durchschnitt vier Fremdenverkehrsprojekte im Jahr, wobei auch hier fast ausschließlich Bundesmittel zum Einsatz kamen.⁴⁸⁸

In Haushaltsdebatten wiederum ist für die 50er Jahre festzustellen, dass Fremdenverkehr zwar gelegentlich Thema der Beratungen war, im Vergleich zu anderen Haushaltstiteln die Diskussionen um fremdenverkehrspolitische Themen nur sehr spärlich ausfielen. In der Regel wurden im Rahmen der jährlichen Haushaltsgesetzberatungen im Plenum des Landtages keine Debatten über den Fremdenverkehr geführt, beschränkten sich doch die Forderungen, besonders der Oppositionsabgeordneten, in der Regel auf eine moderate Anhebung der von Seiten des Landes bereitgestellten Mittel für die Fremdenverkehrswerbung, die üblicherweise auch bewilligt wurde.⁴⁸⁹

Mit Jugendherbergen gegen den Kommunismus

Die zweite Wahlperiode weist abseits der Diskussion von Regierungserklärungen nur zwei wirkliche Debatten mit einem fremdenverkehrspolitischen Bezug auf. Es handelt sich hierbei um zwei grundlegend verschiedene Themen des Fremdenverkehrs, an denen sich dennoch Elemente des Sprechens über den Fremdenverkehr festmachen lassen.

487 Vgl. ebd., S. 96, Rede des Wirtschaftsministers Andresen.

488 Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 244f.; Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung, S. 72, insbes. Tabelle 39; vgl. Plenarprotokoll: 3. WP, 55. Sitzung am 18.12.1956, S. 2310, Rede des Ministers Hermann Böhrnsen. Zu Böhrnsen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 159, 162, 288.

489 Vgl. z.B. Plenarprotokoll: 2. WP, 56. Sitzung am 03.02.1953, S. 359f., Rede des Abgeordneten Diekmann (SPD).

Die eine dieser beiden Debatten fand im Rahmen der abschließenden Haushaltsberatungen für das Rechnungsjahr 1951 statt.⁴⁹⁰ Dennoch kann nicht gesagt werden, dass der Fremdenverkehr das eigentliche Thema dieser Debatte gewesen wäre. Vielmehr wurde unter Tagesordnungspunkt des Einzelplans 07 des Haushaltsentwurfs der Landesregierung das Budget des Landesministers für Volksbildung verhandelt, der insbesondere die Ausgaben für die Schulen und sonstige Kultureinrichtungen des Landes umfasst. Gleichwohl meldeten sich mehrere Redner in der Debatte auch zu einem Fremdenverkehrsthema zu Wort, nämlich dem Ausbau des Jugendherbergswesens.⁴⁹¹

Der Änderungsantrag der SPD-Fraktion zum Haushaltsentwurf sah neben anderen Punkten in diesem Zusammenhang eine Erhöhung des Etats für den Ausbau von Jugendheimen von 30.000,- auf 100.000,- DM sowie einen Zuwachs des Zuschusses für den Deutschen Jugendherbergsverband von 28.000,- auf 100.000,- DM vor.⁴⁹² Die Begründung des Abgeordneten Bruno Verdieck für dieses Anwachsen deutet ein wichtiges Element nicht nur, aber besonders sozialdemokratischer Fremdenverkehrspolitik an, nämlich den Sozialtourismus. Dieser hatte ja bereits in den ersten ernannten Landtagen zumindest als Zukunftsversion eine Rolle gespielt. Verdieck verknüpfte seine Forderung nach Aufstockung der Mittel für die Jugendpflege mit einer strikt antikomunistischen Begründung, die es den die Regierung stellenden Fraktionen von CDU, GB/BHE und FDP erleichtern sollte, seinem Antrag zuzustimmen. Über mehrere Seiten des Plenarprotokolls entfaltete der Abgeordnete eine Argumentation, die die Notwendigkeit der Mittelerhöhung mit den eben zu Ende gegangenen Weltjugendfestspielen in Ost-Berlin verband, bei denen laut Verdieck „einige[...] Millionen junger Menschen an den kommunistischen Führer[n] vorbeidefiliiert“ seien.⁴⁹³ Und da sich unter diesen auch Jugendliche aus dem Westen befunden hätten, die im Gegensatz zu ihren ostdeutschen Altersge-

490 Siehe ebd., 13. Tagung am 13., 14. und 15.08.1951.

491 Siehe ebd., S. 254-272; siehe weiterhin den Haushaltsentwurf in: Drucksache: 2. WP, 86/4, Anlage.

492 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 13. Tagung vom 13., 14. und 15.08.1951, S. 254-256, Rede des Abgeordneten Bruno Verdieck (SPD). Zu Verdieck siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274.

493 Ebd., S. 254.

noss_innen freiwillig teilgenommen hätten, sei eine Erhöhung der Fördermittel für die Jugenderholung unbedingt geboten. Sonst laufe man Gefahr, diese Jugendlichen an die Kommunisten zu verlieren, da man diesen in der Ostzone attraktivere Freizeitangebote mache. Der Abgeordnete bezog sich hier auf den am Vortag stattgefundenen „Marsch der jungen deutschen Friedenskämpfer“, einer Propaganda-Veranstaltung im Rahmen der Weltjugendspiele, bei der wohl in der Tat etwa 1,5 Millionen DDR-Jugendliche an der SED-Führung vorbeimarschiert waren.⁴⁹⁴ Die Zahl der Teilnehmer_innen an den Weltjugendspielen selbst war jedoch deutlich geringer.⁴⁹⁵ Verdiecks Argumentation lässt sich ohne jegliche Zuspitzung so zusammenfassen, dass eine Ablehnung der Budgetmittelsteigerung für die Jugendpflege und die Jugenderholung in Jugendherbergen etc. die Jugend geradewegs in die Arme der SED treiben könnte.⁴⁹⁶

Einer solch ausführlichen Begründung hätte es augenscheinlich gar nicht bedurft. Von den Abgeordneten der Regierungsfractionen, die sich an der Debatte beteiligten, nutzte kein einziger die von Verdick vorgeschlagene Argumentation, sondern es wurde ohne eingehende Begründung in diesem Punkt Zustimmung signalisiert, die letztlich auch zu einer Annahme des Antrags und damit zur Einstellung aller beantragten Mittel in den Haushalt führte, wenn auch über die genaue Festlegung der Ausgabemodalitäten noch nachverhandelt werden sollte.⁴⁹⁷ Ohne größere Debatte war mit dem Antrag der SPD also eine Vervielfachung der Mittel für die Jugendpflege insgesamt, aber besonders für das im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr oftmals nur stiefmütterlich behandelte Jugendherbergswesen verein-

494 Ruhl, Andreas: Stalin-Kult und Rotes Woodstock. Die Weltjugendfestspiele 1951 und 1973 in Ostberlin. Marburg 2009, S. 17.

495 Vgl. ebd., S. 13f.

496 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 13. Tagung vom 13., 14. und 15.08.1951, S. 255, Rede des Abgeordneten Bruno Verdick (SPD).

497 Vgl. ebd., S. 262-263, Rede des Abgeordneten Alfred Gille (GB/BHE); vgl. auch S. 263, Rede des Abgeordneten Arthur Schwinkowski (CDU) sowie S. 268, Rede des Abgeordneten Carl-Christian Arfsten. Zu dem als Angehöriger der Besatzungsverwaltung in der Sowjetunion erheblich NS-vorbelasteten Gille siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 58, 143, 185 u. 275. Zu Schwinkowski siehe ebd., S. 118, 122, 274. Zu Arfsten siehe ebd., S. 274.

bart worden. Ob das Argument einer kommunistisch beeinflussten Jugend tatsächlich ursächlich für die Ausarbeitung des SPD-Antrags gewesen ist, sei dahingestellt. Die grundsätzliche Angst davor, im Wettkampf der politischen und gesellschaftlichen Systeme so kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ins Hintertreffen zu geraten, war aber zweifellos vorhanden.

Einführung der Fremdenverkehrsabgabe

In der zweiten anzusprechenden Debatte ging es um die Einführung einer Fremdenverkehrsabgabe. Im Gegensatz zur schon seit Langem von den Gemeinden erhobenen Kurtaxe diente die Fremdenverkehrsabgabe dazu, Geld von den vom Fremdenverkehr profitierenden Unternehmen und Einzelpersonen in den Bädergemeinden einzusammeln. Wer in welcher Form vom Tourismus profitierte war hierbei allerdings stark umstritten.

Es kam im Rahmen der Beratungen in den beiden Lesungen dieses Gesetzesvorhabens, das letztlich als „Gesetz zur Änderung des Preussischen Kommunalabgabengesetzes vom 16. Februar 1953“ verabschiedet wurde, zu einer Debatte im Landtag, bei der sich Ansätze von unterschiedlichen Positionen zu einer fremdenverkehrspolitischen Sachfrage zeigten, wenn auch noch nicht ganz klar nach Fraktionen ausdifferenziert.⁴⁹⁸ Bis dahin und auch für lange Zeit danach ist festzustellen, dass zumindest zwischen den großen Parteien weitgehend Einigkeit darüber bestand, dass der Fremdenverkehr von besonderer Bedeutung für die Wirtschaft des Landes sei und sich die Gegensätze eher in der Forderung, es müsse *mehr* getan werden für diesen Wirtschaftszweig manifestierten, als in Rufen nach einer *anderen* Politik.

Schon in der Vorstellung des Gesetzes durch den Innenminister wird deutlich, dass die Initiative für die Änderung des Kommunalabgabengesetzes klar auf Seiten der Kommunen und Verbände der Fremdenverkehrsgemeinden gelegen hat und die Landesregierung hier nur sehr zögerlich agierte.⁴⁹⁹ Im Gegensatz zu einer Kurtaxe, die von allen Gästen zu entrichten ist, ist die Frage, wer in einem Fremdenverkehrs-

498 Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1953, Nr. 4, S. 9.

499 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 52. Sitzung am 29.10.1952, S. 143, Rede des Innenministers Paul Friedrich Wilhelm Pagel; vgl. auch 57. Sitzung am 04.02.1953,

ort von den Gästen profitiert nicht so einfach zu beantworten, will man nicht eine alle Bürger_innen einschließende allgemeine Steuer erheben. Die Antwort der Kommunen auf dieses Problem sollte in einer vom Land auszuarbeitenden Mustersatzung bestehen, nach der die Erhebung der Fremdenverkehrsabgabe zukünftig organisiert werden sollte. Interessant ist, dass die SPD als größte Oppositionsfraktion zunächst keine Meinung zu diesem Gesetzesvorhaben hatte, es sich aber augenscheinlich auf Grund der kommunalen Initiative auch nicht leisten konnte, es grundsätzlich abzulehnen. Dies dokumentiert der einzige Redner der SPD in der ersten Lesung, der zu diesem Zeitpunkt noch einfache Abgeordnete Wilhelm Käber:

„Vielleicht ist die Erhebung eines Fremdenverkehrsbeitrages notwendig und nützlich. Das wird sich bei den Ausschlußberatungen noch herausstellen; insbes. wenn es zutrifft, dass alle außerpreussischen Länder diese Einrichtung mit Erfolg anwenden. Das war uns neu. Wir waren bisher der Ansicht, daß nur einige früher nicht zu Preußen gehörige Länder darin Erfahrung besitzen.“⁵⁰⁰

Im Weiteren plädierte er für klare Definitionen derjenigen, die vom Fremdenverkehr profitieren. Für die zu erstellenden Mustersatzungen gab er aber kein weiteres Votum für seine Fraktion ab.⁵⁰¹ Ganz anders der FDP-Abgeordnete und wenige Monate zuvor mit seiner Partei aus der Regierung ausgeschiedene Hermann Andersen, der im Namen seiner Fraktion die Gesetzesinitiative ablehnte.⁵⁰² Den Austritt aus der Regierung hatte man der FDP offensichtlich übel genommen; der In-

S. 513, Rede des Abgeordneten von Hassel. Zu Pagel siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 11, 148f., 288.

500 Ebd., S. 143, Rede des Abgeordneten Wilhelm Käber (SPD). Zu Käber siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 288.

501 Die Mustersatzungen wurden abgedruckt in Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1953, Nr. 16, S. 183-186. Der jährlich zu entrichtende Beitrag sollte zwischen 5,- und 25,- DM betragen.

502 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 52. Sitzung am 29.10.1952, S. 143, Rede des Abgeordneten Hermann Andersen (FDP); zur im Hinblick auf seine NS-Vergangenheit relevanten Biographie Andersens vgl. Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 59, 118, 122, 288; vgl. auch Schubert, Christina: Die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags nach 1945 und ihre nationalsozialistische Vergangenheit. In: Zankel, Sönke (Hg.): Skandale in Schleswig-Holstein. Beiträge zum Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten. Kiel 2012, S. 71-128, hier S. 90.

nenminister wies genüsslich darauf hin, dass die vorbereitenden Diskussionen über die Abgabe im Wirtschaftsministerium, und damit innerhalb der früheren Zuständigkeit von Andersen geführt worden seien.⁵⁰³ Der CDU-Abgeordnete von Hassel verteidigte dagegen die Einführung dieser neuen „Steuer“, um die klammen Kassen der Fremdenverkehrsgemeinden aufzubessern.⁵⁰⁴ Das Ziel der Abgabe, die im Übrigen von den Industrie- und Handelskammern gewünscht wurde, sei die Bereitstellung von Mitteln zur Ausweitung der Fremdenverkehrswerbung, so Kai-Uwe von Hassel einige Monate später.⁵⁰⁵

Der Bäderansatz

Ein für die kommenden Jahre besonders bedeutsames Instrument für die Fremdenverkehrspolitik war der sogenannte Bäderansatz. Dieser wurde ohne größere Debatte im Landtag im Jahr 1952 etabliert, was einerseits für weitgehende Einigkeit unter den Abgeordneten spricht, andererseits aber auch dokumentiert, dass die Bedeutung dieses Werkzeugs für die kommunalen Finanzen der Bädergemeinden als zunächst nicht besonders groß eingeschätzt wurde. Der Bäderansatz war ein Teilinstrument im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein.⁵⁰⁶ Obwohl der Fremdenverkehr noch bei Weitem nicht die Ausmaße hatte wie in späteren Jahren, hatten die Fremdenverkehrsgemeinden einen erhöhten Finanzbedarf gegenüber solchen Gemeinden, die keine größeren Mengen von Fremden in den Sommermonaten zu beherbergen hatten. Noch waren es nicht die Meerwasserschwimmhallen, Kurmittelhäuser (mit den kurzzeitig modischen Meerwasser-Trinkkurhallen) oder „Häuser des Kurgastes“⁵⁰⁷, die die eingeschränkten Mittel der kleinen Gemeinden belasteten, son-

503 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 52. Sitzung am 29.10.1952, S. 144, Rede des Innenministers Pagel.

504 Ebd., S. 144, Rede des Abgeordneten von Hassel (CDU/Deutscher Wahlblock).

505 Vgl. ebd., 57. Sitzung am 04.02.1953, S. 513, Rede des Abgeordneten von Hassel (CDU/Deutscher Wahlblock).

506 Vgl. Plenarprotokoll: 2. WP, 19. Tagung am 06., 07. und 08.05.1952, S. 171, Rede des Ministers Pagel.

507 Siehe hierzu mit Beispielen vor allem aus den 60er Jahren am Beispiel Glücksburg LAS, Abt. 691, Nr. 35784, Nr. 35815, Nr. 35827, Nr. 35852, Nr. 35887, Nr. 35888; vgl. auch Pfingsten, Gabriele: Strandsand mit Seepferden: Die Ostseebäder in der

dern eher erhöhte Ausgaben für allgemeine Infrastruktur sowie Pflege der Kuranlagen.⁵⁰⁸ Der große Boom von Meerwasserschwimmbädern begann erst in den 60er Jahren⁵⁰⁹, der Neubau von Kurmittelhäusern hatte ab Mitte der 50er Jahre eine Hochkonjunktur. Schon der Bau solcher Anlagen aus eigenen Finanzmitteln stellte für viele Gemeinden große Probleme dar.⁵¹⁰ Das Instrument des Bäderansatzes sollte nach Aussage von Volksbildungsminister Paul Friedrich Wilhelm Pagel von der CDU die Fremdenverkehrswirtschaft des Landes stützen, selbst gab er aber zu, dass die zur Verfügung gestellten Mittel nicht erheblich seien, für die Fremdenverkehrsgemeinden jedoch durchaus spürbar.⁵¹¹ Auch der Minister bemühte die schon bekannte Argumentationsfigur zur besonderen Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Land, typischerweise ohne weiter ins Detail zu gehen, denn der Bäderansatz „dient damit gleichzeitig in bescheidenem Umfang der Stützung des Fremdenverkehrs, der ja einen nicht unerheblichen Aktivposten der schleswig-holsteinischen Wirtschaft darstellt.“⁵¹²

Worin bestand nun das Instrument des Bäderansatzes? Im Rahmen der Finanzzuweisungen an die Gemeinden wurden verschiedene örtliche Voraussetzungen, wie z. B. eine hohe Arbeitslosigkeit oder die Nähe zur Grenze nach Dänemark, berücksichtigt, durch die sich die

Lübecker Bucht. In: Eutiner Landesbibliothek (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins. Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung in der Volksbank Eutin. Eutin 2003, S. 27–32, hier S. 28f.

508 Zu den Meerwasser-Trinkkurhallen vgl. Hauffe, Walther: Vom Badeleben, S. 98; vgl. auch die Abbildung der Anlage in Herde, Heiner: Das Ostseebad Timmendorfer Strand. Eine Zeitreise in Bildern. Erfurt 2015, S. 89f.

509 Siehe hierzu z.B. LAS, Abt. 691, Nr. 35796, Nr. 35881– 35883 (Glücksburg), Nr. 35816 (Burg auf Fehmarn), Nr. 35874, Nr. 35890, Nr. 35891 (Wyk auf Föhr), Nr. 35878 (Helgoland). Zum Bau des Schwimmbades Timmendorfer Strand und zum Zusammenhang von Schwimmbadbau und Zielen gemeindlicher Fremdenverkehrspolitik sowie Hilfestellungen des Landes vgl. Hauffe, Walther. Vom Badeleben, S. 99.

510 Zu diesem Sachverhalt vgl. auf parlamentarischer Ebene Plenarprotokoll: 3. WP, 80. Sitzung am 28.01.1958, S. 3228, Rede des Abgeordneten Knud Broder Knudsen (CDU); vgl. auch 93. Sitzung am 11.08.1958, S. 3847, Rede des Ministerpräsidenten von Hassel. Zu Knudsen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274, 288.

511 Vgl. ebd. 2. WP 19. Tagung am 06., 07. und 08.05.1952, S. 166–173, Rede des Ministers Pagel.

512 Ebd.

allgemeinen Zuweisungen dann erhöhten. Hierfür wurden verschiedene Rechenoperationen mit den statistischen Daten der jeweiligen Gemeinden durchgeführt, um den Wert der zusätzlichen Mittelzuweisung zu bestimmen. In der hier erstmals eingeführten Version des Bäderansatzes wurden die Übernachtungszahlen von Oktober 1950 bis September 1951 zu Grunde gelegt und für je 200 Übernachtungen ein_e (hypothetische_r) Einwohner_in zur Ausgangszahl addiert.⁵¹³ Dies erfolgte allerdings nur für den Fall, dass die ermittelten zusätzlichen Einwohner_innen mehr als 1 % der tatsächlichen Bevölkerung einer Gemeinde oder eines Ortsteils ausmachten und die Gemeinde eine Kurtaxe erhob. Ausnahmen gab es für den Kreis Eutin, dort wurden niedrigere Basiswerte veranschlagt.⁵¹⁴ Auf die geringe Bedeutung, der der Einführung des Bäderansatzes im Landtagsplenum beigemessen wurde, deutet auch der Umstand hin, dass dieser innerhalb der zweiten Lesung des jährlichen Finanzausgleichsgesetzes gar nicht mehr thematisiert wurde.⁵¹⁵ Für eine kleine Bädergemeinde wie etwa Timmendorfer Strand bedeutete dies nach den Übernachtungszahlen von 1954 aber einen hypothetischen Bevölkerungszuwachs von 1.500 Einwohner_innen, was durchaus beachtlich ist. Bis zum Jahr 1960 blieb der Bäderansatz weitgehend unverändert. Die Änderung des Finanzausgleichsgesetzes ab jenem Jahr sah dann aber auch eine Berücksichtigung der Übernachtungen auf Campingplätzen vor. Für 2.000 Übernachtungen auf Campingplätzen wurde nun ein_e weitere_r Einwohner_in auf die Rechnungsgröße addiert. Weiterhin wurden die Regelungen für die Durchführung des Finanzausgleichs etwas verkompliziert.⁵¹⁶ Das für die Finanzen der Fremdenverkehrsgemeinden wichtige Instrument wurde bis zum Jahr 1970 beibehalten. In der Neufassung des Finanzausgleichsgesetzes wurde aber eine fünfjährige Übergangsfrist festgelegt, in der die Gemeinden eine Kompensation erhielten.⁵¹⁷

513 Für Übernachtungen in Kinderheimen wurde pro 1.000 Übernachtungen ein_e Einwohner_in addiert.

514 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1952, Nr. 16, S. 102.

515 Siehe Plenarprotokoll: 2. WP. 20. Tagung am 09., 10. und 11.06.1952, S. 171-198.

516 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1960, Nr. 8, S. 70.

517 Vgl. ebd., Jg. 1970, S. 60.

5.2.3 Wahlperiode 3 (1954-1958)

Die quantitative Auswertung der Plenardebatten hinsichtlich der Thematisierung des Fremdenverkehrs im Landtag in der dritten Wahlperiode (August 1954 bis Oktober 1958) ist im Gegensatz zu den vorangegangenen etwas problematisch, da die Erhebungsmethode nach fremdenverkehrspolitischen Schlagwörtern das Ergebnis etwas verzerrt. Vordergründig wurde nämlich der Fremdenverkehr etwas häufiger thematisiert als in den vorangegangenen Landtagen. Ein erheblicher Teil der Beiträge drehte sich aber im Sinne des hier interessierenden Strukturwandels im Fremdenverkehr eher um ein marginales bis abseitiges Thema, nämlich das sogenannte Jugendferienwerk, bei dem Kinder zur Erholung in Schleswig-Holstein Urlaub machten. Das Jugendferienwerk ist eher eine sozialpolitische Maßnahme denn eine Einrichtung des Fremdenverkehrs und soll deshalb hier nicht weiterverfolgt werden. Die Einrichtung des Jugendferienwerks war eine Erscheinung der 50er und 60er Jahre und wurde im Jahre 1965 eingestellt. Wie gesagt halte ich in fremdenverkehrspolitischer Hinsicht die in diesem Zusammenhang stehenden Redebeiträge im Landtag für zu vernachlässigen, der Vollständigkeit halber sind jedoch in der Fußnote die entscheidenden Debatten zu diesem Thema in der 3. Wahlperiode aufgeführt.⁵¹⁸ Eine um diese Debattenbeiträge bereinigte Zählung kommt zu dem Ergebnis, dass in der dritten Wahlperiode etwa in

518 Siehe z. B. Plenarprotokoll: 3. WP, 15. Sitzung am 31.03.1955, S. 625-630, Antrag der Landesregierung betr. Jugendferienwerk; 17. Sitzung am 24.05.1955, S. 749, Rede des Abgeordneten Kurt Semprich (SPD); 18. Sitzung am 25.05.1955, S. 781, Rede des Abgeordneten Gerhard Gerlich (CDU); 22. Sitzung am 11.10.1955, S. 910, Rede des Abgeordneten Wilhelm Jürgensen (SHB); 27. Sitzung am 19.12.1955, S. 1114-1123, Reden der Abgeordneten Margarete Weiß (FDP), Anna Brodersen (SPD), Gerhard Stoltenberg (CDU), Otto Eisenmann (SHB), Hans-Adolf Asbach (Minister für Arbeit, Soziales und Vertriebene), sowie Helmut Lemke (Abgeordneter für die CDU, Innenminister, geschäftsführender Kultusminister). Für alle hier genannten Landtagsabgeordneten sei verwiesen auf die Studie von Danker, Uwe/Lehmann-Himmel: Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit. Auch wenn die nationalsozialistische Vergangenheit zahlreicher Landtagsabgeordneter im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr in keinem feststellbaren Zusammenhang steht, gehört der hier nur andeutungsweise thematisierte Sozialtourismus eben auch in das Politikfeld der Sozialpolitik, in dem Verstrickungen der handelnden Personen in den NS eine Rolle spielen könnten. Dieser

gleichbleibendem Maße über fremdenverkehrspolitische Sachverhalte gesprochen wurde. In 63 Redebeiträgen haben die Parlamentarier_innen den Fremdenverkehr thematisiert – häufiger also als in den vergangenen vier Jahren, jedoch nicht so oft wie in der ersten Wahlperiode. Die Schwerpunkte dieser Debatten sollen im Folgenden analysiert werden. Eine den Fremdenverkehr fördernde Landespolitik beziehungsweise eine politische Begleitung des Strukturwandels im Tourismusbereich, wie er in dieser Arbeit untersucht wird, ist insgesamt nur in sehr geringem Maße feststellbar.

Regierungserklärungen

Ein gutes Beispiel für die Behandlung des Themas im Landtag und generell ein wichtiger Indikator für die Regierungspolitik sind selbstverständlich die Regierungserklärungen. Der neue Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel lieferte in seiner ersten parlamentarischen Rede in diesem Amt im November 1954 ein recht gutes Beispiel für die bekannte und weitgehend floskelhafte Thematisierung des Fremdenverkehrs im Landtag, die an dieser Stelle etwas eingehender untersucht werden soll:

„Einen wesentlichen Teil der schleswig-holsteinischen Wirtschaft stellt das Fremdenverkehrsgewerbe dar. Es ist eine echt gewachsene Industrie, die sich aufbaut nicht nur auf den Schönheiten unseres Landes, seiner Küsten und der seenreichen Hügellandschaft, sondern auch im Besonderen auf den Heilfaktoren des Meeres, der Luft und der natürlichen Quellen. Zwischen dem völligen Darniederliegen dieses Wirtschaftszweiges und seinem heutigen Stande liegt ein langer und schwieriger Weg der Freimachung der Fremdenverkehrsbetriebe, ihres Wiederaufbaues, der

Frage kann an dieser Stelle aber nicht weiter nachgegangen werden. Zu Semprich siehe S. 275, zu Gerlich siehe ebd., zu dem ehemaligen NSDAP-Parteifunktionär Jürgensen siehe S. 139f., 275; zu Margarete Weiß siehe S. 274; zur aus der Arbeiterbewegung stammenden Brodersen siehe S. 274; zum späteren Ministerpräsidenten Stoltenberg siehe S. 275; zu Eisenmann siehe S. 274; zum NS-Besatzungsakteur als Kreishauptmann in Polen Asbach vgl. 141f.; zum späteren Ministerpräsidenten und während der NS-Zeit als Bürgermeister von Eckernförde und Schleswig tätigen und als solcher für die Verfolgung von politischen Gegner_innen verantwortlichen Lemke siehe S. 118, 148 u. 162, vgl. zu diesem auch Danker, Uwe: Der Landtag und die Vergangenheit. Das Thema „Vergangenheitsbewältigung“ im Schleswig-Holsteinischen Landtag 1947-1992. In: Demokratische Geschichte 17 (2006), S. 187-208, hier S. 207.

Modernisierung und Erneuerung der Kur- und Badeeinrichtungen. Die ermutigende Entwicklung der Fremdenverkehrswirtschaft – die Zahl der Übernachtungen ist im letzten Jahr trotz des ungünstigen Wetters auf über 4 Millionen gestiegen – darf uns aber nicht von der Verpflichtung entbinden, den weiteren Ausbau dieses Wirtschaftszweiges vordringlich zu berücksichtigen. An dem bisherigen Ergebnis haben Frauen und Männer der schleswig-holsteinischen Gastronomie besonderen Anteil.“⁵¹⁹

Als Besonderheit ist aus dem Beitrag des Ministerpräsidenten festzuhalten, dass er den Fremdenverkehr als „echt gewachsene Industrie“ einführte, eine für die parlamentarische Debatte jener Zeit sehr ungewöhnliche Bezeichnung.⁵²⁰ Ohne in diese Formulierung zu viel hineininterpretieren zu wollen, verweist die Begriffsverwendung neben der nur schwer zu quantifizierenden wirtschaftlichen Bedeutung meiner Ansicht nach auf die Professionalisierung des zu diesem Zeitpunkt noch zu großen Teilen von der Privatvermietung geprägten Fremdenverkehrs in dem Bundesland. Die blumige Umschreibung der landschaftlichen Reize Schleswig-Holsteins soll bei den Zuhörer_innen die Identifikation mit dem überparteilich geteilten Interesse am wirtschaftlichen Erfolg des Wirtschaftszweiges erzeugen. Stellt man den politischen Zweck einer Regierungserklärung in Rechnung, nämlich die Verkündung der Pläne und Projekte der Landesregierung für die kommende Legislaturperiode (wie von Hassel zu Beginn seiner Rede auch selbst betonte), so fällt zweierlei auf:⁵²¹

Zum einen wurde dem Fremdenverkehr im Regierungsprogramm des Ministerpräsidenten nur ein äußerst geringer Stellenwert eingeräumt, obwohl von Hassel dessen besondere Bedeutung doch so hervorhob. Von den in der Druckfassung insgesamt 18 Seiten umfassenden Rede ist der zitierte Absatz die einzige Bezugnahme auf den Fremdenverkehr. Die bedeutendsten Themen der Regierungserklärung sind die Vertriebenen, die dänische Minderheit und die Landwirtschaft. Der Textanteil zum Fremdenverkehr an der gesamten Rede bewegt sich in etwa im Bereich der Ausführungen des Ministerpräsidenten zu – zumindest im öffentlichen Diskurs – eher marginalen Aspekten der Landespolitik wie der Gemeindekrankenpflege oder der Schwestern-

519 Plenarprotokoll: 3. WP, 2. Sitzung am 08.11.1954, S. 21, Rede des Ministerpräsidenten von Hassel.

520 Ebd.

521 Siehe ebd., S. 15.

stationen.⁵²² Zum anderen zeichnet sich diese Rede noch durch ein weiteres wesentliches Kennzeichen aus, nämlich durch das völlige Fehlen von geplanten Maßnahmen. Zusammenfassen lassen sich die Aussagen von Hassels als Blick in die Vergangenheit. Die Lage im Fremdenverkehr sei nach Wiederaufbau und Modernisierung gut dank der Arbeit der tapferen Frauen und Männer, die in diesem Bereich arbeiten.⁵²³ Auch in späteren Regierungserklärungen verlor von Hassel oftmals nur wenige Worte zum Thema und auch hier ist nichts über geplante Maßnahmen festzustellen.⁵²⁴

Es ist bezeichnend, dass auch in der anschließenden Debatte kaum ein Wort zum doch angeblich für die Wirtschaft des Landes so bedeutsamen Fremdenverkehr verloren wurde. Einzig der Abgeordnete Peter Ludwig Petersen vom Schleswig-Holstein-Block ging in seinen Ausführungen auf das Thema ein und lobte den Ministerpräsidenten dafür, dass jener die weitere Förderung des Fremdenverkehrsgewerbes für notwendig halte und seine Fraktion dies ähnlich beurteile – dabei hatte der Ministerpräsident hierzu überhaupt nichts verlauten lassen. Der SHB forderte eine dem Charakter des Landes und seiner Bevölkerung entsprechende Fremdenverkehrswerbung – was er genau hiermit meinte oder von welcher Art Werbung er sich mit dieser Aussage distanzieren wollte, ist dem Redebeitrag nicht zu entnehmen.⁵²⁵

Auf den zweiten Blick relativiert sich also recht schnell die Bedeutung, die die neue Landesregierung dem Fremdenverkehr für das Bundesland zumaß und der im Gesamtzusammenhang der Regierungserklärung nur geringe Textumfang hierzu deutet an, dass die Regierung von Hassels kaum größere Akzente setzen wollte. So ist es auch nicht verwunderlich, dass für den Verlauf der gesamten Legislaturperiode

⁵²² Siehe ebd., S. 17.

⁵²³ Vgl. ebd. Die Rede des Ministerpräsidenten umfasst die S. 15–33.

⁵²⁴ Vgl. z.B. ebd., 30. Sitzung am 31.01.1956, S. 1227f. Hier verlor von Hassel ein paar Worte zum Wiederaufbau von Helgoland, in denen am Rande auch der Fremdenverkehr thematisiert wurde. In der anschließenden Debatte in der 31. Sitzung wurden von den Diskutand_innen nichts weiter zum Thema gesagt.

⁵²⁵ Vgl. ebd., 3. Sitzung am 09.11.1954, S. 81, Rede des Abgeordneten Peter Ludwig Petersen (SHB). Zur Biographie des NS-Akteurs Petersen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 80, 118, 122, 275.

fast keine gesetzgeberischen Tätigkeiten in direktem Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr festzustellen sind.

Auch in weiteren Regierungserklärungen des Ministerpräsidenten und auch des Wirtschaftsministers lässt sich das hier festgestellte Muster beobachten. Auf der einen Seite die Hervorhebung der besonderen Bedeutung, die der Fremdenverkehr angeblich für das Land habe, auf der anderen Seite das weitgehende Fehlen konkreter Aussagen über anzugehende Probleme oder geplante Maßnahmen. Auch in seiner Regierungserklärung vom Oktober 1956 lieferte von Hassel ein paar Informationen über den Stand des Fremdenverkehrsgewerbes im Umfang von genau einem Absatz in der verschriftlichten Version des Plenarprotokolls, in dem die gesamte Rede etwa 17 Seiten umfasst. Die schon bekannte Betonung der besonderen Schönheit der schleswig-holsteinischen Landschaft findet sich auch in diesem kurzen Abschnitt. Um den Fremdenverkehr zu fördern, sei „die Erschließung der abgelegenen, landschaftlich besonders reizvollen Gebiete vorgesehen.“⁵²⁶ Im Klartext gemeint ist also eine Förderung des Fremdenverkehrs in ansonsten kaum wirtschaftlich entwickelten Gebieten, die außer der (nur vermeintlich unberührten) Landschaft kaum Entwicklungsperspektiven aufweisen konnte. Im Gegensatz zum restlichen Teil der Rede, in dem von Hassel konkrete Probleme durchaus anspricht und durchgeführte und geplante Maßnahmen benennt, verbleibt der Ministerpräsident hinsichtlich des Fremdenverkehrs im Unkonkreten. Die Antwort auf die Frage, wie also durch die Ausweitung des Tourismus eine Erwerbsperspektive für die Bevölkerung in den abgelegenen Regionen geschaffen werden soll, blieb der Ministerpräsident der Öffentlichkeit schuldig, konkrete Rezepte hierfür mussten wohl erst noch gefunden werden. Die Durchsicht der Quellen ergibt den Befund, dass die Regierung von Hassels andere politische Schwerpunkte setzte als die Förderung des Fremdenverkehrs. Doch das Fehlen von politischen Rezepten für den Fremdenverkehr als Perspektive im allgemeinen wirtschaftlichen Strukturwandel galt nicht allein für die Regierungsfractionen, sondern auch für die oppositionellen Parteien im Landtag. Denn auch für diese Debatte ist festzustellen, dass weder Regierungs-

526 Ebd., 47. Sitzung am 01.10.1956, S. 1915.

noch Oppositionsfraktionen den Fremdenverkehr in der folgenden Aussprache noch andernorts zum Thema machten.⁵²⁷

Etwas umfangreicher behandelte von Hassel den Fremdenverkehr in seiner letzten Regierungserklärung vor der Wahl des Jahres 1958:

„Schleswig-Holsteins Chance als Land des Fremdenverkehrs zu nutzen, war auch weiterhin das Ziel der Regierung. Das Land hat hier eine besondere Aufgabe für die vielen Erholungsuchenden der Bundesrepublik und des Auslandes übernommen, nachdem die für die freie Welt zugänglichen deutschen Küsten- und Inselbäder durch die Zonentrennung und den Verlust der Ostgebiete erheblich verringert worden sind. Daneben mußte die Fremdenverkehrswirtschaft den gestiegenen Ansprüchen gewachsen bleiben. Neben der Wiedergewinnung zweckentfremdeter Beherbergungsräume und der Wiederherstellung der Fremdenverkehrsanlagen mußte auch der Modernisierung und der Rationalisierung hinreichend Rechnung getragen werden. Vor allem galt es, die Saison möglichst zu verlängern, da die Fremdenverkehrswirtschaft unseres Landes bekanntlich nicht in der glücklichen Lage ist, das ganze Jahr hindurch ausreichende Betätigung zu finden.

In Verfolg dieser Ziele wurden seit 1955 neue Kurbadehäuser, Liegehallen, Lese- und Veranstaltungsräume fertiggestellt und zwar in Kampen, Westerland, Hörnum, Wyk, Wittdün, Norddorf, St. Peter, Eckernförde und Bosau. Das Kurbadehaus in Travemünde wird umgebaut.“⁵²⁸

Auch an diesem Beispiel ist festzustellen, dass der dem Fremdenverkehr gewidmete Anteil am Textumfang der gesamten Rede des Ministerpräsidenten verschwindend gering ist. Im Vergleich zu den oben angeführten Regierungserklärungen wurde das Thema hier aber etwas variiert und im Hinblick auf den Strukturwandel im Fremdenverkehrsgewerbe durchaus auch konkretisiert. Während in diesem Fall der antikommunistische Einschlag in der Betonung von Schleswig-Holsteins Rolle des Zugangs zu den Ostseebädern für die „freie Welt“ der Endphase des Wahlkampfes geschuldet sein dürfte – der Amtsinhaber bewarb sich in dieser Rede quasi letztmalig auf der parlamentarischen Bühne für eine weitere Amtsperiode – finden sich zwei weitere

527 Einzig der SPD-Abgeordnete Eugen Lechner erwähnt in einem Nebensatz überhaupt den Begriff. Vgl. ebd., 49. Sitzung am 03.10.1956, S. 2004. Zu Lechner siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 274.

528 Ebd., 93. Sitzung am 11.08.1958, S. 3847f., Rede des Ministerpräsidenten von Hassel.

bedeutsame Motive der Diskussion um den Fremdenverkehr in diesem Text.⁵²⁹ Dies ist zum einen die Betonung der Notwendigkeit von Modernisierungsmaßnahmen in der durch die Privatvermietung gekennzeichneten schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft und zum anderen die Hervorhebung des Politikziels „Saisonverlängerung“. Letztere wird in der Literatur interpretiert als wichtigstes Anliegen der Landespolitik in der Förderung dieses Wirtschaftszweiges. Hoffmann und in seiner Folge auch Homp betonen beide die Bedeutung dieser für die Wirtschaftspolitik der 50er und 60er Jahre, besonders Homp macht es sich in ihrer Charakterisierung der Fremdenverkehrspolitik dieser beiden Jahrzehnte m. E. etwas zu einfach.⁵³⁰ So werden die durch von Hassel ebenfalls betonten Baumaßnahmen in den Fremdenverkehrsorten, die wie bereits berichtet durch öffentliche Gelder gefördert wurden, unter dem allgemeinen politischen Ziel der „Saisonverlängerung“ subsummiert. Eine solche Sichtweise verkennt aber, dass Fremdenverkehrspolitik in diesen Jahrzehnten erstens vor allem in den Kommunen stattfand und das Land nur bedingt als Motor der Modernisierungsprozesse bezeichnet werden kann, und zweitens werden alle Maßnahmen der wirtschaftlichen Modernisierung, die wie von Hassel zu Recht betont, durchaus den „gestiegenen Ansprüchen“ der Feriengäste geschuldet sind, dem Saisonverlängerungsziel zugeordnet.⁵³¹ Fairerweise muss gesagt werden, dass die Arbeiten von Hoffmann und Homp keine geschichtswissenschaftliche, sondern eine wirtschaftswissenschaftliche Perspektive haben, historische Argumentationen in diesen beiden nichtsdestoweniger weiterhin wichtigen Arbeiten also nur bedingt wissenschaftlichen Ansprüchen genügen sollen. Die Auswer-

529 Ebd., S. 3848; siehe hierzu auch die im Zusammenhang mit dem Wahlkampf erschienene CDU-Broschüre zur Bilanz der Regierungspolitik. Diese hatte zum Fremdenverkehr nur wenig beizusteuern. Zwar ist das Urlaubsland hinter den Themen ‚Heimat‘, ‚Bauern‘ und ‚Küste‘ das vierte Stichwort dieses Textes, außer den Übernachtungszahlen des Jahres 1958 wird hier aber lediglich das Foto einer Gruppe von Menschen, die eine Sandburg bauen. Vgl. Hassel, Kai-Uwe von/ Kommunalpolitische Vereinigung der CDU-Landesvereinigung Schleswig-Holstein: Auftrag, Arbeit, Erfolg. Kiel 1958, S. 11.

530 Vgl. Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung, S. 74-84; vgl. auch Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 244f.

531 Vgl. insbesondere die Argumentation bei Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 244.

tung der parlamentarischen Debatten über den Fremdenverkehr führt mich zu dem Ergebnis, dass das Motiv der „Saisonverlängerung“ als landespolitischem Ziel erst mit dem Ende der 50er Jahre aufkommt und dessen Thematisierung durch von Hassel eines der ersten Beispiele für diese Argumentationsfigur ist. „Saisonverlängerung“ ist vielmehr als allgemeines Ziel jeglicher politischen Begleitung des Fremdenverkehrs zu bezeichnen.⁵³² Die Klage über eine zu kurze Saison und die Anmahnung von politischen Maßnahmen bleibt über den gesamten Untersuchungszeitraum bestimmend für die politische Debatte über den Fremdenverkehr und wurde im Zuge des Verbots des Baus weiterer Ferienzentren sogar noch deutlich bedeutsamer. Ein Ausbau der Bettenkapazitäten in größerem Maße war nicht mehr erwünscht.⁵³³ Deshalb halte ich „Saisonverlängerung“ als Begriff für ungeeignet zur Charakterisierung der landespolitischen Wirtschaftspolitik für die 50er und 60er Jahre, zumal die politischen Instrumente der Werbung und des Baus von Gemeinschaftseinrichtungen kaum nachprüfbare Ergebnisse aufzuweisen hatten.⁵³⁴

In den vorangegangenen Jahren wurden im Hinblick auf den Fremdenverkehr ganz andere Ziele wie die Freimachung der Betten oder die kommunalen Finanzen betont. Wie sehr die allgemeine Mo-

532 Für ein frühes Beispiel für diese Argumentation vgl. z.B. Lindemann, Günter: Die Entwicklung Timmendorfer Strands zum Ostseeheilbad, S. 75; ähnlich im selben Band für die gesamte Zeit des Bestehens der Seebäder vgl. Hauffe, Walther: Vom Badeleben, S. 98; bei Fremdenverkehrsreferent Christensen ist die „Saisonverlängerung“ bei näherem Hinsehen sogar das einzige Ziel der schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrspolitik, vgl. Christensen, Karl-Wilhelm: Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. In: Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Wirtschaft und Verkehr. Berlin, Basel 1967, S. 33-40, hier S. 34.

533 Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 34. Sitzung am 17.02.1977, S. 2350f., Rede des Abgeordneten Ernst-Wilhelm Stojan (SPD); 37. Sitzung am 16.03.1977, S. 2555, Rede des Ministerpräsidenten Stoltenberg. Zu Stojan siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185, 275.

534 Die wesentliche Abhandlung zum Thema aus dem Jahr 1970 nennt neben der von der Politik nicht zu regelnden Preisdifferenzierung vor allem zwei Möglichkeiten zur „Saisonverlängerung“, nämlich den gezielten Einsatz von Werbung und den Bau von Schwimmhallen und Kurhäusern, wobei der Autor konstatiert, dass die Effekte beider Instrumente kaum nachzuweisen seien. Vgl. Gugg, Eberhard: Möglichkeiten der Saisonverlängerung in der Fremdenverkehrswirtschaft durch einzelwirtschaftliche und kooperative Maßnahmen. München 1970, S. 40-50.

dernisierung der Privatquartiere im Vordergrund der landesseitigen Förderungspolitik stand wird auch deutlich in dem Umstand, dass solche Modernisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise die Ausstattung der Beherbergungsbetriebe mit fließenden kalten und warmen Wasser auch Jahre später noch immer auf der Tagesordnung standen, wie eine Publikation der Landesplanung zum Tourismus noch im Jahr 1974 hervorhob.⁵³⁵

Auch in dieser letzten Aussprache über eine Regierungserklärung in der dritten Wahlperiode war der Fremdenverkehr kein ernsthaftes Thema. Oppositionsführer Käber von der SPD nutzte naturgemäß seine Redezeit ebenfalls für eine Wahlkampfreden und betonte, zusätzliche Erwerbsmöglichkeiten für die unter anderem im Fremdenverkehr beschäftigten Arbeitskräfte schaffen zu wollen.⁵³⁶ Sein Fraktionskollege Kurt Semprich verzichtete auf seine zu diesem Thema vorbereiteten Ausführungen.⁵³⁷

Verkehrs- und Haushaltspolitik

Neben den in diesem Kapitel ausführlich analysierten Regierungserklärungen wurde in einer Reihe von weiteren parlamentarischen Debatten der Fremdenverkehr durchaus thematisiert, welche hier kurz angeführt werden sollen:

Eine kleine Anfrage des SPD-Abgeordneten Hermann Lüdemann zum Fremdenverkehr in Ostholstein belegt die weitgehende Unkenntnis der Möglichkeiten der Fremdenverkehrsstatistik sicherlich nicht nur dieses Abgeordneten, erbat er doch von der Landesregierung Auskünfte über die Reisenden, die nur über eine nahezu vollständige Überwachung ihrer Bewegungen möglich gewesen wären.⁵³⁸ Aufgrund seiner Kürze kann der Text der Anfrage vollständig wiedergegeben werden:

535 Vgl. Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9, S. 10.

536 Vgl. Plenarprotokoll: 3. WP, 94. Sitzung am 12.08.1958, S. 3872, Rede des Abgeordneten Käber (SPD).

537 Vgl. ebd., 95. Sitzung am 13.08.1958, S. 3979, Rede des Abgeordneten Semprich (SPD).

538 Zu Hermann Lüdemann siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landspolitik mit Vergangenheit, S. 274.

„In diesem Sommer haben rd. 500 000 Personen aus Dänemark kom-
mend, die deutsche Nordgrenze passiert. Wieviele dieser Personen sind
nach Meinung der Landesregierung skandinavische Geschäftsleute oder
Touristen gewesen und wie viele von ihnen haben – nach Zählung oder
Schätzungen – ihren Weg durch Schleswig-Holstein an der Ostküste ent-
lang (über Kiel und Lübeck, durch die Holsteinische Schweiz und die lau-
enburgischen Wälder) genommen?“⁵³⁹

Der Verkehrsminister wies in seiner Antwort auf die Nichtexistenz von
statistischen Daten hin, die die Anfrage des Abgeordneten nach den
Geschäftsreisenden hätten beantworten können. Er bemühte sich aber
sichtlich, dem Geschäftsreiseverkehr in Ostholstein näherungsweise
ein Datenprofil zu geben, indem er die Übernachtungszahlen zwischen
Anfang April und Ende September für die Ostseeküstengebiete auflis-
tete (etwa 80.000) und den Anteil der Skandinavier_innen auf etwa
80 % dieser Übernachtungen schätzte. Eine Aufschlüsselung nach Rei-
sewegen war hiermit selbstverständlich nicht möglich. Es findet sich
allerdings zumindest der Hinweis des Ministers, dass diejenigen Rei-
senden im Raum Lübeck über den Seeweg eingereist sein dürften,
während diejenigen Reisenden im Landesteil zwischen Flensburg und
Kiel die Landgrenze passiert haben dürften.⁵⁴⁰

Im Gegensatz zu den ansonsten recht konkreten Anfragen des er-
fahrenen und in dieser seiner letzten Wahlperiode als Abgeordneter in
verkehrspolitischer Hinsicht recht umtriebigen Lüdemann zeugt die
hier dokumentierte Anfrage meiner Ansicht nach von einer weitge-
henden Unkenntnis der Materie.⁵⁴¹ Der Wunsch nach einer besseren
Steuerung des skandinavischen Reiseverkehrs und nach einer besseren
Betreuung der Reisenden aus diesen Ländern und damit etwaige poli-
tische Maßnahmen in den Landkreisen stand zwar sicherlich im Hin-
tergrund dieser Anfrage, die entsprechenden Daten zu den Übernach-
tungszahlen hätte der Abgeordnete aber auch zumindest in groben Zü-
gen leicht selbst ermitteln können. Insofern ist diese ansonsten nicht
besonders bedeutsame Anfrage zum Fremdenverkehr als weiterer Be-
leg für das Fehlen fremdenverkehrspolitischer Konzepte und einer als
solche zu bezeichnenden Fachpolitik zu werten. Eher kann gesagt wer-

539 Vgl. Drucksache: 3. WP, Nr. 61.

540 Vgl. Drucksache: 3. WP, Nr. 68.

541 Siehe z.B. Drucksache: 3. WP, Nr. 11, 16, 17.

den, dass sich diese Frage einreicht in die Bemühungen der SPD-Fraktion für eine Verbesserung der Verkehrspolitik im östlichen Landesteil.⁵⁴²

In diesem Sinne können auch die weiteren Thematisierungen des Fremdenverkehrs im Landtag in den Jahren zwischen 1954 und 1958 gewertet werden. So beschäftigte man sich mit den immer noch bestehenden Problemen im Fremdenverkehr durch die Anwesenheit der britischen Besatzungskräfte und den Auswirkungen der Sturmfluten aus dem Januar 1954 auf die Beherbergungskapazitäten auf Sylt.⁵⁴³ Einzig die Haushaltsdebatte im Mai 1955 deutet auf gewisse Aktivitäten der Landesregierung im Bereich des Fremdenverkehrs hin, die sich aber außerhalb des Parlaments nicht weiter nachverfolgen lassen. Der Berichterstatter des Finanzausschusses berichtete nämlich über Gespräche, die nicht näher benannte Regierungsvertreter_innen mit den Bädergemeinden geführt hätten und weiterführen würden, um eine stärkere Förderung des Fremdenverkehrs in den kommenden Jahren zu gewährleisten. Mehr erfahren wir an dieser Stelle jedoch nicht über den Sachverhalt, der zumindest in dieser Legislaturperiode auch nicht in ein konkretes Gesetzesvorhaben mündete. Es ist auch nicht festzustellen, dass eine plötzliche Änderung bei der Vergabe von Fremdenverkehrsmitteln stattgefunden hätte. Der Betrag belief sich für das Haushaltsjahr 1955 auf 100.000 DM.⁵⁴⁴

In der dritten Wahlperiode fanden im Hinblick auf das hier interessierende Thema also keine zukunftsweisenden Weichenstellungen statt, die sich in konkreten fremdenverkehrspolitischen Gesetzesvorhaben nachvollziehen ließen. Wie auch zuvor spielte der Fremdenverkehr besonders im Rahmen der Haushaltsdebatten eine – wenn auch kleine – Rolle. Das in den vorangegangenen Kapiteln thematisierte Urlaubsgesetz stand in dieser Wahlperiode noch einmal in Teilen zur Diskussion, da es sich die SPD zur Aufgabe gemacht hatte, die gesetzlichen Urlaubstage für Jugendliche zu erhöhen und dies in diesem Gesetz zu regeln.⁵⁴⁵ Die Landesregierung war in inhaltlicher Hinsicht durchaus mit

542 Siehe z.B. ebd., sowie Nr. 260.

543 Vgl. Plenarprotokoll: 3. WP, 7. Sitzung am 21.12.1954, S. 244 und 259f. sowie 13. Sitzung am 07.03.1955, S. 529–533.

544 Vgl. ebd., 16. Sitzung am 23.05.1955, S. 705.

545 Vgl. ebd., 67. Sitzung am 01.07.1957, S. 2793f.

einer Erhöhung der Ferientage einverstanden, vertrat aber den Standpunkt, dass eine Regelung im Rahmen des Urlaubsgesetzes verfassungswidrig sei.⁵⁴⁶ Der Urlaubsanspruch der Beschäftigten ist zwar nicht grundsätzlich ein fremdenverkehrspolitisches Thema aber Grundvoraussetzung für die Ausweitung des Fremdenverkehrs und somit hier zu thematisieren. Das aufgeworfene Spezialproblem des Urlaubsanspruchs von Jugendlichen ist eher eine Frage des Jugendschutzes und in seinem Niederschlag auf die Fremdenverkehrswirtschaft zu vernachlässigen.

Auch auf der diskursiven Ebene ist festzustellen, dass unabhängig von gelegentlichen Nennungen des Fremdenverkehrs als bedeutsam für die Wirtschaft des Landes keine neuen Impulse beim Sprechen über den Fremdenverkehr in der politischen Öffentlichkeit festzustellen sind. Es deutet sich aber an, dass sich die Politik in den kommenden Jahren hinsichtlich einer stärkeren Repräsentation der Interessen und Belange der Fremdenverkehrswirtschaft im Landtag und in der Landesregierung ändern sollte. So gibt es deutliche Hinweise auf die Initiierung eines Gesprächsprozesses mit den betroffenen Verbänden, der sich aus den Akten des Wirtschaftsministeriums aus dieser Zeit nicht ermitteln lässt, der aber in den kommenden Wahlperioden zur Entstehung einer tatsächlich als solche zu bezeichnenden Fremdenverkehrspolitik führen sollte.⁵⁴⁷ Noch aber ist eigentlich keine besondere Schwerpunktsetzung durch eigenständige Gesetzesvorhaben über die Maßnahmen der allgemeinen Wirtschaftsförderung hinaus festzustellen, also keine gezielte Förderung dieses Wirtschaftsbereiches über die schon in den früheren Jahren übliche Finanzierung der Grundsatzwerbung und Umverteilung von Bundesmitteln. Es fehlten weiterhin auch ganz einfach die Personen im Landtag, die sich über einen längeren Zeitraum Sachkenntnis in diesem Bereich erworben hätten; es gab also auch deshalb keine Tourismuspolitik im Landtag, weil dort keine Tourismuspolitiker_innen saßen.

⁵⁴⁶ Vgl. ebd., 68. Sitzung am 02.07.1957, 2873f.

⁵⁴⁷ Siehe z. B. die Ausführungen im Rahmen der Haushaltsdebatten der Jahre 1955 und 1956 in ebd., 16. Sitzung am 23.05.1955, S. 705 sowie 51. Sitzung am 12.11.1956, S. 2147.

5.2.4 Wahlperiode 4 (1958-1962)

In der vierten Wahlperiode (Oktober 1958 bis Oktober 1962) ist in dem parlamentarischen Diskurs über den Fremdenverkehr eine qualitative Veränderung zu beobachten, die in diesem Kapitel anhand der in dieser Hinsicht bedeutsamsten Debatten herausgearbeitet wird. In quantitativer Hinsicht ergab die Auswertung der Fundstellen jedoch einen gegenläufigen Befund. Nur noch in insgesamt 47 Redebeiträgen wurde der Fremdenverkehr thematisiert. Neben diesen zentralen Debatten, in denen es um die Wirtschaftspolitik in Schleswig-Holstein und das Finanzausgleichsgesetz, also um den oben schon beschriebenen Bäderansatz ging, wurde das Thema auch in einer Reihe weiterer Debatten angeschnitten, aber nicht intensiv diskutiert. Zu nennen ist hier beispielsweise die Neufassung des Meldegesetzes für Schleswig-Holstein, die naturgemäß auch den Fremdenverkehr tangierte, da die behördliche Meldung der Feriengäste ein von den Beherbergungsunternehmen ungeliebter bürokratischer Vorgang war.⁵⁴⁸ Hierbei ist festzustellen, dass in dem zuständigen Ausschuss im Sinne des Beherbergungsgewerbes sinnvolle Änderungen des ursprünglichen Gesetzentwurfes eingefügt wurden, während in der Plenumsdebatte der Fremdenverkehr nur beispiel- und sogar besonders phrasenhaft behandelt wurde.⁵⁴⁹ Nur am Rande wurde der Fremdenverkehr in einer der wichtigsten Debatten der Wahlperiode besprochen, nämlich in der sich über mehrere Parlamentssitzungen hinziehenden Debatte um die Bedeutung der Landesplanung für das Bundesland. Dies ist insofern bemerkenswert, weil die Landesplanung in den kommenden Jahrzehnten *das* politische Instrument wurde, auf das sich besonders die Oppo-

548 Der bislang in einer Meldeordnung geregelte Komplex war nach Aussagen der Landesregierung aufgrund von besonderen Gegebenheiten der Bundesländer und aufgrund verfassungsrechtlicher Schwierigkeiten nicht mehr in der bislang praktizierten Form zu regeln, weshalb die Neufassung eines Meldegesetzes für notwendig gehalten wurde. Siehe hierzu Drucksache: 4. WP, Nr. 22, S. 10f.

549 Vgl. Plenarprotokoll: 4. WP, 7. Sitzung am 05.01.1959, S. 165, Rede des Parlamentarischen Vertreters des Innenministers Ernst Schoof (CDU) sowie S. 166, Rede des Abgeordneten Samuel Münchow (SSW) sowie 14. Sitzung am 15.03.1959, S. 459, Rede des Abgeordneten Dr. Herbert Fuchs (CDU). Zu Schoof siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 184f, 352. Zu Münchow siehe ebd., S. 274. Zu Fuchs siehe ebd., S. 118, 122, 200f, 275.

sition immer wieder berief, um Versäumnisse der Landesregierung im Bereich Fremdenverkehr anzugreifen; in der vierten Wahlperiode ist dieses politische Argument jedoch noch nicht festzustellen. Es bestand weder bei Regierung noch Opposition ein gesteigertes Bewusstsein für Planungsansätze. Die Debatte um die Landesplanung ist aber dennoch für die hier behandelte Fragestellung von Bedeutung.

Fremdenverkehr und Wirtschaftspolitik

Eine der beiden wichtigsten Debatten für die zukünftige Bedeutung des Fremdenverkehrs für das nördlichste Bundesland und für die Entstehung der Grundzüge einer zukünftigen Fremdenverkehrspolitik als Wirtschaftspolitik fand zu Beginn der Wahlperiode statt. Im Rahmen einer Großen Anfrage der CDU-Fraktion und FDP-Gruppe zur Wirtschaft des Landes wurde zwar über verschiedene Themen der Wirtschaftspolitik diskutiert, der Fremdenverkehr wurde aber in einem größeren Maße zum Thema gemacht, als es bisher üblich gewesen war. Ausgangspunkt der Diskussion, bei der immerhin fünf von dreizehn Rednern auch – und zwar recht intensiv – den Fremdenverkehr behandelten, war die weitgehende Auslassung des Themas durch Wirtschaftsminister Hermann Böhrnsen.⁵⁵⁰ Der Abgeordnete Hermann Franck rügte den Minister hierfür, gehöre die Branche doch „zu dem eisernen Bestand unserer Wirtschaft und nicht zu den unwichtigsten Zweigen“.⁵⁵¹ Er forderte eine Veränderung der Ausrichtung der Fremdenverkehrswirtschaft weg von einem Angebot von Beherbergungs- und Erholungsreisen hin zu einem Schwerpunkt auf Kur- und Heilanstalten. Eine solche Schwerpunktveränderung würde dann auch zur Saisonverlängerung beitragen. Franck berief sich hier auf die Erkenntnisse des auf Sylt arbeitenden Bioklimatologen Heinrich Pfeleiderer, der sich mit den Auswirkungen von Heilanstalten auf die Wiederherstellung der Arbeitskraft befasst hatte. Franck argumentierte

550 Der Minister hatte das Thema nicht speziell in seiner Beantwortung der Großen Anfrage behandelt, sondern lediglich in einem Nebensatz im Zusammenhang mit besonders saisonabhängigen Branchen erwähnt. Vgl. ebd., 7. Sitzung am 05.01.1959, S. 156, Rede des Ministers Böhrnsen.

551 Ebd., 8. Sitzung am 06.01.1959, S. 177, Rede des Abgeordneten Hermann Franck (SPD). Zu Franck siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 274.

auch im Rahmen seiner fraktionellen Zuständigkeit als Mitglied im Ausschuss für Volksgesundheit.⁵⁵² Pfeleiderer wird auch der wichtigste wissenschaftliche Gewährsmann in dem erst in der Mitte des kommenden Jahrzehnts veröffentlichten „Weißen Plan“ der SPD sein.⁵⁵³ Es wird hierdurch ersichtlich, wie langsam und schleichend der Prozess der Herausbildung einer Fachpolitik für den Fremdenverkehr in dieser Zeit noch vorstättenging. Insgesamt ist zu betonen, dass Franck nachdrücklich die Einholung von mehr Expertise bei verschiedenen Stellen für die Förderung des Fremdenverkehrs forderte. Aus seinen Ausführungen wird auch deutlich, dass dies nicht allein von der Landesregierung gefordert wird, die hiermit befähigt werden soll, eine ‚bessere‘ Politik zu machen, sondern auch die eigenen Defizite in der Kenntnis der Materie beheben soll.⁵⁵⁴ Erstmals ist in dieser Debatte festzustellen, dass der Forderung, man könne den Fremdenverkehr ob seiner wirtschaftlichen Bedeutung nicht einfach übergehen, auch tatsächlich eine Debatte folgte, in der sich Ansätze unterschiedlicher Positionen über die Wirtschaftspolitik in diesem Bereich ermitteln lassen.

Weit kenntnisreicher als Franck äußerte sich dann einige Zeit später in dieser Debatte der CDU-Abgeordnete Andresen, der gestützt auf statistische Daten die Bedeutung des Fremdenverkehrs hervorhob. Neben dem reinen Anstieg der Übernachtungszahlen auf acht Millionen (ohne Jugendherbergen) in 90.000 Fremdenverkehrsbetten im Jahr 1957 konkretisierte Andresen auch die Bedeutung für die Wirtschaftsleistung des Landes damit, dass er den allein durch diese Übernachtungen generierten Umsatz auf 180 Millionen DM bezifferte. Andresen brachte hier gleichsam die Schwierigkeiten einer genauen Berech-

552 Vgl. ebd., 8. Sitzung am 06.01.1959, S. 177; zu seinen Ausschussmitgliedschaften vgl. eine Personenabfrage nach Franck im Landtagsinformationssystem Schleswig-Holstein, zu finden unter <http://lissh.lvn.parlanet.de/shlt/start.html>, zuletzt abgerufen am 23.10.2017.

553 Zur NS-Biographie des 1955 auf einen Lehrstuhl an der Universität Kiel berufenen Heinrich Pfeleiderer vgl. Klee, Ernst: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945. 2. Aufl. Frankfurt a. M. 2003, S. 460; siehe auch den detaillierten Eintrag zu Heinrich Pfeleiderer im Kieler Gelehrtenverzeichnis unter <http://www.gelehrtenverzeichnis.de/person/918fb786-f880-d235-dfde-4d4c600431f7>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

554 Vgl. Plenarprotokoll: 4. WP, 8. Sitzung am 06.01.1959, S. 177, insbesondere das untere Viertel der rechten Spalte der Seite des Plenarprotokolls.

nung des Anteils an der Wertschöpfung auf den Punkt als er betonte, dass schon diese wenigen Daten den Umstand rechtfertigten, „daß wir unseren Blick auch auf diesen Wirtschaftszweig lenken und uns überlegen, wie wir ihn weiter fördern können.“⁵⁵⁵ Und erstmals in der parlamentarischen Debatte ist bei Andresen festzustellen, dass über den Allgemeinplatz der Saisonverlängerung hinaus konkrete Vorschläge gemacht wurden, wie man die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs weiter stabilisieren und fördern könne. Andresen forderte weitere Modernisierungsleistungen in den Bädergemeinden, die bisher erfolgten Anstrengungen in dieser Hinsicht seien zu loben, aber nicht ausreichend, um im internationalen Vergleich mit anderen Seebädern – auch dies eine neue Argumentationsfigur in der parlamentarischen Debatte – bestehen zu können.⁵⁵⁶ Man müsse die Modernisierung der Unterkünfte auch deswegen forcieren, um weitere Besucherkreise anzusprechen. Ein weiterer konkreter Vorschlag Andresens bestand in der Ausweitung des Zeitfensters für die Sommerferien in den Schulen nach den Erfordernissen der Fremdenverkehrswirtschaft, die hierdurch eine bessere Kapazitätsauslastung erreichen könnten. Dies sei dann auch ein besseres Mittel als die Schaffung immer neuer Fremdenbetten.

Auch wenn sicherlich noch nicht das volle Instrumentarium einer Tourismuspolitik auf Landesebene vorlag, sind die Ausführungen des CDU-Abgeordneten Andresen die bis dahin längsten und konkretesten Ausführungen hinsichtlich einer Verstärkung der wirtschaftspolitischen Bemühungen im Fremdenverkehr im Landtag. Im Gegensatz zu dem zuvor genannten SPD-Abgeordneten Franck ist zu spüren, dass sich hier jemand – wenn auch auf noch nicht besonders hohem Niveau – mit den Erfordernissen der Fremdenverkehrswirtschaft auseinandergesetzt und versucht hat, diese in konkrete politische Forderungen an seine Landesregierung umzusetzen. Die Forderung nach mehr wissenschaftlicher Expertise und der Erstellung von Gutachten hielt er auch in kommenden Sitzungen aufrecht und kritisierte, dass die Landesregierung dieser Forderung im Rahmen der Haushaltserstellung nicht

⁵⁵⁵ Ebd., S. 198. Rede des Abgeordneten Andresen (CDU).

⁵⁵⁶ Vgl. ebd.

nachkomme.⁵⁵⁷ Von einem solchen Niveau der politischen Auseinandersetzung in Fremdenverkehrsfragen war die oppositionelle SPD als Fraktion noch einige Jahre entfernt. Während der Abgeordnete Franck noch mehr wissenschaftliche Expertise gefordert hatte, wurden Andrezens Vorschläge seitens der SPD mit einer Infragestellung der wirtschaftlichen Zukunftsperspektive des Landes insgesamt beantwortet. Der SPD-Parlamentarier Eugen Lechner betonte nämlich, dass der Fremdenverkehr überhaupt nur dann ein wirtschaftlich bedeutsamer Faktor werden könne, wenn man in den Fremdenverkehrsgemeinden die Wasserverhältnisse verbessere, die in Schleswig-Holstein insgesamt ausgesprochen schlecht seien. Zwar konnte er auf Nachfrage des Ministerpräsidenten keine konkreten Probleme bei der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung in einem Fremdenverkehrsort nennen – er wurde mit seinem Argument in der Debatte durch die Regierung geradezu ‚gestellt‘ – weshalb er auch schnell das Thema wechselte.⁵⁵⁸ Der von Lechner angesprochene Umstand der Notwendigkeit einer umfassenden Modernisierung der Wasserversorgung nicht nur der Fremdenverkehrsgemeinden sollte dennoch für die kommenden Jahre ein wichtiges Feld der christdemokratischen Regierungspolitik werden. Den Zusammenhang der beiden Bereiche Wasserversorgung und Fremdenverkehr betonte auch der Abgeordnete Gerhard Gerlich von der CDU, der hervorhob, dass die Verbesserung der Abwasserbeseitigung nicht nur in Gebieten der „weißen Industrie“ von Bedeutung sei, sondern überall.⁵⁵⁹ Auch er hatte konkrete Vorschläge für eine Förderung des Fremdenverkehrs, bei denen sich etwas der Eindruck aufdrängt, dass Gerlich versuchte, ein persönliches Steckenpferd in die Debatte einzubringen. Er forderte nämlich eine politische Steuerung des in Bayern schon vorhandenen vermehrten Aufkommens wandernder Jugendlicher in den Sommermonaten. Die Landesregierung wurde aufgefordert, diesen Strom von Jugendlichen Richtung Nordsee zu lenken, damit ein Ausgleich für diejenigen geschaffen werden könnte, die heute aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Devisen lieber an

557 Vgl. ebd., 10. Sitzung am 20.01.1959, S. 293, Rede des Abgeordneten Franck (SPD).

558 Vgl. ebd., 8. Sitzung am 06.01.1959, S. 203, Rede des Abgeordneten Lechner (SPD).

559 Ebd., S. 205, Rede des Abgeordneten Gerlich (CDU).

Adria und Riviera führen. Hierfür brauche man ein ausgebautes Netz von Jugendherbergen. Die Steigerung der Übernachtungszahlen in diesen war aber nach eigenem Bekunden nicht das Ziel Gerlichs, sondern durch eine gezielte Förderung des Jugendwanderns würden aus den sich noch mit kargen Jugendherbergsbetten zufriedengebenden Jugendlichen bald zahlende und dauerhaft wiederkehrende Besucher_innen auch der besseren Quartiere in den Fremdenverkehrsgemeinden.⁵⁶⁰ Diese auf den ersten Blick leicht schräge Argumentation enthält im Kern die Forderung einer langfristigen Steuerung der Urlaubsentscheidung touristischer Zielgruppen, die freilich nicht so einfach vonstattengeht, wie es der Parlamentarier in seiner Argumentation vorschlug. Es wird aber auch deutlich, dass über die konkreten Instrumente einer Tourismuspolitik noch weitgehende Unkenntnis herrschte. Es war in der Diskussion tatsächlich noch Platz für verschiedene Vorschläge, die zu diesem Zeitpunkt augenscheinlich auch noch nicht den leicht humorigen Charakter hatten, der in der Wiedergabe der Argumentation Gerlichs entsteht. Vielmehr ist festzustellen, dass auch dieser Abgeordnete einen konkreten Vorschlag zur Ausweitung der Tourismussaison und damit zu besseren Auslastung der Fremdenverkehrsquartiere machte. Jener würde sich neben einer besseren finanziellen Ausstattung des Jugendherbergswesens, das hier ja in puncto Wirtschaftspolitik gar nicht zur Debatte stand, nur schwer in politische Maßnahmen umsetzen lassen. Der Wirtschaftsminister selbst, obwohl ja ob seiner Auslassung des Themas insgesamt von der Opposition gerügt, fügte der Diskussion in inhaltlicher Hinsicht nichts mehr hinzu, griff aber ein paar der in der Debatte geäußerten Gedanken in unverbindlicher Weise noch einmal auf.⁵⁶¹

Die ausführliche Wiedergabe der Debatte zur Großen Anfrage zur Wirtschaftspolitik im Januar 1959 ist dem Umstand geschuldet, dass in ihr erstmalig im Landtag über eine wirtschaftspolitische Förderung des Fremdenverkehrs *debattiert* wurde. Noch war das Thema nicht bedeutend genug, um eine eigene thematische Debatte zu rechtfertigen, sondern die geäußerten Positionen sind noch als Teil der allgemeinen wirtschaftspolitischen Diskussion zu verstehen, weshalb auch manche

⁵⁶⁰ Vgl. ebd., S. 206.

⁵⁶¹ Vgl. ebd., S. 207, Rede des Wirtschaftsministers Böhrnsen.

der hier gemachten Aussagen etwas unverbunden nebeneinanderstehen. Die Frage der Abwasserbeseitigung in den Fremdenverkehrsgemeinden war in der Tat eine der zentralen strukturpolitischen Felder, in denen sich die besondere Situation der Bädergemeinden in den kommenden Jahren äußern sollte, da durch die noch deutlich steigenden Übernachtungszahlen die Differenz zwischen der Bevölkerung der Orte in den Sommer- und Wintermonaten deutlich anstieg.⁵⁶²

Fremdenverkehr und Landesplanung

Für die Entwicklung des Fremdenverkehrs als Wirtschaftszweig in Schleswig-Holstein sowie für die parallele Entwicklung der Diskussion um diesen Wirtschaftszweig in der politischen Öffentlichkeit des Landtages ist die Entwicklung der Landesplanung von großer Bedeutung.⁵⁶³ In den späten 50er und frühen 60er Jahren spielte der Fremdenverkehr in der parlamentarischen Diskussion wie auch in der Arbeit der Planungsbehörde aber noch keine bedeutsame Rolle, obwohl die Grundlagen der modernen Landesplanung für das Bundesland hier erstmals breit diskutiert wurden.⁵⁶⁴ Dies sollte sich erst in der zweiten Hälfte der 60er Jahre und besonders in den 70er Jahren ändern, als die landschaftsverändernden Effekte des Fremdenverkehrs durch seine massive Ausweitung sichtbar wurden und dies eben

562 Vgl. z.B. ebd., 10. Sitzung am 20.01.1959, S. 294, Rede des Abgeordneten Knudsen (CDU); vgl. ebd., 38. Sitzung am 21.03.1960, S. 1213, Rede des Abgeordneten Werner Simmann (CDU). Zu Simmann vgl. Danker, Uwe/Lehmann-Himmel: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 184f., 274; vgl. hierzu auch Becker, Emil: Der Zweckverband der Ostseebäder, S. 218ff.

563 Das entsprechende Gesetz zur Einführung der Landesplanung wurde im Juli 1961 beschlossen. Siehe Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1961, Nr. 19, S. 199-121.

564 Siehe die Diskussionen in Plenarprotokoll: 4. WP, 27. Sitzung am 17.11.1959 (Große Anfrage der Fraktion GB/BHE betr. Landesplanung und Landschaftsschutz), S. 754-768. In dieser Debatte wurde der Fremdenverkehr lediglich hinsichtlich vermeintlicher Zerstörung der schleswig-holsteinischen Landschaft durch Campingplätze angesprochen; siehe auch 54. Sitzung am 13.12.1960 (Erste Lesung des Landesplanungsgesetzes), S. 1865-1882 sowie 62. Sitzung am 26.06.1961 (2. Lesung und Verabschiedung des Landesplanungsgesetzes), S. 2122-2139; vgl. zur Bewertung des Gesetzes Lehmann, Lutz: Schleswig-Holstein unter besonderer Berücksichtigung des Programm Nord. Frankfurt am Main 1988, S. 126ff.

auch als Versäumnis der Landesplanung thematisiert wurde. Noch vertrat die oppositionelle SPD aber den Standpunkt, dass die Landesplanungsbehörden keine Fehlentwicklungen korrigieren könnten.⁵⁶⁵

Den Bäderansatz wieder abschaffen?

Die Beratungen zur Änderung des Finanzausgleichsgesetzes im März 1960 brachten erstmals grundlegende Differenzen in dem für den Fremdenverkehr so wichtigen Instrument des Bäderansatzes zwischen den Regierungsfractionen und der SPD zu Tage. Die SPD hatte beantragt, den Bäderansatz komplett zu streichen, da sie seine Funktion allein in der inzwischen erfolgten Beseitigung der Kriegsschäden in den Fremdenverkehrsgemeinden betrachtete. Eine (vermeintliche) Förderung der Fremdenverkehrswirtschaft über den Finanzausgleich lehnte die SPD ab. Sie plädierte stattdessen für eine Fremdenverkehrsförderung aus dem Etat des Wirtschaftsministeriums.⁵⁶⁶ Wie oben dargestellt war der Bäderansatz im Jahr 1952 ohne Plenumsdiskussion eingeführt und die genauen Ziele des Instruments somit gar nicht in größerem Rahmen diskutiert worden. Im Jahr 1952 stand die Aufrechterhaltung des Fremdenverkehrs allgemein im Mittelpunkt. Diese sollte durch den Bäderansatz zumindest ansatzweise gewährleistet werden. Für die CDU argumentierte der Abgeordnete Werner Simmann, dass die Probleme der Fremdenverkehrsgemeinden ja eben nicht nur in der damaligen Belegung der Fremdenverkehrsbetten durch Flüchtlinge bestünden, sondern eben auch in den Kosten der für die Beherbergung zur Verfügung zu stellenden städtischen Infrastruktur, insbesondere für den Straßenbau, der aus den Zusatzeinnahmen der Bädergemeinden, wie beispielsweise der Kurtaxe, nicht bestritten werden dürfte. Der Abgeordnete Simmann argumentierte auch in dieser Debatte mit erkennbarem Sachverstand hinsichtlich der Finanzsituation der Bädergemeinden und überhaupt in Fragen des Fremdenverkehrs. Dies lag

565 Vgl. ebd., 27. Sitzung am 17.11.1959, S. 760, Rede des Abgeordneten Damm (SPD).

566 Vgl. Drucksache: 4. WP, Nr. 257; Vgl. auch Plenarprotokoll: 4. WP, 38. Sitzung am 21.03.1960, S. 1211f., Rede des Abgeordneten Gerhard Strack (SPD). Zu Strack siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 275.

nicht allein an seiner Mitgliedschaft im Wirtschaftsausschuss über die gesamte Zeit seiner Mitgliedschaft im Landtag, sondern an seiner beruflichen Tätigkeit in diesem Bereich. In der vierten Wahlperiode trat dieses Spezialwissen allerdings noch nicht in größerem Maße in Erscheinung, nur insgesamt drei Wortbeiträge des Abgeordneten hatten einen Fremdenverkehrsbezug, wobei das Hauptthema Simmanns auf diesem Feld die Modernisierung der Fremdenverkehrswirtschaft und der Bädergemeinden war.⁵⁶⁷ Der 1916 in Ostpreußen geborene Werner Simmann war für den Wahlkreis Eutin-Süd, heute Ostholstein, in den Landtag gewählt und war Mitglied des CDU-Ortsvereins Timmendorfer Strand. Seit 1951 war er als Direktor des Zweckverbandes Ostholstein im Bereich der kommunalen Wasserwirtschaft tätig.⁵⁶⁸ Die politische Herkunft aus einem Ostseebad und die berufliche Tätigkeit in der öffentlichen Wirtschaft deutet schon auf eine besondere Beziehung des Abgeordneten zur Fremdenverkehrswirtschaft hin. Sein Wahlkreis war auch in dieser Zeit schon das wichtigste Fremdenverkehrsgebiet an der schleswig-holsteinischen Ostsee, weshalb eine Förderung des Fremdenverkehrs zu seinen Aufgaben gehörte. Simmann kann aufgrund seiner wenigen Wortbeiträge in der vierten Wahlperiode zum Thema aber noch nicht als Fremdenverkehrspolitiker bezeichnet werden. Gerade diese wenigen Stellungnahmen des ostholsteinischen Abgeordneten steigerten aber die inhaltliche Qualität des politischen Diskurses im Landtag um den Fremdenverkehr auf ein bis dahin nicht erreichtes Niveau. Es ist deutlich zu erkennen, dass keiner der Abgeordneten des Landtages der politischen Expertise Simmanns in der Diskussion etwas entgegensetzen konnte. Somit ist auch für die Regierungspolitik anzunehmen, dass beispielsweise in der Frage des Bäderabgleichs par-

567 Vgl. zusätzlich zu den oben genannten noch die Haushaltsdebatte des Jahres 1960 in Plenarprotokoll: 4. WP. 51. Sitzung am 07.11.1960, S. 1665, Rede des Abgeordneten Simmann (CDU).

568 Zu den persönlichen Angaben vgl. die Personenabfrage im Landtagsinformationssystem Schleswig-Holstein, <http://lissh.lvn.parlanet.de/shlt/start.html>, zuletzt abgerufen am 23.10.2017; vgl. zu seiner beruflichen Tätigkeit im Bereich der Wasserwirtschaft auch den Artikel „Teures Wasser“. In: Der Spiegel vom 15.01.1973. Nr. 3 (1973), S. 39-40. Zu Simmanns Arbeitsbereich und zum Zusammenhang zwischen Wasserversorgung und Fremdenverkehr vgl. Becker, Emil: Der Zweckverband der Ostseebäder, S. 219-221; Vgl. auch Radetzki, Karl-Heinz: Die Entwicklung und Bedeutung des Zweckverbandes Ostholstein, S. 220.

lamentarische Positionen in die Regierungspolitik in einem größeren Maße einfließen, als dies bis dahin der Fall war. Den Hauptteil der Fundstellen in den parlamentarischen Debatten bilden nämlich auch in dieser Wahlperiode diejenigen, in denen der Fremdenverkehr als besonders bedeutsam beurteilt, aber ansonsten nicht weiter thematisiert wird. Eine Ausnahme bilden höchstens die Ausführungen des Ministerpräsidenten zu den Folgen der Sturmflut des Februars 1962 und den damit zusammenhängenden Schäden für die Fremdenverkehrswirtschaft insbesondere an der schleswig-holsteinischen Westküste und an gemeindlichen Fremdenverkehrseinrichtungen. Deren Beseitigung stand zwar in keinem strukturpolitischen Zusammenhang, jedoch dürfte sie für Modernisierungseffekte gesorgt haben.⁵⁶⁹ Der Bäderansatz jedenfalls wurde hier keineswegs abgeschafft, sondern durch die beschlossenen Kompensationsleistungen für die Einnahmeausfälle erst zur Mitte der 70er Jahre wirkungslos.

5.3 Die Formierung der Tourismuspolitik in der fünften Wahlperiode (1962-1967)

In der fünften Wahlperiode (Oktober 1962 bis Mai 1967) ist ein massiver Anstieg der fremdenverkehrsbezogenen Debatten im Landtag festzustellen, der in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert und auch erklärungsbedürftig ist. Insgesamt ist mit 79 Redebeiträgen mit Fremdenverkehrsanteil, bei, trotz der längeren Dauer der Wahlperiode, etwas weniger Landtagssitzungen, eine deutliche Zunahme der Behandlung des Themas festzustellen. Es ist zu fragen, ob sich diese rein quantitative Steigerung auch auf einer qualitativen Ebene niederschlug und worin die Gründe für diesen plötzlichen Zuwachs liegen. Auch für die vierte Wahlperiode habe ich bereits eine qualitative Veränderung des Diskurses ausgemacht, die der geringen Menge an Debattenbeiträgen

⁵⁶⁹ Vgl. Plenarprotokoll: 4. WP, 76. Sitzung am 12.03.1962, S. 2622-2638; zu von Hassels Rolle bei der Flutkatastrophe vgl. Mosberg, Helmuth: 50 Jahre CDU in Schleswig-Holstein. 1946-1996. Kiel 1996, S. 62; vgl. zur Flutkatastrophe auch Jakubowski-Tiessen, Manfred: „Trutz, Blanker Hans“. Der Kampf gegen die Nordsee. In: Lundt, Bea (Hg.): Nordlichter. Geschichtsbewußtsein und Geschichtsmymen nördlich der Elbe. Köln 2004, S. 67-84, hier S. 83.

in gewisser Weise entgegensteht und damit auch die Grenzen einer quantitativen Untersuchung markiert. Zielführender ist es herauszufinden, worin die wichtigsten Gesetzesinitiativen bestanden und welche Landespolitiker_innen einen besonderen Schwerpunkt auf den Fremdenverkehr legten.

Wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln anhand einer Analyse seiner Regierungserklärungen gezeigt, hatte Ministerpräsident von Hassel keinen besonderen Schwerpunkt auf die Fremdenverkehrspolitik gelegt. Dieser Befund gilt auch in der fünften Wahlperiode. Von Hassel wechselte im Januar 1963 als Nachfolger des zurückgetretenen Franz Josef Strauß in die Bundesregierung, war also de facto nur noch für drei Monate als Ministerpräsident in Schleswig-Holstein tätig. In seiner Regierungserklärung vom November 1962 findet sich gerade ein Satz zum Thema – immerhin insofern problematisierend, als dass hier weitere Modernisierungsanstrengungen im Fremdenverkehrsgewerbe angemahnt wurden: „Das Fremdenverkehrsgewerbe muß dem erhöhten Lebensstandard der Erholungsuchenden und ihren zusätzlichen Wünschen bei angemessener Preisgestaltung Rechnung tragen.“⁵⁷⁰ In diesem kurzen Zitat steckt nichtsdestotrotz einiger Sprengstoff, konstatiert der Ministerpräsident doch auf der einen Seite einen deutlichen Modernisierungsrückstand im Fremdenverkehrsgewerbe und kritisiert auf der anderen Seite die Branche indirekt für ihre Preisgestaltung. Die durch die weiterhin notwendige Modernisierung der gewerblichen Unterkünfte anfallenden Kosten sollten nur in „angemessener“ Form an die Gäste weitergegeben werden.⁵⁷¹ Von Hassels Nachfolger Helmut Lemke, seit 1954 Minister in verschiedenen Ressorts unter von Hassel befasste sich zwar häufiger, aber auch nicht intensiver mit dem Thema. Nur zum Ende der Wahlperiode thematisierte Lemke den Fremdenverkehr überhaupt in einer Regierungserklärung, ansonsten vornehmlich in Haushaltsdebatten, und hierbei meist innerhalb von Aufzählungen.⁵⁷² Hieraus lässt sich in inhaltlicher Hinsicht zumindest ermitteln, dass der Fremdenverkehr auch unter Minis-

570 Ebd., 5. WP, 2. Sitzung am 12.11.1962, S. 16f., Rede des Ministerpräsidenten von Hassel.

571 Ebd., S. 17.

572 Vgl. ebd., 74. Sitzung am 20.03.1967, S. 2679 u. 2684 sowie 75. Sitzung am 21.03.1967, S. 2706, Reden des Ministerpräsidenten Lemke; bei den weiteren

terpräsident Lemke nicht gerade als ‚Chefsache‘ zu bezeichnen ist, aber eben auch nicht mehr ausgelassen werden durfte.⁵⁷³ Wirtschaftsminister Böhrnsen, in dessen Ressort die Betreuung der Fremdenverkehrswirtschaft und das eigens hierfür zuständige Referat fiel, kam für die gesamte Wahlperiode auf gerade einmal einen Redebeitrag mit Fremdenverkehrsbezug im Rahmen eines Berichts über die Modernisierung von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen.⁵⁷⁴ Der Fremdenverkehr tauchte also einerseits insbesondere in den Haushaltsdebatten auf, wo sich die beiden Finanzminister Hartwig Schlegelberger und Hans-Hellmuth Qualen dann auch vergleichsweise oft dem Thema widmeten, was ich im Weiteren noch intensiver untersuchen werde.⁵⁷⁵ Andererseits konstatiere ich einen auch inhaltlichen Bedeutungszuwachs des Fremdenverkehrs in der politischen Debatte, der sich in einer Vergrößerung der Themenbereiche und in einem Anstieg der Fachdebatten manifestierte. Darüber hinaus wurde von der oppositionellen SPD in dieser Wahlperiode erstmals in Schleswig-Holstein ein umfassendes programmatisches Papier vorgelegt, das Eingang in die parlamentarische Debatte gefunden hat – der sogenannte „Weiße Plan“, der deshalb in diesem Kapitel ausführlich thematisiert wird. In engem Zusammenhang damit steht auch die Große Anfrage der SPD zur Förderung des

Nennungen des Themas durch Lemke handelt es sich tatsächlich meist nur um Nennungen: siehe hierzu 33. Sitzung am 15.09.1964, S. 1095; 37. Sitzung am 07.12.1964, S. 1285; 47. Sitzung am 30.08.1965, S. 1573; 49. Sitzung am 25.10.1965, S. 1690; 57. Sitzung am 29.03.1966, S. 1984 u. 1986; 68. Sitzung am 29.11.1966, S. 2485 sowie 73. Sitzung am 07.02.1967, S. 2650.

573 So findet sich auch in dem etwas großspurig als „Lemke-Plan“ angekündigten Strategiepapier der Landes-CDU zum Fremdenverkehr im Gegensatz zu breiter Thematisierung anderer Wirtschaftsbereiche nichts weiter als die pflichtschuldige Nennung der Branche in einem Nebensatz. Vgl. CDU Schleswig-Holstein (Hg.): Der Lemke-Plan. Ziele und Maßnahmen von 1967-1970. Kiel o. J. [1967], S. 3; ebenso sah es in der von der Landesregierung herausgegebenen Schrift des Ministerpräsidenten aus, die den Fremdenverkehr nur in Zusammenhang mit der Landwirtschaft kurz nennt. Vgl. Lemke, Helmut: Stabilitätspolitik und regionale Strukturpolitik. Kiel 1966, S. 14f.

574 Vgl. Plenarprotokoll: 5. WP, 71. Sitzung am 24.01.1967, S. 2578f. sowie 2587, Rede des Wirtschafts- und Verkehrsministers Böhrnsen.

575 Zu dem erheblich belasteten NS-Akteur Hartwig Schlegelberger siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 265ff., 275. Dort auch Hinweise auf weitere Literatur. Zu Hans-Hellmuth Qualen siehe ebd., S. 159, 162, 288.

Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Hier war erstmals in der Geschichte des Landtags der Fremdenverkehr das alleinige Thema einer großen Plenardebatte, wurde also nicht nur in einer Aussprache über die allgemeine Wirtschaftspolitik verarbeitet. Dieser Umstand allein zeugt von einer erheblichen Bedeutungssteigerung, die zumindest von Seiten der Opposition dem Fremdenverkehr zugemessen wurde. Inwieweit auch die Regierungsseite sich diese Sichtweise zu eigen machte, wird noch zu zeigen sein.

5.3.1 Der Beginn des Planungsdiskurses

Die moderne Landesplanung erlebte in den 60er Jahren in Schleswig-Holstein wie auch andernorts einen bedeutsamen Aufschwung. Anhand der Schriftenreihe der Landesregierung zur Landesplanung lässt sich auch die Entwicklung der Regierungspolitik bezüglich des Fremdenverkehrs abseits der allgemeinen Betätigungsfelder der Imagewerbung und der allgemeinen Wirtschaftsförderung gut nachvollziehen, zumal andere Quellen spärlich sind.⁵⁷⁶ Zwischen 1961, dem Jahr der Gründung des Landesplanungsrates, und 1967 erschienen in der Schriftenreihe „Landesplanung in Schleswig-Holstein“ insgesamt 6 Hefte, die im Folgenden bezogen auf ihre Aussagen zum Fremdenverkehr untersucht werden und durch weitere Befunde zur Regierungspolitik im Fremdenverkehrsbereich ergänzt werden.⁵⁷⁷

Im ersten Heft der Schriftenreihe wurden die Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates aus dem November 1961 dokumentiert.⁵⁷⁸ Grundlage für die Gründung des Landesplanungsrates war das Gesetz über die Landesplanung vom 5. Juli desselben Jahres; Schleswig-Holstein war damit nach Bayern und Nordrhein-Westfalen das dritte Bundesland mit einer Landesplanungsbehörde. Das

576 Da die wichtigen Dokumente der Landesplanung in der Schriftenreihe veröffentlicht wurde, kann an dieser Stelle darauf verzichtet werden, die Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt bzw. im Amtsblatt zu dokumentieren.

577 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1 bis 6. Kiel 1961-1967.

578 Siehe ebd. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961.

Vorhaben der Landesregierung, auch die regionale Planung zu koordinieren, galt damals als fortschrittlich, aber es sollten noch etwa acht Jahre vergehen, bis der erste Landesraumordnungsplan in Schleswig-Holstein vorgelegt wurde.⁵⁷⁹ Das erste Heft der Planungsreihe zeigt, dass der Fremdenverkehr für die Landesplanung zu Beginn der 60er Jahre nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte. In den von Ministerialrat Keil vorgetragenen Leitlinien für das schleswig-holsteinische Raumordnungsprogramm wurde der Ausbau des Fremdenverkehrs abseits bereits bestehender Strukturen nur für jene Orte als Entwicklungsperspektive hervorgehoben, die ihre zentralörtliche Funktion eingeübt hatten.⁵⁸⁰ Die Aufgaben der regionalen Raumplanung wurden in einem eigenen Aufsatz dargelegt, der für die Insel Sylt einen ersten Entwurf eines Regionalplanes lieferte. Als wichtigster Wirtschaftszweig der Insel wurde der Fremdenverkehr natürlich breiter thematisiert, die Ausführungen blieben dann jedoch hinsichtlich konkreter Planung im Fremdenverkehrsbereich erstaunlich dünn. Vielmehr wurden in dem Text die bekannten Plattitüden über die Schönheit der schleswig-holsteinischen Landschaft wiederholt.⁵⁸¹ Konkreten Planungsbedarf für die Kommunalplanung sah der Autor aber vor allem zur Gestaltung des in den letzten Jahren verstärkten Strukturwandels der Beherbergungsbetriebe, bei denen ein Ausgleich zwischen den Interessen der alt eingesessenen Fremdenverkehrsbetriebe und den nach dem Krieg neu entstandenen Betriebe gewährleistet werden müsse.⁵⁸² Der Bauboom der nächsten Jahre deutete sich noch nicht an, es findet sich aber eine Warnung vor der zu starken Beanspruchung der Natur durch die Bedürfnisse des Fremdenverkehrs; der durch die natürliche Dünenlandschaft trampelnde Tourist tauchte hier als bis in die heutige Zeit wiederkehrender Topos erstmals auf. Vorschläge für durch die verschiede-

579 Vgl. Lehmann, Lutz: Schleswig-Holstein unter besonderer Berücksichtigung des Programm Nord. Frankfurt am Main 1988, S. 126-128.

580 Vgl. Keil, Georg: Leitlinien für ein Raumordnungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein, S. 20.

581 Vgl. Witt, Werner: Aufgaben der regionalen Landesplanung. Entwurf eines Regionalplanes der Insel Sylt. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961, S. 25-34 hier S. 28f.

582 Vgl. ebd., S. 32.

nen Planungsinstanzen zu treffende Maßnahmen sind allerdings nicht zu finden.⁵⁸³

Das im selben Jahr erschienene und mehr allgemeinen und überblicksartigen Themen der Landesplanung gewidmete zweite Heft der Reihe definierte den Fremdenverkehr weniger als Planungsaufgabe denn als gesamtgesellschaftliche Verantwortung. Diese wurde im Spannungsfeld zwischen dem Erholungsbedürfnis des modernen Menschen und der natürlichen bzw. naturnahen Landschaft gesehen, die wiederum als Voraussetzung für echte Erholung von den Anforderungen der Industriegesellschaft galt.⁵⁸⁴ Nach der schnellen Veröffentlichung der beiden Hefte war der anfängliche Schwung anscheinend verfliegen und 1962 wurde nichts veröffentlicht. Das dritte Heft der Reihe aus dem Jahr 1963 betrieb mit der Dokumentation der Beschlüsse des gemeinsamen Planungsrates mit Hamburg der Zeit zwischen 1956 und 1961 eher eine Rückschau, und dies ohne nennenswerten Fremdenverkehrsbezug.⁵⁸⁵

Auch für das vierte Heft der Planungsreihe trifft der Befund zu, dass sich die Landesregierung nur in geringem Maße mit der Planung des Strukturwandels im Fremdenverkehr befasste. Vielmehr wurde in dem Beitrag von Keil, der immerhin die Grundlagen für ein Raumordnungsprogramm des Landes formulieren sollte, einzig die oben genannte These der Entwicklungsperspektive als Fremdenverkehrsort für ehemalige zentrale Orte wiederholt, ohne dass den damaligen Ausführ-

583 Vgl. ebd., S. 30; zum Klischee des bösen Touristen vgl. Steinecke, Albrecht: Populäre Irrtümer über Reisen und Tourismus. München 2010, S. 1-13; als Beispiel für eine solche Sicht auf den Fremdenverkehr in Buchform siehe Krippendorf, Jost: Die Landschaftsfresser; vgl. Dahle, Wendula: Der häßliche Tourist. In: Richter, Dieter/Spode, Hasso (Hg.): Körper auf Reisen. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 6. Köln 2003, S. 145-155, hier insb. S. 147f.

584 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 2. Referate in der Kundgebung über Fragen der Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961. Zur Definition des Fremdenverkehrs vgl. hierin Buchwald, Konrad: Die Industriegesellschaft und die Landschaft, S. 19-40, hier S. 29f.

585 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 3. Entschlüsse des Gemeinsamen Landesplanungsrates Hamburg/Schleswig-Holstein in der Zeit vom 5. April 1956 bis 12. Januar 1962. Kiel 1963.

rungen ein neuer Aspekt hinzugefügt worden wäre.⁵⁸⁶ Für die Planung des Landes spielte der Fremdenverkehr also keine größere Rolle. Wohl aber findet sich in dem Aufsatz zur Regionalplanung ein erster Hinweis auf den sich anbahnenden Strukturwandel im Kreis Oldenburg (heute zu Ostholstein gehörend), namentlich auf der Insel Fehmarn, wo mit der 1963 eingeweihten Vogelfluglinie ein Aufschwung für den Fremdenverkehr auf der Insel erwartet wurde.⁵⁸⁷ Es finden sich in dem Text erste Hinweise auf die kommunalen Planungen für den massiven Ausbau des Fremdenverkehrs in Burg auf Fehmarn, wobei der planerische Anteil des Landes m. E. deutlich hinter der Initiative und den Bemühungen der Kommune zurückblieb, auch wenn dem Beitrag eine hübsche Karte beigelegt wurde, die den zukünftig bedeutsamen Fremdenverkehrsraum an der Südseite der Ostseeinsel markierte.⁵⁸⁸ Zwar findet sich ein prominenter Hinweis auf den Fremdenverkehr in den so bezeichneten „Loccumer Thesen“ des Ministerpräsidenten Lemke, die in dem Heft statt der Wiedergabe des kompletten Vortrages über „Initiativen des Landes Schleswig-Holstein für eine optimale Raumplanung“ dokumentiert sind. Die stichwortartige Formulierung dieser Thesen, in denen es ansonsten vornehmlich um die „Betonung des Willens zur Pflege landsmannschaftlicher Eigenart“ der Bevölkerung, die aus ihrem „Volkstum wertvolle Impulse für das ganze Deutschland geben kann“, geht, verhindert aber bei aller Betonung der Wichtigkeit einer fördernden Wirtschaftspolitik, eine konkrete Bewertung der Regierungspolitik im Fremdenverkehr.⁵⁸⁹ Wichtiges weiteres Gremium neben dem Landesplanungsrat wurde die 1964 gegründete interministerielle Raumordnungskonferenz (IROK), eine Arbeitsgruppe, die aus

586 Keil, Georg: Diskussionsvorlage: Grundlage für ein Raumordnungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 39-50, hier S. 43.

587 Vgl. Witt, Werner: Regionalplan Fehmarn, S. 59-63.

588 Vgl. ebd., S. 63; Siehe auch Kapitel 4.2.1 dieser Arbeit.

589 Lemke, Helmuth [!; TH]: Loccumer Thesen. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 65-67, die Zitate finden sich auf S. 65, die prominente Nennung des Fremdenverkehrs auf S. 66.

Mitgliedern verschiedener Ministerien zusammengesetzt war, um Planungserfordernisse auch über die beim Ministerpräsidenten angesiedelte oberste Planungsbehörde hinaus zu koordinieren.⁵⁹⁰ Die IROK hatte ab dem kommenden Jahrzehnt eine eigene Arbeitsgruppe für den Fremdenverkehr und wurde zu einem wichtigen Gremium der Landesplanung in diesem Bereich.⁵⁹¹

Im 1965 erschienenen fünften Heft der Schriftenreihe wurde der erste Raumordnungsbericht der Landesregierung veröffentlicht. Berücksichtigt man, dass es sich eben um einen Bericht und noch nicht um einen auf zukünftige Entwicklungen ausgerichteten Raumordnungsplan handelt, verwundert es nicht, dass die etwa zwei Seiten umfassende Darstellung des Fremdenverkehrs vor allem aus einer Beschreibung der Entwicklung des Fremdenverkehrs der letzten beiden Jahrzehnte bestanden. Im Mittelpunkt dieser Darstellung stand der Bau von Ferienwohnungen und Wochenendhäusern und die Entwicklung des Campings. Die Entwicklung wurde von den Autoren als „tiefgreifender Strukturwandel“ begriffen, der mit der Entwicklung des modernen Massentourismus in engem Zusammenhang stand.⁵⁹² Aber der Raumordnungsbericht enthielt auch einige Aussagen zum Ausbau der Bettenkapazitäten und zur Erschließung neuer Feriengebiete, die alles andere als positiv klingen. Zwar seien in den vergangenen Jahren durch das Land Gemeinschaftseinrichtungen wie Kurmittelhäuser, Häuser des Kurgastes und Meerwasserschwimmhallen in den Ferienorten gefördert worden, „es bleibt jedoch ein unüberbrückbarer Unterschied bestehen zwischen einer einzigen Saison im Jahr, nämlich der Sommersaison in Schleswig-Holstein und der zweimaligen Saison in den süddeutschen Sommererholungs- und Wintersportgebieten.“⁵⁹³

590 Zur Gründung siehe Amtsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1964, Nr. 32, S. 383f. Die personelle Zusammensetzung wurde umfassend geändert im Jahr 1970. Siehe ebd., Jg. 1970, Nr. 7, S. 52.

591 Die IROK gab bspw. gutachterliche Stellungnahmen für die Landesregierung in Fremdenverkehrsfragen ab. Siehe hierzu die Akten zum Sylt-Gutachten von 1972 in LAS, Abt. 691, Nr. 33890, Bl. 17f. sowie LAS, Abt. 691, Nr. 33636, Bl. 6.

592 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 5. Erster Raumordnungsbericht der Landesregierung Schleswig-Holstein und die einführende Rede des Ministerpräsidenten im Landtag am 25. Oktober 1965. Kiel 1965, S. 44.

593 Ebd., S. 45.

Der dennoch angestrebte Ausbau der Bettenkapazitäten werde diese Differenz aus Sicht der Landesplaner kaum schließen können, denn in den meisten Ferienorten sei kein Platz mehr vorhanden für Erweiterungen. Während man auch in dieser Publikation über die beginnenden Aktivitäten in Burgtiefe auf Fehmarn berichtete, sei an der Westküste und auf den Inseln eine Steigerung der Übernachtungszahlen nur „[i]n gewissem Umfang“ noch möglich.⁵⁹⁴ Außer dem zukünftigen Feriencentrum Burgtiefe, das zu diesem Zeitpunkt noch nicht als solches geplant gewesen ist, erscheint in dem Raumordnungsbericht kein einziges der zukünftigen Feriencentren als potentiell neues Feriengebiet. Dies ist ein weiterer Beleg für die These, dass die Landespolitik von dem Bau der Feriencentren überrascht wurde und diese vor allem auf die oben beschriebenen Aktivitäten von Finanzmarktakteuren, Kommunalpolitiker_innen und die bestehenden Fördermittel und Abschreibungsmöglichkeiten zurückzuführen sind.

Das letzte im hier behandelten Zeitraum erschiene Heft der Schriftenreihe zur Landesplanung liefert den ersten detaillierten Plan für einen Planungsraum, nämlich dem Planungsraum IV, der die heutigen Kreise Dithmarschen und Steinburg umfasst.⁵⁹⁵ Hier findet sich auch ein eigenes Kapitel zum Fremdenverkehr, das aber vordringlich in der Dokumentation der geringen Bedeutung dieses Gewerbes für den gesamten Planungsraum mit Ausnahme des sich zum Seebad entwickelnden Ortes Büsum besteht.⁵⁹⁶ Die abgedruckten Statistiken zeigen sehr deutlich, dass von den im Jahr 1965 gezählten etwa 517.000 Fremdenübernachtungen die überwiegende Mehrzahl auf Büsum bzw. auf die unmittelbare Umgebung entfiel (allein 340.000 im Ort selbst bei einer im Landesdurchschnitt hohen Belegungsquote von 100 Tagen pro Jahr), während der Rest des Planungsraums nur geringe Übernachtungszahlen aufwies. Folglich beschränkten sich die planerischen Maßnahmen im Fremdenverkehrsbereich auf Büsum, während in den restlichen Bereichen eine vorsichtige Steuerung des Baus von Ferienwohnungen angestrebt wurde. Einziger Bezug auf die Aktivitäten des

594 Ebd.

595 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 6. Regionalplan für den Planungsraum IV mit Erläuterungsbericht. Kiel 1967.

596 Vgl. ebd., S. 94-95.

Landes im Fremdenverkehr ist der Hinweis auf die Förderung von „Urlaub auf dem Bauernhof“, der in absoluten Zahlen nur wenig bedeutsam war, in der Verarbeitung des landwirtschaftlichen Strukturwandels aber eine große Rolle spielte.⁵⁹⁷

In einem besonders raumwirksamen Bereich des Fremdenverkehrs war die Landesregierung allerdings in der Mitte der 60er Jahre tatsächlich tätig, der sich in den „Grundsätze[n] der Landesplanung zur Frage der Wochenendhäuser“ niederschlug.⁵⁹⁸ Der Ursprung dieser Überlegungen lag schon in den späten 50er Jahren, als die Landesregierung mit einer Regelung dem Wunsch der Kommunen nach einer Ausweitung der Baugebiete für Wochenendhäuser enge Grenzen setzte.⁵⁹⁹ Ziel der Maßnahmen der Landesregierung und der Landesplanung war es erklärtermaßen zu verhindern, dass sich die Wochenendhäuser „nicht bandartig entlang [der] Küsten und Ufer[...] hinziehen“ dürften, sondern „in die Tiefe zu staffeln“ seien.⁶⁰⁰ Um eine Konkurrenzsituation gegenüber den gewerblichen Anbieter_innen von Fremdenbetten zu vermeiden, sollten in den Ferienorten „Wochenendhausgebiete nur in besonders begründeten Ausnahmefällen ausgewiesen werden.“⁶⁰¹ Diese Grundsätze sind insofern von Bedeutung, als dass mit dieser Maß-

597 Zur Urlaubsform „Ferien auf dem Bauernhof“ vgl. Ganser, Armin: Zur Geschichte touristischer Produkte in der Bundesrepublik. In: Spode, Hasso: Goldstrand und Teutonengrill, S. 185-200, hier S. 192f.; zur in absoluten Zahlen nur geringen Bedeutung der Urlaubsform für Schleswig-Holstein siehe Rassow, H. J.: Urlaub auf dem Bauernhof in der Praxis. Ergebnisse und Auswertung einer Umfrage aus dem Flensburger Förde-Raum. In: Bielfeldt, Claus (Hg.): Das Unternehmen Landentwicklung. Programm Nord – Eiderraum. Kiel 1967, S. 230-237; siehe für Westfalen Frese, Matthias: Erlebnis und Erholung, S. 207-215.

598 Siehe Amtsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1964, S. 363. Die Bestimmungen wurden als Anlage zum ersten Raumordnungsprogramm der Landesregierung nachgedruckt; siehe auch Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7, S. 29-31; Zur Raumwirksamkeit der Ferienhaussiedlungen in Schleswig-Holstein, die besonders an der Ostseeküste für eine Auflösung der Siedlungsstruktur sorgten, vgl. Diekmann, Sybille: Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins, S. 145f; vgl. auch Ditt, Karl: Naturschutz und Tourismus in England und der Bundesrepublik Deutschland 1949-1980. In: Archiv für Sozialgeschichte 43 (2003), S. 241-274, hier S. 263.

599 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1958, Nr. 10, S. 152-154.

600 Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7, S. 30.

601 Ebd., S. 29.

nahme eine durchgehende Bebauung der Meeresküsten mit Wochenendhäusern und Ferienwohnungen verhindert wurde, wie sie beispielsweise im nördlichen Nachbarland Dänemark an vielen Stellen anzutreffen ist. Es ist anzunehmen, dass in diesen Überlegungen ein Grundsatz der noch in der Entwicklungsphase befindlichen schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrspolitik zu sehen ist, der eine Konzentration der Erholungs- und Feriengebiete an bestimmten Orten vorsah. Die künftigen Ferienzentren, bei denen dies zum Programm gehörte, passten insofern gut in dieses Konzept.

Die hier zuletzt geschilderten Regelungen zu den Wochenendhäusern, die de facto auch eine nachholende Maßnahme darstellten, können nicht darüber hinwegtäuschen, dass der grundsätzliche Befund zu den in diesem Abschnitt untersuchten Publikationen der Landesplanung lautet, dass die Landesregierung auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs in den 60er Jahren nur in geringem Maße tätig war. Sie begriff diesen nur bedingt als Feld für planerisches Vorgehen, trotz aller auch in den Heften zur Landesplanung zu findenden Bekenntnisse zur besonderen Bedeutung für die Wirtschaft des Landes. Die Raumordnung im Bereich Fremdenverkehr wurde eher als Instrument betrachtet, um störende Auswüchse des Massentourismus einzuhegen oder zu verhindern. Eine umfassende Planung für den Fremdenverkehr forderte deshalb auch beispielsweise der Deutsche Rat für Landespflge, der nach einer Bereisung der Ostseeküste im Juni 1968 zahlreiche Fehlentwicklungen im Fremdenverkehr feststellte und diese als Planungsmängel auch auf Seiten des Landes einordnete.⁶⁰² Es ist zu konstatieren, dass die Fremdenverkehrspolitik zu diesem Zeitpunkt weit gehend in

⁶⁰² Vgl. Bernadotte, Lennart: Stellungnahme des Rates zu den landespflegerischen Problemen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erholungsverkehr. In: Deutscher Rat für Landespflge (Hg.): Landespflge an der Ostseeküste. Bad Godesberg 1969, S. 5-8, hier S. 6f.; beziehungsweise spielen in dem Beitrag des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrsreferenten im Wirtschaftsministerium Karl-W. Christensen im selben Band Fehlentwicklungen und Planungstätigkeit nahezu keine Rolle, die Instrumente hierfür müssten erst noch erarbeitet werden und hierfür müsse man erst bestellte Gutachten (gemeint ist das Gutachten von Hoffmann) abwarten. Vgl. Christensen, Karl-W.[ilhelm]: Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. In: Deutscher Rat für Landespflge (Hg.): Landespflge an der Ostseeküste. Bad Godesberg 1969, S. 23-27, hier S 27.

den Hoheitsbereich der Kommunen fiel und das eine Landesregierung sich dieses Politikfeld erst allmählich erschließen konnte. So kann die allmähliche Umstellung des kommunalen Finanzausgleichs hin zu ein wenig mehr politischer Steuerung, die dann in den 70er Jahren in der Abschaffung des Bäderansatzes mündete, in diese Richtung interpretiert werden. Im Finanzausgleichsgesetz wurde ein kommunaler Investitionsfonds aufgelegt, aus dem auch Fremdenverkehrseinrichtungen wie Kurmittelhäuser und Schwimmhallen durch Zinszuschüsse für Darlehen gefördert werden durften. Die Steuerungsfunktion war in diesem Instrument allerdings nur gering ausgeprägt, sodass der Fonds in den 70er Jahren vor allem dazu diente, die finanzielle Schieflage der Fremdenverkehrsgemeinden, die nicht zuletzt durch die ungesteuerte Inanspruchnahme dieses Förderinstruments verursacht worden war, zu kompensieren.⁶⁰³

5.3.2 Weißer Plan und Große Anfrage zur Förderung des Fremdenverkehrs

Im Jahr 1964 verabschiedete die Landtagsfraktion der SPD eine Broschüre mit dem Titel „Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein.“⁶⁰⁴ Es ist dies ein Schlüsseldokument für die Entstehung der Landesfremdenverkehrspolitik, stellt es doch den ersten Versuch dar, gebündelt das Thema Fremdenverkehr zu bearbeiten. In einer ersten Fassung wurde der Weiße Plan am 10. September veröffentlicht und vor Vertreter_innen der Fremdenverkehrswirtschaft und der Kommunen durch den Fraktionsvorsitzenden Käber und den Abgeordneten Ernst-Wilhelm Stojan vorgestellt.⁶⁰⁵ Ende Dezember stellte die SPD-Fraktion die Große Anfrage

603 Siehe Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1964, Nr. 30, S. 235-240, hier S. 237.

604 Siehe Sozialdemokratische Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag. Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1964 (im Folgenden in den FN als „Der Weiße Plan 1“).

605 Zur Datierung vgl. Sozialdemokratische Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag: Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1965 (im Folgenden in den FN „Der Weiße Plan 2“); zur Vorstellung vgl. Sozialdemokratischer Pressedienst P/XIX/176 vom 15.09.1964,

zum Fremdenverkehr.⁶⁰⁶ Die Debatte fand Ende Januar 1965 statt.⁶⁰⁷ Das Strategie-Papier der SPD wurde in den kommenden Monaten in Teilen umgearbeitet. Hierbei wurden nach eigenen Angaben die Wünsche und Anregungen aus verschiedenen mit dem Tourismus befassten Organisationen umgesetzt. Das Papier wurde nach dieser Überarbeitung im Mai 1965 an die Öffentlichkeit gegeben.⁶⁰⁸ Der Weiße Plan und die Große Anfrage zum Fremdenverkehr im Januar 1965 stehen also in engem inhaltlichen Zusammenhang und werden deshalb in diesem Kapitel gemeinsam diskutiert.

Der erste Weiße Plan von 1964

Als Urheber dieses ersten fremdenverkehrspolitischen Programms in Schleswig-Holstein kann der Sylter Landtagsabgeordnete Stojan gelten. Als Fremdenverkehrsexperte war er schon vor seiner Zeit als Landtagsmitglied in der Westerländer Kommunalpolitik tätig. Stojan war erst im Juni 1964 in den Landtag nachgerückt, sein Tourismusförderungsprogramm kann also tatsächlich als sein „Erstlingswerk“ gesehen werden.⁶⁰⁹

Worin bestanden nun die fremdenverkehrspolitischen Positionen der schleswig-holsteinischen SPD, die hier erstmals einer breiteren Öffentlichkeit vorgelegt wurden? Wie wurde dieses Papier in der parlamentarischen Öffentlichkeit aufgenommen und welche Folgen zeitigte der Diskussionsprozess in der überarbeiteten Form dieses Papiers? Wie steht es angesichts der Oppositionsrolle der Partei in dieser Zeit um den ideologischen Gehalt und die Durchführbarkeit und Realisierbarkeit der Vorschläge? Die Beantwortung dieser Fragen dient der Be-

S. 4, Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung, <http://library.fes.de/spdpd/1964/640915.pdf>, zuletzt abgerufen am 23.10.2017; eine Manuskriptfassung der 2. Version des Weißen Plans mit nur ganz leichten Änderungen zur Druckversion findet sich im FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.222.6: Fremdenverkehr, Touristik SPD.

606 Siehe Drucksache: 5. WP, Nr. 427.

607 Siehe Plenarprotokoll: 5. WP, 40. Sitzung am 26.01.1965, S. 1407-1427.

608 Siehe Der Weiße Plan 2.

609 So der Abgeordnete Simmann in Plenarprotokoll: 5. WP, 51. Sitzung am 30.11.1968, S. 1800.

urteilung der Bedeutung des Weißen Plans für die Etablierung einer Fremdenverkehrspolitik in Schleswig-Holstein.

Im Vorwort des Programms wurden zwei Aspekte hervorgehoben. Zum einen die durch den Mittelstand getragene schleswig-holsteinische Fremdenverkehrswirtschaft, deren Förderung sich die SPD besonders verpflichtet fühlte, zum anderen die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die „Volksgesundheit“.⁶¹⁰ Die Landesregierung habe der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs in ihrer Politik nicht genügend Rechnung getragen und die finanzielle Förderung dieses Wirtschaftszweiges sei nicht ausreichend; ein Argument, welches mit statistischen Daten aus dem EWG-Anpassungsprogramm und den Landeshaushalten untermauert wurde.⁶¹¹ Stojan entwarf hier unter Berufung auf den auf Sylt tätigen Medizinprofessor der Kieler Universität Heinrich Pfeleiderer einen Bädertourismus, der in den kommenden Jahren aufgrund von vielfältig auftretenden Zivilisationskrankheiten, besonders der Wiederherstellung der Arbeitskraft unter medizinischen Gesichtspunkten zu dienen habe. Im Sinne einer „vorbeugenden Gesundheitspflege“ sei besonders wichtig „daß der Gast nicht nur einer Lockung folgt. Mehr als bisher muß dazu beigetragen werden, daß er seine Kur oder seinen Urlaub bewußt nutzen und erleben kann.“⁶¹² Es ist auffällig, welche Bedeutung der medizinischen Kur gegenüber der dem Vergnügen dienenden Urlaubsreise an dieser Stelle durch Stojan und seine Genossen zugemessen wurde. Als Kommunalpolitiker auf Sylt eng mit den tatsächlichen Gegebenheiten des Fremdenverkehrs vertraut, wusste auch Stojan, dass in der Mitte der 60er Jahre der Vergnügungscharakter von Urlaubsreisen den Heil- und Kuraspekt längst abgelöst hatte, so er denn überhaupt jemals im Mittelpunkt des Bädertourismus an Nord- und Ostsee gestanden hat, und nicht nur rhetorisches Mittel zur Rechtfertigung (groß-)bürgerlichen Freizeitverhaltens besonders im 19. und frühen 20. Jahrhundert gewesen ist.⁶¹³

610 Der Weiße Plan 1, S. 3. Der heute mindestens problematische Begriff war in den 60er Jahren nicht umstritten.

611 Vgl. ebd., S. 4.

612 Ebd., S. 5.

613 Mit der Betonung des Kuraspekts stand die SPD freilich nicht alleine da. Meltzer sieht in der einseitigen Ausrichtung auf den Kurverkehr vieler Fremdenverkehrs-orte ein entscheidendes Hemmnis für Modernisierungen, da die Kurgäste „in den Kurorten den Zusammenhang von Angebotsentwicklung und Nachfrageorientie-

Aus heutiger Perspektive stutzig machen muss weniger die Verknüpfung medizinischer Prognosen zur steigenden Notwendigkeit von Kuren mit dem Anstieg von Zivilisationskrankheiten in der Wohlstandsgesellschaft als der grundsätzlich modernisierungsskeptische Tonfall und die unkritische Übernahme von Pfeleiderers Klage über „die steil zunehmende Komfortisierung der Lebensumstände“ und „Verweichlichung“ der Bevölkerung.⁶¹⁴ In erster Linie dürften die ausführlichen Zitate aus den bademedizinischen Überlegungen Pfeleiderers der wissenschaftlichen Absicherung der politischen Forderungen der SPD gedient haben. Die persönliche Bekanntschaft zwischen Stojan und Pfeleiderer kann vorausgesetzt werden, schließlich war Pfeleiderer lange Jahre auf Sylt tätig gewesen und auch sein Fraktionskollege Franck hatte, wie bereits erwähnt, zum Ende der 50er Jahre die Beauftragung Pfeleiderers zur weiteren Erforschung der Heilwirkungen von Badekuren angeregt.⁶¹⁵

Der hier verwendete Begriff der „Verweichlichung“, dem durch „Abhärtung“ begegnet werden soll, gehört zu den Kernbegriffen der Forschungsarbeiten des schon während des Nationalsozialismus auf Sylt tätigen Forschungsmediziners Heinrich Pfeleiderer.⁶¹⁶ Beide Begriffe verweisen in die Bereiche der Alternativmedizin und der Naturheilkunde, waren aber m. E. nach 1945 durch deren Verwendung im Nationalsozialismus nicht mehr neutral oder ideologiefrei zu gebrauchen. An anderer Stelle als der nicht mehr zu ermittelnden und hier durch Stojan zitierten Denkschrift, jedoch im Auftrag der Westerländer Kurverwaltung publiziert, schrieb Pfeleiderer im Jahr 1963: „Für die Kinderaufzucht hat die Hygiene die Voraussetzungen lapidar beschrieben: Sonnenlicht, kräftige Luft und Körperbewegung. Fehlt einer dieser

runge“ auflösen. Meltzer, Lutz: Kurorte und Heilbäder. Impulse für die Modernisierung traditionsreicher Urlaubsorte nach der „Kurkrise“. In: Borghardt, Jörg u.a. (Hg.): ReiseRäume. Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Dortmund 2002, S. 157-171, hier S. 159.

614 Der Weiße Plan 1, S. 4.

615 Vgl. Plenarprotokoll: 4. WP, 08. Sitzung am 06.01.1959, S. 177, Rede des Abgeordneten Franck.

616 Siehe insbesondere Pfeleiderer, Heinrich: Bioklimatik der Abhärtung. In: Archiv für physikalische Therapie 16 (1964), Heft. 1, S. 23-25. In diesem Aufsatz in einer wissenschaftlichen Fachzeitschrift werden die Begriffe unter den genannten Einschränkungen allerdings weitest gehend neutral verwendet.

Faktoren, so entstehen Kümmerformen, wie sie uns bei Großstadtkindern geläufig sind.“⁶¹⁷ Es wird deutlich, dass Pfeleiderer sich auf ein Konzept berief, welches nicht allein das Individuum, sondern auch die Gesellschaft „abhärten“ sollte, ähnlich wie er bereits 1939 die Aufgaben der bioklimatischen Forschungsstelle an der Universität Kiel explizit in der Erforschung „der Bedeutung, die unseren Seeküsten für die Gesunderhaltung des deutschen Volkes und besonders für die körperliche Ertüchtigung der Jugend haben“ gesehen hatte.⁶¹⁸

Bei den von Stojan und seiner sozialdemokratischen Fraktion ausführlich für ihr fremdenverkehrspolitischen Grundlagenpapier herangezogenen Arbeiten Pfeleiderers über den Nutzen von Seebädern handelt es in der präsentierten Form m. E. nicht um ein explizit nationalsozialistisches Konzept, wohl aber um eines, das nach 1945 nicht mehr ohne Weiteres verwendbar war. Die ideologische Fundierung in völkischem Gedankengut von zu dieser Zeit noch weitgehend unkritisch verwendeten Begriffen wie „Volks Gesundheit“ wird besonders deutlich. Ohne dieser Bezugnahme auf solche Konzepte zu viel Bedeutung beimessen zu wollen, sind die fremdenverkehrspolitischen Äußerungen der SPD eben doch auch vor dem Hintergrund der reibungslosen Integration von Nationalsozialisten beim Wiederaufbau des Bädertourismus auf Sylt zu beurteilen.⁶¹⁹

617 Pfeleiderer, Heinrich: Die Seeheilbäder. In: Pfeleiderer, Heinrich: Aufsätze zur Meeresheilkunde. Medizinische Sonderdrucke, hg. von der städtischen Kurverwaltung des Nordseeheilbades Westerland/Sylt. Heft 2. Westerland o. J. [1963], S. 9-12, hier S. 11.

618 Pfeleiderer, Heinrich: Aufbau und Aufgaben der Bioklimatischen Forschungsstelle an der Universität Kiel. In: Kieler Blätter 2 (1939), Heft 1, S. 127-129, hier 127f.; in seinem zusammen mit Büttner veröffentlichten Lehrbuch Bioklimatologie von 1940 sind die Rückgriffe auf nationalsozialistische Rassekonzeptionen im Hinblick auf die Entstehungszeit m. E. sogar eher schwach ausgeprägt, was jedoch an der grundsätzlichen Bedenklichkeit solcher Konzepte nichts ändert. Vgl. Pfeleiderer, H[einrich]/Büttner, K[onrad]: Bioklimatologie. Sonderdruck aus Vogt, H. (Hg.): Lehrbuch der Bäder- und Klimaheilkunde. Berlin 1940, insb. S. 854-859. Vgl. zu beiden auch die Einträge im Kieler Gelehrtenverzeichnis, <http://www.gelehrtenverzeichnis.de/person/918fb786-f880-d235-dfde-4d4c600431f7> und <http://www.gelehrtenverzeichnis.de/person/9c1aa040-4d51-576b-397d-4ec120c481d4>, beide zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

619 Vgl. hierzu Marti, Philipp: Der Fall Reinefarth, S. 117f. Marti zitiert hier darüber hinaus die Denkschrift des Fremdenverkehrsvereins Westerland/Sylt, die als Vorlage für den Weißen Plan gelten muss. Siehe die Denkschrift Westerland und die

Der zweite Teil des Eingangskapitels des Weißen Plans ging auf die wirtschaftlichen Aspekte des Fremdenverkehrs ein und betonte die Entwicklungschancen der Branche in Schleswig-Holstein, die die Landesregierung nur unzureichend zur Kenntnis nähme. Sie wurde aufgefordert, die Fremdenverkehrsstatistik zu verbessern, denn es sei nur möglich, die Übernachtungen in den verschiedenen Beherbergungsarten nachzuvollziehen, nicht aber den Anteil des Fremdenverkehrs am Bruttoinlandsprodukt zu messen. Dem statistischen Landesamt sollten die Instrumente gegeben werden, um eine solche Berechnung vornehmen zu können.⁶²⁰ Die SPD blieb aber Angaben darüber schuldig, wie denn anders als über Schätzungen der über die unmittelbar mit der Übernachtung und Verköstigung verbundene Umsatz besonders des Einzelhandels ermittelt werden könnte.

Das zweite Hauptkapitel stellte den schleswig-holsteinischen Tourismus in einen europäischen Zusammenhang, wieder unter Rückgriff auf Pfeleiderer, allerdings ohne einen ideologischen Einschlag. Im Unterschied vor allem zu den französischen und jugoslawischen Bemühungen um eine planerische Entwicklung von Fremdenverkehrsgebieten, habe man es im nördlichsten Bundesland versäumt, die Branche planvoll zu entwickeln und die Wettbewerbsnachteile, die insbesondere in einem Modernisierungstau bestünden, abzubauen. Im internationalen Vergleich sei das Angebot in Schleswig-Holstein deutlich zu teuer – „[e]s muss mehr geboten werden!“⁶²¹ Zwar kann der SPD in ihrem Wunsch nach einer verbesserten Förderung der einheimischen Wirtschaft kaum ein standortnationalistischer Vorwurf gemacht werden. Die schon oben beobachtete Tendenz, die persönlichen Wünsche und Bedürfnisse der Urlauber_innen einzig in Zusammenhang mit der Wiederherstellung der Arbeitskraft und unter sozialmedizinischen Aspekten zu beurteilen, schlug sich auch hier nieder. Wenn nämlich als Hauptgrund für den Trend zur Auslandsreise nach Südeuropa neben den Modernisierungsversäumnissen der Landespolitik besonders das Preisgefälle in Richtung Südeuropa ausgemacht wurde, wurden die unterschiedlichen klimatischen und kulturellen Voraussetzungen in den

Bäderinsel Sylt von 1952 unter <https://www.fvv-westerland.de/der-verein/denkshrift-1952/>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

620 Vgl. Der Weiße Plan 1, S. 6.

621 Ebd., S. 7.

verschiedenen Regionen Europas schlicht ausgeblendet.⁶²² Dass Menschen aus persönlichem Antrieb ins Ausland reisen könnten, war augenscheinlich kaum vorstellbar. Wichtig ist in diesem Zusammenhang allerdings, dass eine steuernde und fördernde Fremdenverkehrspolitik ausdrücklich als Aufgabe der Landespolitik und nicht nur der Kommunalpolitik benannt und auch eingefordert wurde.⁶²³

Im Hinblick auf eine konkrete Förderung der privaten Fremdenverkehrswirtschaft blieben die Vorstellungen des Weißen Plans erstaunlich dünn, sollten diese doch vor allem in einer verbesserten Anerkennung von deren bislang geleisteten Aufbau-, Modernisierungs- und Verschönerungsleistungen bestehen – eine vergleichbar leicht umzusetzende und insbesondere kostenneutrale politische Forderung. Für die Verbesserung der finanziellen Situation der Fremdenverkehrsgemeinden sei an erster Stelle der Bund und dann das Land in der Pflicht, um die unter den erhöhten Ausgaben leidenden Kommunen zu entlasten.⁶²⁴

Während die bis hierhin geäußerten Positionen nur wenig konkret waren, treten die fremdenverkehrspolitischen Vorstellungen der SPD in dem folgenden Abschnitt zur Raumordnung etwas deutlicher zu Tage. Entlang der bisherigen Argumentation steht die Kurreise gegenüber der reinen Erholungsreise und dem Wochenendverkehr wieder im Mittelpunkt. Deutlich wird, dass die SPD die Ballung in Urlaubsgebieten, die im Jahr 1964 ja erst ihren vorsichtigen Anfang nahm, nicht grundsätzlich negativ beurteilte, jedoch erhöhte Planungsanstrengungen anmahnte. Ebenfalls bedeutsam sind die Überlegungen zum Naturschutz, der statt eher allgemeinen Überlegungen zum Landschaftsschutz, wie er bislang in der politischen Diskussion in Form der rhetorischen Figur des Erhalts der für den Fremdenverkehr so bedeutsamen einzigartigen schleswig-holsteinischen Landschaft bestand, klar hervortritt.⁶²⁵ Neben der Betonung des Vorrangs des Naturschutzes vor dem Interesse von Eigentümer_innen und Investor_innen ist auch die Forderung nach freiem Zugang zur Natur zu erwähnen, ein Argument, das bislang im Landtag schon Thema gewesen war, in der Diskussion

622 Vgl. ebd.

623 Vgl. ebd.

624 Vgl. ebd., S. 9.

625 Siehe ebd., S. 10.

um den Fremdenverkehr allerdings eher eine Nebenrolle gespielt hatte.⁶²⁶ Auch die Sauberhaltung der Ferienggebiete, besonders die Verbesserung der Müllentsorgung, wurde als besonderes Problem angesprochen und ergänzte die allgemeinen Überlegungen zum Naturschutz in einem gesonderten Unterpunkt der sozialdemokratischen Forderungen.⁶²⁷ Dies ist ein strukturpolitisches Argument, das den engen Zusammenhang zwischen allgemeiner Strukturpolitik und Fremdenverkehr im strukturarmen Schleswig-Holstein andeutet. Daneben zeigt sich zum Ende des Kapitels noch ein weiteres zukünftiges politisches Arbeitsfeld des Landespolitikers Stojan, nämlich die Entwicklung einer allgemeinen Freizeitpolitik. Bei der ging es weniger um die Fremdenverkehrswirtschaft als um Konzepte der Naherholung und Freizeitgestaltung für die Bevölkerung, die die SPD und insbesondere Stojan einige Jahre später in diversen Debatten und Anträgen immer wieder fordern sollte.⁶²⁸ Weiterhin wurde auch die zusätzliche Erwerbsmöglichkeit für Landwirte im Fremdenverkehr durch das Angebot von „Ferien auf dem Bauernhof“ im landwirtschaftlichen Strukturwandel hervorgehoben, für den es in Ansätzen bereits positive Beispiele gab.

Ausgehend von diesen Politikzielen wurden eine Reihe von Zielen sozialdemokratischer „Fremdenverkehrspolitik“ formuliert, die wiederum die „Gesunderhaltung der Menschen“ als erstes Ziel priorisierten. Von den fünf angegebenen Zielen weisen drei einen wirtschaftlichen Schwerpunkt auf und nur zwei einen auf die Gesellschaft bezogenen, der in der Forderung nach „Erholung für alle – insbesondere für kin-

626 Vgl. bspw. die intensive Debatte um das Wassergesetz und hier besonders die Überlegungen zum Gemeingebrauch, bei der der Fremdenverkehr nur eine verschwindend geringe Rolle gespielt hatte. In: Plenarprotokoll: 4. WP, 36. Sitzung am 22.02.1960, Zweite Lesung des Entwurfs eines Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein, S. 1118-1138. In einem Interview reklamiert der spätere Ministerpräsident Lemke die Gemeingebrauchspolitik des Landes an Wäldern und Seen ausdrücklich für sich, vgl. Mosberg, Helmuth: Fünfzig Jahre CDU, S. 73.

627 Vgl. Der Weiße Plan 1, S. 11.

628 Siehe insbes. Plenarprotokoll: 7. WP, 26. Sitzung am 07.12.1972, S. 1575-1589, Tagesordnungspunkte „Modelle zur Verschönerung von Stadtlandschaften“, „Ausstattung von Naherholungsgebieten, Einrichtungen und Freizeitparks, Modelle für Naherholungszentren, Tageserholungsanlagen“ und „Bedarfsplan für die Errichtung von Freizeit- und Erholungsanlagen (Aktionsprogramm und Programm mit Prioritäten und Finanzausstattung).“

derreiche Familien“ besteht.⁶²⁹ Die drei hier formulierten wirtschafts-politischen Ziele bestanden in der Förderung der einheimischen Ferienwirtschaft gegenüber der internationalen Konkurrenz, der Mittelstandsförderung und der Schaffung von Arbeitsplätzen. Es handelt sich tatsächlich um die erste Formulierung der Aufgaben einer dezi-dierten Fremdenverkehrspolitik in Schleswig-Holstein, die über eine reine Wirtschaftspolitik hinausgeht, wie auch die Verwendung des Begriffs schon andeutet, der sich zuvor in der politischen Debatte kaum findet. Erst die Diskussion um dieses SPD-Papier speiste m. E. den Begriff ‚Fremdenverkehrspolitik‘ in den politischen Diskurs vollends ein, und die Landesregierung und die Regierungsfractionen waren in der Folge gefordert, in Übernahme der und Abgrenzung zu den formulierten Thesen eine solche auch für sich zu entwickeln.

Die vorgestellte Broschüre schloss mit der Aufzählung von 17 ganz konkreten politischen Maßnahmen, die der Verwirklichung der zuvor entwickelten Großziele Vorschub leisten sollten. Hierbei sind die Erstellung von wissenschaftlichen Gutachten hervorzuheben, die sich aber entgegen des bislang betonten Heil- und Kurtourismus eher mit der allgemeinen Bedarfsermittlung der Fremdenverkehrsgemeinden, der Wirtschaft und dem Naturschutz befassen sollten. Konkrete Wirtschaftsförderung sollte in einem eigens für den Fremdenverkehr erstellten Finanzpaket mit Krediten und Zinszuschüssen geleistet werden. Hierzu ist auch die Einrichtung einer Betriebsberatungsstelle zu zählen, die in den späten 70er Jahren unter dem Dach des Fremdenverkehrsverbandes tatsächlich eingerichtet wurde, nach einigen Jahren aber wieder aufgelöst wurde.⁶³⁰ Ebenfalls für wichtig gehalten wurde die Einrichtung eines Investitionsfonds für die Tourismuswirtschaft. Die Forderung nach freiem Zugang zur Natur für die Bürger_innen und die Forderung nach verstärktem Naturschutz wurde hingegen nicht weiter konkretisiert. Die Einrichtung eines fremdenverkehrspolitischen Ausschusses mit Vertreter_innen der Bäder und überregionaler Fremdenverkehrsorganisationen steht im Weiteren etwas zusammenhanglos neben Forderungen zur Lärmbekämpfung, der Berücksichti-

629 Der Weiße Plan 1, S. 12.

630 Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 23ff. Vgl. auch LAS, Abt. 691, Nr. 33914, Bl. 15.

gung der Wünsche von Eltern und Schulen bei der Ferienplanung oder der Schaffung einer Anlaufstelle für ausländische Feriengäste.⁶³¹

Große Anfrage zum Fremdenverkehr

Die im Dezember 1964 gestellte Große Anfrage der SPD-Fraktion bestand aus insgesamt 16 Einzelfragen, die zum großen Teil auf den Überlegungen aus dem Weißen Plan basierten.⁶³² Die Fragen 1 und 2 bezogen sich in diesem Fall unmittelbar auf die im EWG-Anpassungsprogramm eingestellten Fördermittel von 20 Millionen DM bis zum Jahr 1970. Weitere Themen waren die Kritik an der Fremdenverkehrsstatistik, die Positionierung des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrswirtschaft in der internationalen und auch innerdeutschen Konkurrenz sowie die Finanzlage der Gemeinden und zukünftige Investitionsbedarfe. Auch die Landesplanung auf Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen, der Gemeingebrauch an Wäldern und Seen sowie die kommunale Infrastruktur in den Regionen wurden abgefragt. Insgesamt kann gesagt werden, dass die Fragen entlang der Gliederung des Weißen Plans formuliert wurden. Die 16. und letzte Frage ging über diese Aufzählung von Einzelaspekten aber deutlich hinaus, stellte sie doch überhaupt die Aktivitäten der Landesregierung auf dem Gebiet in Frage: „Unter welchen organisatorischen und personellen Voraussetzungen wird seitens der Landesverwaltung der Fremdenverkehr in Schleswig-Holstein gefördert?“⁶³³

Die Debatte am 26. Januar 1965 wurde durch den SPD-Landtagsabgeordneten Walter Tiemann eingeleitet, der Parlamentsneuling Stojan war an diesem Tag nicht anwesend.⁶³⁴ Seinen Ausführungen merkte man trotz der Textsorte ‚Anfragebegründung‘ recht deutlich an, dass er sich in der Materie des Fremdenverkehrs nicht besonders auskannte. So erklärt sich auch der Schwerpunkt des Gewerkschafters Tiemann bei den sozialen Aspekten, die im Weißen Plan und den konkreten Fragen der SPD-Fraktion keine besonders große Rolle gespielt hat-

⁶³¹ Vgl. Der Weiße Plan 1, S. 14f.

⁶³² Vgl. Drucksache: 5. WP, Nr. 427, S. 1-2.

⁶³³ Ebd., S. 2.

⁶³⁴ Zur NS-Biographie von Walter Tiemann siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 180, FN 430, 275.

ten.⁶³⁵ Neben der Erläuterung der Notwendigkeit einer verstärkten Hinwendung der Landesregierung zum Thema des Fremdenverkehrs, der bislang stiefmütterlich behandelt werde, war der einzige neue Aspekt der Vorschlag, eine landeseigene „Fremdenverkehrs-GmbH“ zu gründen. Diese sollte in der Lage sein, abseits des üblichen Landeshaushalts Mittel zu akquirieren und in der Branche zu verteilen.⁶³⁶

Die Beantwortung der Anfrage besorgte Wirtschaftsminister Böhrnsen. Der SPD-Kritik von zu geringem Mitteleinsatz und zu wenigen Investitionen im Fremdenverkehrsbereich begegnete der Minister mit konkreten Zahlen zur Entwicklung der Fremdenverkehrsbetten auf aktuell 130.000, die er auf die Aktivitäten der Landesregierung zurückführte. Auf die in Zwischenrufen geäußerte Kritik, dass es sich ja um die durch Flüchtlinge belegten Betten gehandelt habe, äußerte der Minister, dass die Anstrengung der Landesregierung eben genau in diesem Freimachen der Betten gelegen habe.⁶³⁷ Insgesamt ist die Argumentation Böhrnsens vor allem retrospektiv zu nennen. Auch der als zu gering kritisierte Mitteleinsatz im Rahmen des EWG-Programms wurde von ihm ausschließlich mit den Erfahrungswerten der letzten 12 Jahre beurteilt. Zwar lieferte der Minister auch Zahlen zu den durch das Ministerium durch Kredite geförderten Fremdenverkehrsprojekten in den vergangenen Jahren (beispielsweise für das Jahr 1964 10,4 Millionen DM für insgesamt 80 Projekte), die genaue Aufteilung zwischen Landes- und Bundesmitteln blieb er allerdings schuldig.⁶³⁸ Die Landesregierung rechnete im Fremdenverkehr für das folgende Jahrzehnt nicht mit hohen Steigerungsraten (durchschnittlich 3 %) und vertrat die Ansicht, dass man das Gewerbe zwar weiterentwickeln wolle, je-

635 Vgl. Plenarprotokoll: 5. WP, 40. Sitzung am 26.01.1965, S. 1407-1410, Rede des Abgeordneten Tiemann (SPD).

636 Ebd., S. 1410.

637 Vgl. ebd., S. 1411.

638 Vgl. ebd., S. 1412; vgl. zu den für die Förderung aufgewendeten Mitteln noch etwas differenzierter, jedoch ebenfalls ohne Aufteilung zwischen Bundes- und Landesmitteln, den Aufsatz des Fremdenverkehrsreferenten Christensen, Karl-Wilhelm: Schleswig-Holstein – Ferienland zwischen den Meeren, S. 34; einzige zuverlässige Quelle mit einer Differenzierung zwischen Landes- und Bundesmitteln, bei der die geringe Förderung des Landes deutlich wird, ist Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung, S. 72.

doch nichts überstürzen solle.⁶³⁹ Hinsichtlich der von der SPD ange-
mahnten besseren Statistik wies der Minister zu Recht auf die von dem
Landesamt verwendete und übliche Methode hin, die eine Erfassung
der wirtschaftlichen Gesamtleistung des Fremdenverkehrs unmöglich
machte. Deutlich wird in seinen Ausführungen auch die recht konser-
vative Kreditvergabepraxis des Wirtschaftsministeriums, mit den auch
andernorts üblichen Zinssätzen zwischen 3 und 4 %, jedoch mit einem
geforderten Eigenanteil von bis zu 50 %.⁶⁴⁰ Neben Ausführungen zum
Bäderansatz, der das wichtigste finanzpolitische Instrument für die
kommunalen Finanzen der Bäder darstellte, wurde in der Antwort auf
die große Anfrage deutlich, mit welchem Personaleinsatz die Förde-
rung des Fremdenverkehrs im Wirtschaftsministerium bestritten wur-
de. Nach Neueinstellung von zwei Sachbearbeitern in der unmittelba-
ren Vergangenheit verfügte das Fremdenverkehrsreferat nun neben
dem Referenten über drei Sachbearbeiter und eine Schreibkraft.⁶⁴¹ Aus
dieser Angabe wird die oben von mir schon mehrfach getroffene Ein-
schätzung bestätigt, dass die Hauptaufgabe des Fremdenverkehrsrefe-
rats seit den 50er Jahren in der Abwicklung der Verteilung der Bundes-
mittel und darüber hinaus in der Organisation der Imagewerbung be-
stand, die der Fremdenverkehrsreferent zusammen mit seinem neuen
Team zu bewerkstelligen hatte. Für umfangreiche Planungen der
Fremdenverkehrspolitik gab es tatsächlich keine Kapazitäten.

Die an die Beantwortung der Anfrage anschließende Debatte
brachte in inhaltlicher Hinsicht nicht viel Neues, zeigte aber einen
grundsätzlichen Dissens zwischen der nur geringe Aktivität im Frem-
denverkehrsbereich entfaltenden Landesregierung und den teilweise
schon aktionistisch zu nennenden Vorschlägen der SPD aus dem Wei-
ßen Plan. Die Bedeutung der Anfrage liegt wiederum in der Konkreti-
sierung dessen, worin denn eine Fremdenverkehrspolitik überhaupt
bestehen könnte. Eine Intensivierung der Debatte, wie sie mehrfach
durch die FDP gefordert (und durch die SPD unterstützt) wurde, in-
dem man die weiteren Beratungen in die Ausschüsse verlagerte, wurde
von der CDU-Fraktion und besonders durch den Wirtschaftsminister

639 Vgl. ebd., S. 1411-1413.

640 Vgl. ebd., 1414.

641 Vgl. ebd., S. 1418.

abgelehnt.⁶⁴² Durch Abwesenheit des wichtigsten Experten für den Tourismus auf Seiten der Opposition hatte es der CDU-Experte Simmann recht einfach, die von der SPD gemachten Vorschläge allesamt als schon seit Jahren durch die Landesregierung behandelt darzustellen.⁶⁴³ Die von Stojan im Weißen Plan und in den Folgejahren immer wieder erhobene Forderung nach mehr wissenschaftlicher Expertise, die über das durch die wenigen Mitarbeiter_innen des Fremdenverkehrsreferats überhaupt zu Leistende hinausgeht, wurde so in der Debatte überhaupt nicht thematisiert. M. E. hätte sie aber zu den Schwerpunkten der Diskussion um den Fremdenverkehr in der Mitte der 60er Jahre gehört.

Der zweite Weiße Plan von 1965

Im Gegensatz zur ersten Version scheint der zweite Weiße Plan nur ein eingeschränktes Echo hervorgerufen zu haben. Jedenfalls fand er nicht in gleichem Maße Eingang in die politische Debatte.⁶⁴⁴

In der zweiten Version des Weißen Plans finden sich einige wichtige Änderungen, die nach eigenen Angaben auf die „fruchtbare Sachdiskussion in allen Teilen unseres Landes“ zurückgehen.⁶⁴⁵ Ein genauer Blick auf diese Änderungen und Präzisierungen legt allerdings die Vermutung nahe, dass sich diese Diskussion vor allem um den nord-westlichen Teil des Landes, um Sylt drehte. Denn ein Großteil der Beispiele behandelte den Finanzbedarf der Nordseeinsel oder lieferte Beispiele von dort.⁶⁴⁶ Interessanterweise tauchte das bekannte Argument der „Saisonverlängerung“, das in der ersten Version nur am Rande thematisiert wurde, nun deutlich prominenter auf. Neben ein paar weni-

642 Vgl. ebd., S. 1426.

643 Vgl. ebd., S. 1422, Rede des Abgeordneten Simmann (CDU).

644 Selbst in dem sozialdemokratischen Wirtschaftsprogramm des SPD-Spitzenkandidaten Joachim Steffen aus dem Jahr 1967 finden sich allenfalls Anklänge an die in im Weißen Plan gemachten Überlegungen; die Ausführungen zum Fremdenverkehr bleiben hier aber im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen recht dünn. Vgl. SPD Landesverband Schleswig-Holstein: Wirtschaftsprogramm für Schleswig-Holstein, S. 20f. Zu Steffen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 275.

645 Vgl. Der Weiße Plan 2, S. 3.

646 Vgl. z. B. ebd., Abschnitt „Fremdenverkehrsträger in Schleswig-Holstein“, S. 16-19.

gen redaktionellen Änderungen besteht der Unterschied zur ersten Textversion in zwei Abschnitten, nämlich in den Kapiteln „Fremdenverkehr und Landwirtschaft“ und in dem Abschnitt „Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs“.⁶⁴⁷ Besonders in der Präzisierung eines neu aufzulegenden Förderungsprogramms wird die Entwicklung von konkreten Forderungen an eine Landesfremdenverkehrspolitik deutlich. Gefordert wurden Kredite für die private Fremdenverkehrswirtschaft, die durch Zinszuschüsse aus dem Landeshaushalt verbilligt werden sollten. Lange Laufzeiten von bis zu 20 Jahren und Eigenkapitalquoten von nur 20 % sollten helfen, notwendige Modernisierungen vorzunehmen. Diese Forderung stand im starken Kontrast zu den oben angeführten und mit 50 % recht hoch angesetzten Eigenkapitalquoten, die das Wirtschaftsministerium verlangt hatte. Die Laufzeiten von bis zu 20 Jahren sind vor dem Hintergrund der auch schon damals üblichen Modernisierungszyklen meiner Ansicht nach sehr hoch angesetzt. Die Forderung nach einem eigenständigen Förderpaket für den Tourismus, der bis hierhin im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftsförderung behandelt wurde, ist als die wesentliche Neuerung des Weißen Planes zu betrachten.

Der Weiße Plan und die Etablierung einer Fremdenverkehrspolitik auf Landesebene

Bei dem diskutierten Programm der schleswig-holsteinischen SPD handelt es sich m. E. um ein Schlüsseldokument für die Entstehung einer Fremdenverkehrspolitik auf der Landesebene. Der als Hauptautor zu betrachtende Abgeordnete Stojan verarbeitete in diesem Papier seine Erfahrungen aus der kommunalen Fremdenverkehrspolitik, die er in verschiedenen Funktionen in Westerland auf Sylt gesammelt hatte. In Teilen ähnelt der Weiße Plan durchaus der schon in den 50er Jahren entstandenen Denkschrift des Fremdenverkehrsvereins von Westerland, in dem Stojan ebenfalls aktiv war.⁶⁴⁸ Damit schließt der

647 Die redaktionellen Änderungen bestehen in einer leichten Straffung und Aktualisierung des Textes. Zu den Änderungen vgl. ebd., S. 3, 23f., 27-31.

648 Vgl. die Denkschrift Westerland und die Bäderinsel Sylt von 1952 unter <https://www.fvv-westerland.de/der-verein/denkschrift-1952/>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Weißer Plan an Diskussionen über die künftige Rolle der Insel Sylt im schleswig-holsteinischen Ferienverkehr an, wie sie schon in den genannten Landtagen geführt worden waren. Das zentrale Argument der Kur- und Heilfunktion des Fremdenverkehrs für die Aufrechterhaltung der Arbeitskraft kann somit auf der einen Seite im typisch sozialdemokratischen Arbeitsethos verortet werden, das freie Zeit vorrangig durch Abwesenheit von Erwerbsarbeit definiert. Auf der anderen Seite ist die nicht allein sozialdemokratische, sondern überparteiliche Diskussion um die sozialstrukturelle Entwicklung des Fremdenverkehrs auf der Nordseeinsel zu nennen, die in den 60er Jahren zu einem starken Anstieg der Bodenpreise führte.⁶⁴⁹ Der Übergang vom „Kurprinzip zum Lustprinzip“ (Hasso Spode) vollzog sich auf der argumentativen Ebene besonders auf Sylt m. E. deutlich später als anderswo in Schleswig-Holstein. Dort nämlich stellte die Kurverwaltung das „Kurprinzip“ auch in den 60er Jahren noch heraus.⁶⁵⁰ Damit wird die in der Mitte der 60er Jahre schon etwas altbacken wirkende Fundierung des Fremdenverkehrs in der Wiederherstellung der Arbeitskraft im Weißen Plan erklärbar. Dieser Fundierung steht die ansonsten fast schon erstaunliche Abwesenheit spezifisch sozialdemokratischer oder gar linker Forderungen in Bezug auf den Fremdenverkehr entgegen. Abgesehen von dem Slogan „Erholung [und eben nicht Urlaub!] für alle“, der aber an keiner Stelle mit Überlegungen zur Veränderung der Sozialstruktur des Landes verknüpft ist, ist der Weiße Plan ein Dokument, das zur Modernisierung dieses Wirtschaftszweiges im Rahmen der bestehenden Wirtschaftsordnung beitragen wollte.⁶⁵¹ So wurden die zahlreichen in der Branche abhängig Beschäftigten hinsichtlich ihrer oftmals prekären und durch Saisonarbeit gekennzeichneten Arbeitsbedingungen weder als Adressat_innen angesprochen noch in anderer

649 Siehe hierzu das Gutachten Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/ Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt. Zum Bauboom vgl. auch die eher populäre Darstellung bei Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt, S. 50-80.

650 So der Untertitel von Spode, Hasso: Geschichte des Badeurlaubs; für die besondere Hervorhebung des „Kurprinzips“ auf Sylt vgl. u.a. die Schriftenreihe „Medizinische Sonderdrucke, herausgegeben von der städtischen Kurverwaltung des Nordseeheilbades Westerland/Sylt“, die trotz ihrer dezidiert wissenschaftlichen Sprache auf ein allgemeines Publikum zielte.

651 Der Weiße Plan 1, S. 12.

Form thematisiert. Fremdenverkehrspolitik sollte also unmittelbar der Aufgabe dienen, noch mehr und nicht bessere Jobs zu schaffen.

Die innovative Funktion des Weißen Plans innerhalb des landespolitischen Diskurses besteht aber darin, durch die Bündelung und schriftliche Fixierung auch zuvor weit gehend bekannter Sachverhalte die (real-)politischen Notwendigkeiten einer Landesfremdenverkehrspolitik erstmals schriftlich zu *formulieren*.⁶⁵² Der Rückgriff auf einen zu diesem Zeitpunkt ebenfalls noch in den Anfängen steckenden wissenschaftlichen Diskurs war hierbei das wichtigste Instrument, um eine Modernisierung des Umgangs mit der Branche als wirtschaftlichem Tatbestand zu erwirken, dem seitens der Landesregierung zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde.⁶⁵³ Erst durch eine verstärkte Thematisierung, die durch den Weißen Plan und die parlamentarische Diskussion hierum in der Folgezeit ausgelöst wurde, konnten sich unterschiedliche Positionen zwischen den politischen Lagern überhaupt herausbilden, die im Weißen Plan selbst in der Forderung nach einem ‚mehr‘ an Planung, Aufmerksamkeit und Wissenschaftlichkeit bestanden hatten. Der Weiße Plan ist in seiner Einzigartigkeit als parteipolitisches Fremdenverkehrsprogramm deshalb bedeutsam, weil er das Fehlen einer Fachpolitik für den Tourismus erstmals – und deshalb auch noch mit bescheidenen Mitteln – zu beheben versuchte.⁶⁵⁴

Der Weiße Plan erhob durchaus auch selbst den Anspruch, eine Landesfremdenverkehrspolitik zumindest für Schleswig-Holstein ‚er-

652 Dieser Umstand konnte freilich Mitte der 1960er Jahre noch nicht erkannt werden, weshalb die Neuartigkeit der im Weißen Plan formulierten Fremdenverkehrspolitik auch gleich bestritten wurde. Siehe hierzu Plenarprotokoll: 5. WP, 51. Sitzung am 30.11.1965, S. 1799, Rede des Abgeordneten Simmann: „Als Sie [gemeint ist der Abgeordnete Stojan; T.H.] ihr Erstlingswerk, den weißen Plan, hier auf den Tisch legten, praktizierten wir bereits seit 10 Jahren erprobte Fremdenverkehrspolitik und handelten danach. Und als wir es gelesen hatten, stellten wir fest, daß es sich mit anderen Worten darum handelte, daß man die Fremdenverkehrspolitik der Landesregierung darin konzipiert hatte.“

653 Die wissenschaftliche Untermauerung der Aussagen besteht allerdings nur in der Nennung der Autorennamen und nicht in detaillierten Quellennachweisen.

654 Genau entgegengesetzt argumentiert Homp, die die Einmaligkeit des Weißen Plans in der hohen Bedeutung zu verorten sucht, die dem Fremdenverkehr in dem Bundesland schon damals beigemessen wurde. Vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 247.

funden' zu haben.⁶⁵⁵ Wie gezeigt worden ist, bestand dessen Neuartigkeit aber besonders in der schriftlichen Fixierung auch zuvor schon bekannter politischer Instrumente: der Wirtschaftsförderung durch Kredite und Zuschüsse und der allgemeinen Imagewerbung für das Fremdenverkehrsland Schleswig-Holstein. Schon ab der vierten Wahlperiode bildete sich auf parlamentarischer Ebene ein verändertes, weil kenntnisreicheres Sprechen über den Fremdenverkehr heraus, eng verknüpft mit dem CDU-Abgeordneten Simmann. Dieser speiste das aus seiner beruflichen Tätigkeit für den kommunalen Zweckverband in Ostholstein gewonnene Expertenwissen in die allgemeine politische Debatte ein. Mit dem in den Landtag nachgerückten Stojan, der schon nach wenigen Monaten als Abgeordneter den Weißen Plan vorlegte, verfügte nun auch die größte Oppositionsfraktion über einen parlamentarischen Fremdenverkehrsexperten. Erst im Zusammenspiel dieser beiden Akteure konnte sich eine ausdifferenzierte Debatte über fremdenverkehrspolitische Maßnahmen herausbilden, wie sie für die folgenden Jahre beobachtet werden kann. Dieser Befund lässt die Entstehung einer Landesfremdenverkehrspolitik somit nicht zum ‚Zufall‘ werden. Vielmehr ist zu konstatieren, dass im Zuge allgemeiner Ausdifferenzierung und Professionalisierung des Politikbetriebes in der Mitte der 60er Jahre augenscheinlich die Zeit reif war für eine verstärkte Diskussion. Meine These, insbesondere für das folgende Jahrzehnt, ist jedoch, dass die sich langsam herausbildende politische Debatte und die schon zuvor entwickelten landespolitischen Instrumente der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung noch länger hinterhinkten. Waren die im Weißen Plan formulierten Politikinstrumente, die ja in ihrem Kern schon aus den 50er Jahren stammten, für die Mitte der 60er Jahre noch angemessen, waren sie es im Zuge des Booms der Fremdenverkehrswirtschaft ab der zweiten Hälfte der 60er Jahre plötzlich nicht mehr, weil sich die raumverändernden Wirkungen nun viel deutlicher zeigten. Erste vorsichtige Schritte sind im Parlament schon in der fünften Wahlperiode durch die veränderte Thematisie-

655 Vgl. hierzu die Begründungen für die Notwendigkeit des Papiers in Der Weiße Plan 1, S. 3.

rung des Fremdenverkehrs in der raumplanerischen Debatte festzustellen.⁶⁵⁶

An konkreten Gesetzesvorhaben ist die Debatte um den Fremdenverkehr in der fünften Wahlperiode insgesamt sehr arm. Mit dem ausführlich behandelten Weißen Plan sowie mit der beginnenden Raumordnungsdebatte sind, abgesehen von der finanziellen Förderung der Fremdenverkehrswerbung in den Haushalten, die wesentlichen Felder der Thematisierung des Fremdenverkehrs in dieser Wahlperiode benannt. Als direkte Folge des Weißen Plans und dessen Forderung nach Verwissenschaftlichung und Grundlagenforschung kann das fünf Jahre später erschienene Gutachten „Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein“ von Herbert Hoffmann gelten, wurden hiermit doch erstmals für das gesamte Bundesland die Strukturen dieser Branche wissenschaftlich aufbereitet. Der im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erstellte Band wurde von dem Deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München verfasst, dem neben dem Studienkreis für Tourismus in Starnberg sicherlich zu dieser Zeit wichtigsten Institut für Tourismusforschung in Deutschland.⁶⁵⁷

5.4 Tourismuspolitik zwischen 1967 und 1980

Bislang hatte sich für die Darstellung der Entstehung einer Landesfremdenverkehrspolitik in den ersten beiden Dekaden nach 1945 die Gliederung entlang der Wahlperioden angeboten. Zum einen konnten die Akzente, die verschiedene Landesregierungen auf diesem Gebiet gesetzt haben, beschrieben werden. Zum anderen wurde auch deutlich, wie eng die Entstehung einer Fremdenverkehrspolitik mit dem Auftre-

⁶⁵⁶ Siehe hierzu die Aussprache über den Ersten Raumordnungsbericht der Landesregierung in Plenarprotokoll: 5. WP, 51. Sitzung am 30. November 1965, S. 1763-1807. Den größten Beitrag zum Fremdenverkehr in dieser Debatte hatte dann allerdings der Abgeordnete Stojan, der hier in seiner ersten Rede im Plenum überhaupt, die enge Verknüpfung zwischen Fremdenverkehr und Raumplanung herausstellt, die aber auch von CDU-Seite nicht bestritten wurde. Vgl. ebd., S. 1798, Rede des Abgeordneten Stojan.

⁶⁵⁷ Siehe Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung.

ten einzelner Politiker_innen verknüpft war, die schon vor ihrer Wahl als Landtagsabgeordnete Erfahrung in dem Bereich gesammelt hatten.

Einhergehend mit der Diskussion um den Weißen Plan der SPD-Fraktion ist eine Zunahme der politischen Aufmerksamkeit für den Fremdenverkehr festzustellen. Parallel hierzu, und nur noch nachholend politisch zu steuern, wuchsen die Anforderungen, man könnte auch sagen ‚Probleme‘, die durch die sich etwa ab diesem Zeitpunkt massiv verändernde Struktur des schleswig-holsteinischen Beherbergungsgewerbes verursacht wurden. Aus diesem Grund wähle ich für die Darstellung der Fremdenverkehrspolitik in der zweiten Hälfte meines Beobachtungszeitraums eine andere Gliederungsstruktur, mit der ich die verschiedenen Ebenen und Pfade des politischen Diskurses über die Ferienwirtschaft zu verdeutlichen versuche.

Wiederum kann die rein quantitative Auswertung der Plenardebatten den Bedeutungszuwachs veranschaulichen. Hatte die fünfte Wahlperiode noch einen leichten Rückgang der Redebeiträge mit Fremdenverkehrsbezug aufzuweisen, stieg die parlamentarische Thematisierung ab der Wahl vom April 1967 sprunghaft an. In der sechsten Wahlperiode verdoppelte sich der Anteil der Redebeiträge mit Bezug zum Fremdenverkehr auf 165 Debattenbeiträge und blieb ab da für die zukünftigen Wahlperioden hoch (162 Beiträge mit Fremdenverkehrsbezug in der siebten Wahlperiode sowie trotz Rückgang immer noch beachtlichen 116 der achten Wahlperiode).⁶⁵⁸ Für einen großen Teil dieser Debattenbeiträge gilt weiterhin der Befund, dass der Fremdenverkehr eher in Aufzählungen relevanter Politikbereiche genannt als tatsächlich thematisiert wurde. Dennoch zeigt der extreme Anstieg auch solcher Wortbeiträge in der parlamentarischen Diskussion, dass der Wirtschaftszweig von nun an nicht mehr ignoriert werden konnte. Dies ist ein Umstand, den ich in den Jahren vor den großen landespolitischen Fremdenverkehrsdebatten in Zusammenhang mit den Ferienzentren und dem „Atlantis“-Projekt auf Sylt vor allem auf die tourismuspolitische Initiative der SPD zurückführe, die ich im vorangegangenen Kapitel breit diskutiert habe.

658 Eigene Auswertung der Filemaker-Datei zur Fremdenverkehrspolitik.

5.4.1 Fremdenverkehrspolitik als Regierungspolitik unter Lemke und Stoltenberg

In den Ausführungen des Ministerpräsidenten Helmut Lemke spielte in der sechsten Wahlperiode der Fremdenverkehr keine größere Rolle. Dennoch lassen sich der Politik der Landesregierung wichtige Hinweise zur Beantwortung der beiden in diesem Kapitel gestellten Fragen nach der Begleitung des Strukturwandels durch die Politik und nach der Entstehung einer tatsächlich als solche zu bezeichnenden Fremdenverkehrspolitik finden.⁶⁵⁹ Zentrales Ziel der Landesregierung unter Lemke war ein Ausbau der Bettenkapazitäten.⁶⁶⁰ Die Überlegung war, dass nur durch eine Erweiterung und einer damit verbundenen Verlagerung weg von der Privatvermietung hin zu gewerblicher Zimmervermietung neue Arbeitsplätze in strukturschwachen Gegenden entstehen könnten. Der schon mehrfach angesprochene Ausbau der Gemeinschaftseinrichtungen in den 60er Jahren diente zur Unterstützung dieses Ziels, denn die alleinige Ausweitung der Kapazitäten hätte bei einer weiterhin nur kurzen Saison nicht die gewünschten Effekte für die Übernachtungszahlen gebracht. Auch die privaten Anbieter_innen stockten ihre Kapazitäten auf und gerade diese hatten den Feriengästen an Freizeitmöglichkeiten bei schlechtem Wetter nicht viel zu bieten. Die Förderung von Kurmittelhallen, Schwimmhallen usw. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Fremdenverkehrsgemeinden sollte also zusammen mit der Aufstockung die Entstehung neuer Arbeitsplätze in der Fremdenverkehrswirtschaft begünstigen. Der bedeutendste Wandlungsprozess in diesem Bereich war das Auftauchen der Ferienzentren als neue Angebotsform auf dem Tourismusmarkt. Trotz kommunaler Initiativen wie im Fall Burgtiefe und politischer Begleitung durch die Landesministerien ist die Etablierung dieser Großanla-

659 Einzig eine kurze Erwähnung fand der Fremdenverkehr im Zusammenhang mit dem Küstenschutz, da die Küsten an Nord- und Ostsee die natürlichen Voraussetzungen für den Wirtschaftszweig bildeten. Vgl. Plenarprotokoll: 6. WP, 02. Sitzung am 18.05.1967, S. 23.

660 Vgl. ebd., 17. Sitzung am 20.02.1968, S. 636, Rede des Ministerpräsidenten Lemke; vgl. ebd., 43. Sitzung am 22.04.1969, S. 1815, Rede des Ministerpräsidenten Lemke; vgl. insbesondere ebd., 60. Sitzung am 21.10.1970, S. 2607, Rede des Ministerpräsidenten Lemke. In dieser Haushaltsdebatte griff Lemke die einem ungezügelten Kapazitätsausbau skeptisch gegenüberstehenden SPD für deren Kurs an.

gen nicht auf eine politische Agenda der Landespolitik zurückzuführen, sondern auf die Initiative privater Investor_innen, die vor allem am Bau und den damit verbundenen Abschreibungsmöglichkeiten interessiert waren. Die Ferienzentren dienten zwar augenscheinlich dem politischen Ziel der Kapazitätserweiterung, die durch sie verursachten raumverändernden Effekte waren hingegen von der Landesregierung unter Lemke nur zu einem geringen Teil erfasst worden.

Obwohl Lemke und seine Regierung nur wenig über den Fremdenverkehr in der Öffentlichkeit diskutierten und die Entstehung der Ferienzentren als weitgehend ungesteuerter Prozess zu bezeichnen ist, wurde doch politisch gehandelt. Das ist wiederum als Beleg für eine sich in den 60er Jahren herausbildende Fremdenverkehrspolitik als Fachpolitik zu sehen. Hierbei wurden seit längerem bestehende politische Instrumentarien als explizit für den Fremdenverkehr anwendbar identifiziert. Sie wurden so umgeformt, dass sie genau diesen wirtschaftlichen Teilbereich zu verändern, wenn auch nur bedingt zu steuern, in der Lage waren. Einhergehend mit dem Ziel der Kapazitätsausweitung wurde ein weiteres Instrument zur Fremdenverkehrsförderung herangezogen, nämlich die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten in den Fremdenverkehrsgemeinden. Auch dieses Politikinstrument gab es nicht erst seit Bestehen der Bundesrepublik, sondern es hatte seine Wurzeln im Kaiserreich in besonderen Verordnungen für den Verkauf von Waren durch ambulante Händler.⁶⁶¹ Die von der Lemke-Regierung durchgeführte massive Freigabe der Öffnungszeiten zum Ende seiner Amtszeit als Ministerpräsident ist nicht allein als Säkularisierungsprozess anzusehen, sondern als Etablierung eines politischen Instruments der Fremdenverkehrspolitik. Die zuletzt im Jahr 1962 etwas gelockerte Regelung wurde massiv erweitert und umgearbeitet. Statt bisher an 22 Sonn- und Feiertagen für vier Stunden durften ab dem Jahr 1970 die Geschäfte dort nun an 40 Sonn- und Feiertagen bis 20 Uhr öffnen und eine stark erweiterte Auswahl an Lebensmitteln und anderen Waren verkaufen.⁶⁶² Zwar musste weiterhin ein Ausgleich für diese Öffnungszeiten an anderen Tagen der Woche geschaf-

661 Hinweise auf vorhergehende Regelungen finden sich in Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1958, Nr. 15, S. 203.

662 Vgl. ebd., Jg. 1970, Nr. 4, S. 33; die letzte grundlegende Novellierung der Verordnung von 1962 findet sich in ebd., Jg. 1962, Nr. 26, S. 233. 4 Jahre zuvor durften

fen werden, der dann im Jahr 1973 unter Gerhard Stoltenberg noch einmal konkretisiert und dadurch ganz leicht zurückgenommen wurde. Die 1970 verabschiedete Regelung schaffte aber die Rahmenbedingungen für die Bäderregelung in ihrer noch heute praktizierten Form.⁶⁶³ Die hier entstandene Fremdenverkehrspolitik ist als eine nahezu vollkommen wirtschaftsliberale zu definieren, die auf Steuerungselemente weitgehend verzichtet. Auf politische Interessen anderer Gruppen als der Gewerbetreibenden in den Fremdenverkehrsgemeinden oder den Investor_innen der Ferienzentren wurde kaum noch Rücksicht genommen. Außerdem ist der Säkularisierungseffekt zu erwähnen, da beispielsweise auf die religiös fundierte Sonntagsruhe als Basis für die Gestaltung der Ladenöffnungszeiten kaum noch Bezug genommen wurde.

Lemkes Nachfolger Stoltenberg verfolgte diese Politik zwar weiter, aber nicht in gleicher Intensität. Zwar musste er die während der zweiten Hälfte der 60er Jahre vollzogene massive Aufstockung der Kapazitäten mittragen, sich jedoch auch schon mit den negativen Folgen dieser Entwicklung auseinandersetzen. In seiner ersten Regierungserklärung wird ein leichter Perspektivwechsel deutlich, wenn er zwar einerseits davon sprach, dass die Branche „für wesentliche Teile unseres Landes weiterhin von wachsender Bedeutung“ sei, andererseits aber bereits im folgenden Satz eine Kurskorrektur ankündigte: „Wir wollen bei weiteren Entscheidungen für eine gleichgewichtige Entwicklung von Angebot und Nachfrage eintreten und darauf achten, daß die für unser Land typische Vielfalt erhalten bleibt.“⁶⁶⁴ Das Protokoll der Landtagssitzung vermerkt an dieser Stelle Beifall bei der Unionsfrakti-

die Geschäfte in den Fremdenverkehrsgemeinden nur an 16 Tagen für vier Stunden Waren verkaufen. Vgl. hierzu ebd., Jg. 1958, Nr. 15, S. 203.

663 Im Jahr 1972 erfolgte noch einmal eine Erweiterung der in die Regelung aufgenommenen Gemeinden bzw. Gemeindeteile, weil einige Ferienzentren mittlerweile fertiggestellt waren. Vgl. ebd. Jg. 1972, Nr. 19, S. 193. Die Konkretisierung der Ausgleichsregelungen findet sich in ebd. Jg. 1973, Nr. 25, S. 424; vgl. weiterhin zum Ende des hier betrachteten Untersuchungszeitraums den Bericht von Sozialminister Claussen zu den „Auswirkungen des Gesetzes über den Ladenschluss in Schleswig-Holstein“ in Plenarprotokoll: 8. WP, 61. Sitzung am 11.05.1978, S. 4151-4151.

664 Ebd., 8. WP, 02. Sitzung am 26.05.1971, S. 14, Rede des Ministerpräsidenten Stoltenberg.

on; die Opposition hatte diese Ankündigung einer Richtungsänderung wohl ebenfalls vernommen: Der Fremdenverkehrsexperte der SPD Stojan nahm in der auf die Regierungserklärung folgenden Aussprache die Gelegenheit als günstig wahr, nicht nur einen Planungs-, sondern gleich einen Baustopp für Großprojekte zu fordern, was durch die Regierung aber abgelehnt wurde.⁶⁶⁵ Die bis dahin geplanten und genehmigten Anlagen wurden noch gebaut. Der Planungsstopp ab März 1971, der noch in die letzten Monate der Regierung Lemke fiel und seine Ursache wohl vornehmlich in geänderten Bundesrichtlinien für die Zonenrandförderung hatte, und die 2. Änderung des Raumordnungsplans verhinderten hingegen eine ganze Reihe von schon bekannt gewordenen Fremdenverkehrsgroßprojekten mit zusammen 25.000 Betten.⁶⁶⁶ Die an der Wende zu den 70er Jahren in kurzer Zeit grundlegend veränderte Fremdenverkehrslandschaft in Schleswig-Holstein bedurfte aber einer differenzierten Herangehensweise auf mehreren politischen Ebenen, die allerdings eher durch diesen Wandel aufgetretene Probleme beheben als zukünftige Entwicklungen steuern sollte. Diese sind nicht einer einzelnen Landesregierung zuzuordnen. Abseits personeller Kontinuitäten beim Übergang des Regierungsamtes von Lemke zu Stoltenberg, beispielsweise auf dem Posten des Wirtschaftsministers, sind sie Ausdruck des oben angedeuteten und in dieser Zeit entstandenen politischen Instrumentariums, das im Weiteren entlang der wichtigsten Entwicklungspfade und der politischen Diskussionen hierum beschrieben werden soll.

5.4.2 Landesplanung und Raumordnung als Instrumente der Fremdenverkehrspolitik

Im Jahr 1967 veröffentlichte die Landesregierung ihr erstes Raumordnungsprogramm, welches als Ergebnis der seit 1961 geführten Diskus-

665 Vgl. ebd., 03. Sitzung am 15.06.1971, S. 74f., Rede des Abgeordneten Stojan (SPD); vgl. auch ebd., S. 77f. Rede des Sozialministers Ludwig Claussen (CDU). Zu Claussen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 274.

666 Vgl. Kurz, Reinhard: Feriententren an der Ostsee, S. 65ff. und 79f. Eine Liste der nicht realisierten Projekte findet sich S. 81, Tabelle 6.

sionen bezeichnet werden kann, die wie gezeigt worden ist, den Fremdenverkehr nur in geringem Maße zum Thema hatten.⁶⁶⁷ Gleichwohl finden sich im Gegensatz zum oben diskutierten ersten Raumordnungsbericht etwas präzisere Aussagen. Zwei Jahre später (Mai 1969) wurde, allerdings nicht in der Schriftenreihe, der erste Raumordnungsplan verabschiedet, der aufbauend auf dem Raumordnungsprogramm mit einem etwas erweiterten Kapitel zum Fremdenverkehr aufwarten konnte.⁶⁶⁸ Schon 1973 musste dieser umfassend geändert werden, was auf die zwischenzeitlich als solche erkannten Fehlentwicklungen im Fremdenverkehr zurückzuführen ist: Genannt sei hier neben dem Stopp für das „Atlantis“-Projekt die Ausrufung der Konsolidierungsphase für die Ostseeküste im Frühjahr 1971. Die Aussagen des ersten Raumordnungsplans waren also hinsichtlich des Bereichs Fremdenverkehr nach gerade einmal zwei Jahren obsolet geworden. Mit der 2. Änderung des Plans aus dem Mai 1973 (eine erste kleine Änderung im März 1971 hatte sich auf die festen Elbquerungen bezogen) reagierte die Landesregierung auf die Entstehung der Ferienzentren, aber auch auf die anhaltende Kritik mangelnder Planung.⁶⁶⁹ Die drei Publikationen sollen in diesem Abschnitt vergleichend untersucht werden, um die Elemente der zwischenzeitlich erfolgten Entstehung einer planenden Fremdenverkehrspolitik herausarbeiten zu können.

-
- 667 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7. Die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte am 10.04.1967. Im Folgenden wird diese Publikation als Raumordnungsprogramm bezeichnet, die Seitenzahlen beziehen sich auf die Ausgabe in der Schriftenreihe.
- 668 Siehe Innenminister des Landes Schleswig-Holstein: Amtsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1969, Nr. 23, S. 315-335. Im Folgenden wird diese Publikation als 1. Raumordnungsplan bezeichnet. Vgl. auch Jochimsen, Reimut/Knobloch, Peter/Teuner, Peter: Gebietsreform und regionale Strukturpolitik. Das Beispiel Schleswig-Holstein. Opladen 1971, S. 22f.
- 669 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9. Fremdenverkehr – Erholung. Kiel 1974. Im Folgenden wird diese Publikation in den Fußnoten als 2. Raumordnungsplan bezeichnet, obwohl es sich tatsächlich um die 2. Änderung des Raumordnungsplans handelt. Die hierin enthaltenen weiteren Texte werden einzeln ausgewiesen. Für die Erklärung der ersten Änderung des Raumordnungsplans vgl. Stoltenberg, Gerhard: Vorwort. In: ebd., S. 5-7, hier S. 5.

Raumordnungsprogramm und Raumordnungsplan

Das Raumordnungsprogramm von 1967 ging für die nächsten beiden Jahrzehnte bis zum Jahr 1985 von einer Verdoppelung der jährlichen Übernachtungszahlen auf dann 40 Millionen aus, die in den bislang genutzten Fremdenverkehrsschwerpunkten an Nord- und Ostseeküste realisiert werden sollten. Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit der Erschließung neuer Urlaubsgebiete konstatiert. Als neu zu erschließende Bereiche wurden die Flensburger Förde und die Eckernförder Bucht genannt.⁶⁷⁰ Sowohl in dem ersten Raumordnungsplan als auch in der zweiten Änderung wurde die bereits 1967 getroffene Zielmarke von 40 Millionen Übernachtungen für das Jahr 1985 beibehalten, im geänderten Plan wurde diese Zahl sogar als Mindestwert veranschlagt.⁶⁷¹ Nimmt man für die Erstellung des Raumordnungsprogramms noch eine gewisse Vorlaufzeit von etwa zwei Jahren an, dann ist es erstaunlich, dass in der Mitte der 60er Jahre von einer Steigerung auf 40 Millionen jährliche Fremdenübernachtungen ausgegangen wurde. Diese Zahl wäre nur dann erreichbar gewesen, hätte sich das bis dahin seit den 50er Jahren vorhandene Wachstum in gleichem bzw. sogar noch etwas stärkerem Maße fortgesetzt. Eine solche Schätzung ist vor dem Hintergrund der in Schleswig-Holstein zu diesem Zeitpunkt vorherrschenden Struktur des Beherbergungsgewerbes mit einem deutlichen Schwerpunkt auf der Privatvermietung und mit dem für alle Betriebsarten immer wieder beklagten Modernisierungsstau mindestens als sehr gewagt zu bezeichnen. Gleichzeitig zeichnete sich die stürmische Ausbauphase, die mit der Entstehung der Ferienzentren verknüpft ist, durch die damals noch vagen Pläne in Burgtiefe allenfalls am Horizont ab. Eine Planung für weitere Ferienzentren lässt sich dem Raumordnungsprogramm nicht entnehmen. Umso verwegener erscheint die Beibehaltung dieses Ziels dann für die zweite Änderung des Raumordnungsplans, wo das Erreichen der Marke von 40 Millionen sogar um ein „mindestens“ ergänzt wurde.⁶⁷² Es ist insofern nicht verwunderlich, dass die hier avisierte Zielmarke nicht annähernd erreicht werden konnte. Tatsächlich erreichten die Übernachtungszahlen im

670 Vgl. Raumordnungsprogramm, S. 18.

671 Vgl. 1. Raumordnungsplan, S. 326; vgl. auch 2. Raumordnungsplan, S. 30.

672 2. Raumordnungsplan, S. 30.

Jahr 1980 aufgrund der Umstellung der Fremdenverkehrsstatistik den Wert von 23,7 Millionen. Trotz der ab dem Jahr 1981 nicht mehr vergleichbaren statistischen Grundlage kann gesagt werden, dass für die 80er Jahre kein größerer Zuwachs mehr verzeichnet wurde.⁶⁷³

Die optimistische Zukunftsprognose berücksichtigend überraschen die ausgesprochen dürtigen Aussagen des Raumordnungsprogramms von 1967, welches neben den Ausführungen zum Ausbau des Fremdenverkehrs im Binnenland, nämlich in den beiden Regionen der ostholsteinischen Seen und in der Region Lauenburg im Südosten des Bundeslandes, nur wenig zum Ausbau in den Fremdenverkehrsschwerpunkten zu sagen hatte. Zwar sei eine „flächendeckende Planung durch Regionalbezirkspläne anzustreben“, die dokumentieren sollten, wie auch über die konkreten Bauflächen hinaus die Gemeindegebiete entwickelt werden sollten. Über die Mahnung des Vorsehens von Parkmöglichkeiten und dem Wunsch nach „eine[r] gewissen Entflechtung von Ausflugs- und Ferienverkehr“ finden sich aber keine Hinweise darauf, wie der prognostizierte Strukturwandel in der Fremdenverkehrswirtschaft zu bewältigen sein könnte.⁶⁷⁴ Der in dem Raumordnungsprogramm konzipierte Fremdenverkehr war weiterhin durch den Kur- und Heilgedanken geprägt. Demgegenüber wurden im ersten Raumordnungsplan die in den vergangenen Jahren aufgetretenen Platzprobleme an den Stränden als wesentliches Hindernis beim Ausbau der Bettenkapazitäten ausgemacht, die bei der Planung neuer Ferienggebiete zu berücksichtigen seien. Je nach Situation vor Ort wurde ein recht vager Wert zwischen 8 und 100 Quadratmetern pro Bade-gast veranschlagt.⁶⁷⁵ Besonders bemerkenswert ist die im ersten Plan erstmalig auftretende Unterscheidung zwischen drei verschiedenen Kategorien von Fremdenverkehrsräumen. Es handelt sich um die sogenannten „Fremdenverkehrsordnungsräume“, „Fremdenverkehrsgestaltungsräume“ und „Fremdenverkehrsentwicklungsräume“.⁶⁷⁶ Zur ersten

673 Vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1981, S. 128. Die angegebene Zahl ist die Summe der Werte des Winterhalbjahres 1979/80 und des Sommerhalbjahres 1980; Homp kommt zu etwas niedrigeren Werten für das Jahr 1980, was bereits mit der Umstellung der Statistik zusammenhängen könnte, vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 117f.

674 Raumordnungsprogramm, S. 19.

675 Vgl. 1. Raumordnungsplan, S. 237.

676 Ebd., S. 236.

Kategorie zählten die bekannten Schwerpunktregionen auf den Inseln der Westküste und an der Lübecker Bucht. Bezeichnenderweise sah die Planungsbehörde gerade hier keinen größeren Kapazitätsausbau mehr vor, sondern es seien „wegen der schon erreichten Konzentration vor allem Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung, zur Saisonverlängerung und zur Flächenordnung notwendig.“⁶⁷⁷ Mit den Fremdenverkehrsgestaltungsräumen waren die schon im Raumordnungsprogramm genannten beiden Regionen der ostholsteinischen Seen und der lauenburgischen Seen gemeint. Für diese Gebiete war eine Verstärkung des Tourismus vorgesehen; es sollte also die Bettenzahl aufgestockt werden. Die in die dritte Kategorie fallenden Gebiete – die südlichen Gebiete Dithmarschens, Teile des Binnenlandes um den Westensee bei Rendsburg, die Region Segeberg und die Schleiregion – waren jene Teile Schleswig-Holsteins, in denen der Fremdenverkehr zu diesem Zeitpunkt noch keine besondere Rolle spielte, die aber langfristig entwickelt werden sollten. Der Unterschied dieser drei Zonen von Fremdenverkehrsgebieten, die zusammengenommen große Teile des Bundeslandes ausmachten, bestand weniger in der Planung der Entwicklungsrichtung – eine Steigerung der Übernachtungszahlen sollte überall erfolgen – sondern in der Festlegung des Entwicklungstempos. Die Schwierigkeit lag darin, dass die für den verstärkten Ausbau vorgesehenen Zonen in den Seengebieten zwar laut Plan attraktive Fremdenverkehrsregionen zu werden versprochen (besonders im Raum Plön sollte eine massive Verstärkung des Fremdenverkehrs durch große Bauprojekte erfolgen). Dem Alleinstellungsmerkmal (Ostsee-)Küste aber, das Schleswig-Holstein für Feriengäste besonders attraktiv machte, wurde mit der Festlegung der Gestaltungsräume nur in geringem Maße Rechnung getragen. Auf der einen Seite ist der Wille zur Gestaltung des Fremdenverkehrsraumes in dem Raumordnungsplan grundsätzlich vorhanden, die Möglichkeit der Steuerung der ja schließlich privatwirtschaftlich zu tätigen Investitionen war hierin jedoch nicht angelegt. Auf der anderen Seite standen diesen Ausbauplanungen im Binnenland nämlich nur wenige Regelungen zur Ausformung des Fremdenverkehrs in den intensiv genutzten Regionen gegenüber. Neben Regelungen zur Ausweisung von Fremdenverkehrsgebieten in den

677 Ebd.

kommunalen Erschließungsplänen, die das schon bekannte Ziel verfolgten, eine geschlossene Bebauung der Küstenstreifen mit Fremdenverkehrsbauten zu verhindern und den Bau von Wochenendhäusern regelten, befasste sich ein großer Teil des ersten Raumordnungsplans mit Direktionen für die Entwicklung des Campingtourismus. Man sah dort großen Ordnungsbedarf, um eine „Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Erholungswertes“ zu verhindern.⁶⁷⁸ Die Idee der Konzentration von Fremdenverkehrsneubauten an bestimmten Orten, die sich in früheren Jahren angedeutet hatte, findet sich hingegen im ersten Raumordnungsplan nicht.

Die Überarbeitung des Raumordnungsplans und gesonderte Veröffentlichung in der Planungsreihe mit dem Untertitel „Fremdenverkehr und Erholung“ zeigt in der Tat dann aber die Aufmerksamkeit, die die Landespolitik dem Fremdenverkehr widmete.⁶⁷⁹ *Mittlerweile widmete*, könnte man sagen, denn die grundlegende Überarbeitung und Erweiterung des Raumordnungsplans nach so kurzer Zeit ist als Beleg dafür zu werten, dass die im ersten Plan getroffenen Aussagen wenn nicht falsch, so doch mindestens nicht differenziert genug gewesen waren, um den Ausbau des Fremdenverkehrs in planerischer Hinsicht zu gestalten. So konnte die Landesregierung dies natürlich nicht formulieren; das Vorwort des Ministerpräsidenten enthält meiner Ansicht nach aber zumindest Ansätze für eine Deutung dahingehend, dass man die Notwendigkeit des Umsteuerns in der gerade erst als Handlungsfeld formulierten Fremdenverkehrspolitik auch selbst sah. Stoltenberg sprach von der „besonders stürmisch“ verlaufenen Entwicklung des Gewerbes und von „neue[n] Akzenten“, die man mit der Veröffentlichung der „Grundsätze ihrer Fremdenverkehrspolitik“ setzen wolle, um der Bedeutung des Tourismus einerseits in wirtschaftlicher, andererseits in gesellschaftspolitischer Hinsicht gerecht zu werden.⁶⁸⁰

Worin bestanden nun die wesentlichen Änderungen des Raumordnungsplans?

In dem Eingangsabsatz stellte man die veränderte Sicht auf den Fremdenverkehr dar, der in Zukunft in einem ganzheitlichen Sinne

678 Ebd., S. 327.

679 Vgl. Stoltenberg, Gerhard: Vorwort. In: 2. Raumordnungsplan, S. 5.

680 Ebd., S. 5f.

nicht mehr allein als Wirtschaftsfaktor, sondern in seiner gesellschaftlichen Bedeutung behandelt werden sollte. Ein solcher Perspektivwechsel ist auf dem Papier freilich leicht zu vollziehen und die Wiederholung des Zieles der angestrebten 40 Millionen Übernachtungen deutet zunächst in die Richtung der Beibehaltung der Laissez-faire-Politik der vergangenen Jahre. Der Erläuterungstext sprach an diesem Punkt zumindest von einem leichten Kurswechsel, da man keine Verdoppelung des Wertes von 1965/66 mehr fordere und schon gar nicht von diesem in allen Gemeinden ausgehe.⁶⁸¹ Da de facto die neuen Ferienzentren zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht fertig gestellt waren, bedeutete dies nur eine Aktualisierung des 40-Millionen-Ziels. Es ist auch glaubhaft, dass tatsächlich unterschiedliche Entwicklungsperspektiven für die einzelnen Gemeinden angestrebt wurden, damit ein „Einheitstyp von Fremdenverkehrsgemeinden“ nicht entstand.⁶⁸² Weiterhin ist anzunehmen, dass die Erreichung des 40-Millionen-Ziels nun unter Berücksichtigung auch der Übernachtungen auf Campingplätzen, in Jugendherbergen usw. gesichert werden sollte. Zwar kann die Statistik der 80er Jahre dies nicht abbilden, es wäre aber möglich, dass das Ziel letztlich mit diesem Mitteln sogar erreicht wurde.

Die Konsolidierungsphase für die Ostseeküste nahm breiten Raum ein. Von der bis 1975 geltenden Maßnahme waren alle neuen Planungen ab einer Größenordnung von 200 Betten betroffen (zur Erinnerung: Ferienzentren hatten mindestens 1.000 Betten). Interessant ist, dass der Raumordnungsplan einer spitzfindigen Auslegung dieser Regel schon im Vorfeld einen Riegel vorschob, indem er auch „in engem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang errichtete Vorhaben“ mit mehr als 300 Betten als Großvorhaben definierte.⁶⁸³ In enger Verbindung mit der Konsolidierungsphase stand auch die Formulierung von Fremdenverkehrszielen für die hiervon eigentlich gar nicht betroffene Westküste, insbesondere die nordfriesischen Inseln. Dort sollten „bis zum Vorliegen ergänzender landesplanerischer Ziele in Auswertung umfassender Untersuchungen über die Möglichkeiten einer weiteren Entwicklung auf den Inseln die Durchführung von Großvorhaben – auch umfangreicher Appartement- und Zweitwohnungsbau – unter-

681 Vgl. 2. Raumordnungsplan, S. 30.

682 Ebd.

683 Ebd., S. 31.

bleiben.“⁶⁸⁴ Es wurde klargestellt: „Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung haben Vorrang vor einer Ausweitung der Bettenkapazität.“⁶⁸⁵

Obwohl die Landesregierung behauptete, dass die Aussagen zu den Fremdenverkehrsgestaltungsräumen im Landesinnern mit der Einschränkung die gleichen geblieben seien, dass im Bereich von Plön und Malente zukünftig sogar ebenfalls Planungsstopps verhängt werden könnten, zeigt die Gliederung des Raumordnungsplans mit Abschnitten zu Küste und Binnenland, dass es gerade nicht die in der vorangegangenen Version noch so hervorgehobenen Gestaltungsräume waren, die einer besonderen landesplanerischen Aufmerksamkeit bedurften. In den Fremdenverkehrsordnungsräumen bestand eben auch erhöhter Regelungsbedarf.⁶⁸⁶ Neben der obligatorischen Hervorhebung von „Ferien auf dem Bauernhof“ ist bedeutsam, dass der Flächenordnung in den Fremdenverkehrsgemeinden ein eigener Abschnitt gewidmet wurde, der die Regelungen für die schließlich immer noch bestehende kommunale Planungshoheit ausweitete. Der zuvor breit behandelte Campingtourismus wurde hingegen kaum erwähnt.

Die Änderung des Raumordnungsplans stellt eine Anpassung der Raumplanung an die Realitäten der Fremdenverkehrswirtschaft dar. Die Landesregierung wurde von dem Strukturwandel in diesem Bereich zu einem Zeitpunkt überrollt, als die Instrumente moderner Landesplanung noch in der Entstehung begriffen waren. Tatsächlich war es zusammen mit einer ähnlichen Maßnahme der bayrischen Landesregierung überhaupt das erste Mal der Fall, dass ein Raumordnungsplan zur Steuerung eines wirtschaftlichen Teilbereichs eingesetzt wurde.⁶⁸⁷ Zuvor konnten deshalb die bereits in den 60er Jahren erkannten Probleme der zu großen baulichen Verdichtung in den Fremdenverkehrsgebieten, die Beeinträchtigung der Umwelt und die knapp werdenden Strandflächen nicht sinnvoll gelöst werden. Auch schon im ersten Raumordnungsplan waren die schon damals intensiv genutzten Ferienggebiete als Ordnungsräume definiert worden, nur war eben nahezu kein diesen Raum ordnendes Werkzeug vorhanden. Stattdessen hatte man sich vorrangig mit den Fremdenverkehrsgestaltungsräumen

684 Ebd., S. 32.

685 Ebd.

686 Vgl. zu den Aussagen zu Plön und Malente ebd., S. 33.

687 Vgl. Görgmeier, Dietmar: Probleme der Freizeitbebauung, S. 63.

und dem Campingtourismus befasst, um in der Ausbauphase noch steuernd einzugreifen. Der einerseits erwünschte, weil durch Konzentration auf einer überschaubaren Fläche die bestehenden Strukturen entlastende Bau der Feriencentren war auf der anderen Seite wegen dieser verfehlten Schwerpunktsetzung überwiegend ungesteuert verlaufen.⁶⁸⁸ Die den Charakter von Eilentscheidungen aufweisenden Maßnahmen der Konsolidierungsphase und des Planungsstopps für „Atlantis“ haben diesem Boom deshalb nach wenigen Jahren – für manche dieser Großprojekte aber auch schon zu spät – ein Ende gesetzt. Eine grundlegende Überarbeitung des Landesraumordnungsplans erfolgte im Jahr 1979.⁶⁸⁹ Die Neufassung wurde erst im September dieses Jahres rechtsgültig, ihre Wirksamkeit fiel also nicht mehr in den durch diese Arbeit abgedeckten Untersuchungszeitraum.⁶⁹⁰ Es sollen an dieser Stelle trotzdem die wichtigsten Aspekte der Neufassung diskutiert werden.

Der Landesraumordnungsplan des Jahres 1979 ist in seinem Gesamtumfang nicht nur deutlich größer, auch die Ausführungen zum Fremdenverkehr hatten eine erhebliche Konkretisierung erfahren. Die Gesamtübernachtungszahlen für Schleswig-Holstein sollten bis zum Jahr 1995 sogar auf 50 Millionen gesteigert werden, wobei diese Zielmarke sogleich hinsichtlich einer „ausgewogene[n, TH] Entwicklung“ eingeschränkt wurde.⁶⁹¹ Die Konsolidierungsphase für Großvorhaben wurde mit der Neufassung in eine allgemeine Regelung überführt, wonach Bauvorhaben über 200 Betten in den Fremdenverkehrsordnungsräumen grundsätzlich nicht gestattet wurden, in den Fremdenverkehrsgestaltungsräumen jedoch unter Berücksichtigung des weiterbestehenden Vorrangs der Qualitätsverbesserung „nur nach sorgfältiger Einzelabwägung zugelassen werden“ konnten.⁶⁹² Bedeutsam ist auch, dass in den bislang nur ansatzweise touristisch erschlossenen Küsten-

688 Vgl. zu dieser Einschätzung auch Kurz, Reinhard: Feriencentren an der Ostsee, S. 80.

689 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 17. Raumordnungsplan für das Land Schleswig-Holstein. Kiel 1979.

690 Vgl. Stoltenberg, Gerhard: Vorwort. In: Ebd., S. 5-6, hier S. 5.

691 Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 17, S. 29.

692 Ebd.

gebieten, vornehmlich in Dithmarschen, kein flächendeckender Ausbau des Fremdenverkehrs erfolgen sollte, sondern nur an wenigen Schwerpunkten. Ziel dieser Maßnahme war die naturräumliche Erhaltung der Küstengebiete in ihrem damaligen Zustand.⁶⁹³ Weiterhin wird in den differenzierten Angaben zur Bauleitplanung in den Fremdenverkehrsgemeinden deutlich, dass ungesteuertes Wachstum des Fremdenverkehrs, und hier besonders des Campingtourismus, nicht angestrebt wurde, sondern verhindert werden sollte.⁶⁹⁴ Neben der Änderung, dass Ferienhäuser nun etwas größer werden durften als bisher, enthält der Plan erweiterte Kapitel zum Campingtourismus und zur Kurzzeiterholung.⁶⁹⁵ Für die Gesamtbewertung des Raumordnungsplans ist festzuhalten, dass die Bestimmungen in deutlich stärkerem Maße als bislang den Fremdenverkehr steuern sollten und unerwünschte Auswirkungen des Wirtschaftszweiges auf die Siedlungsstruktur und das Landschaftsbild von vornherein ausgeschlossen werden sollten. Bis dahin bestehende Interpretationsspielräume bei Großvorhaben wurden beseitigt. Die Steuerungsfunktion ging mit diesem Landesraumordnungsplan auf die bestehenden und noch zu erstellenden Regionalpläne über. Dies ist weniger als Hinweis auf eine Abgabe von Kompetenzen zu werten als vielmehr ein Beleg für die raumplanerische Professionalisierung auch auf regionaler Ebene, die für die 80er Jahre weiter verbessert werden sollte.

Steuerung durch Regionalpläne

Die nun stärkeren Eingriffe der Landesplanung in die Entwicklung der einzelnen Regionen lassen sich am Beispiel des im Jahr 1975 veröffentlichten Regionalplans für den Planungsraum V (Stadt Flensburg, Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland) verdeutlichen, die 1976 als Heft 12 der Reihe erneut veröffentlicht wurden.⁶⁹⁶ Mit den nordfriesischen Inseln gehörten die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete an der

693 Vgl. ebd., S. 30.

694 Vgl. ebd., S. 31 u. 93.

695 Siehe ebd., S. 31f.

696 Siehe Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 12. Regionalplan für den Planungsraum V. Kiel 1976; Amarhouche untersucht in seiner Arbeit zur regionalen Wirtschaftspolitik in Schleswig-Holstein Regionalpläne für andere Planungsräume. Seine Bearbeitung

schleswig-holsteinischen Nordseeküste in diesen Planungsraum. Auf Sylt hatte die Landesregierung zusätzlich mit dem Stopp der Konzeptionen für „Atlantis“ in die Planungshoheit der Kommune eingegriffen. Für die Insel galt weiterhin die oben angesprochene Veränderungssperre für den Bau von Großprojekten und Appartementhäusern bis zur Einholung von Gutachten, die die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs untersuchen sollten. Zumindest zum Teil lagen diese Gutachten bei der Erstellung des Regionalplans schon vor und fanden auch Eingang in diesen, was in den Akten des Landesarchivs Schleswig-Holstein gut dokumentiert ist.⁶⁹⁷ Aus diesen Unterlagen geht auch hervor, dass die Landesregierung „Atlantis“ zum Anlass genommen hatte, zukünftig stärker in die Fremdenverkehrsplanung der Insel einzugreifen.⁶⁹⁸ Nur bei einer grundsätzlichen Änderung der landesplanerischen Zielsetzungen, wie sie der Regionalplan dann dokumentierte, war eine Veränderungssperre wie auf Sylt überhaupt zulässig, und in den Landesministerien wollte man sich vor Schadenersatzforderungen aus den Kommunen und von Investor_innen schützen.⁶⁹⁹

dieser Pläne, die ihm zum Zeitpunkt der Abfassung nur im Entwurfsstadium vorlagen, ist aber rein deskriptiv. Für eine Zusammenfassung der mit dem Fremdenverkehr in Zusammenhang stehenden Regelungen der Regionalpläne ist seine Arbeit aber mit Abstrichen nutzbar, vgl. Amarhouche, Said: Deutsche und französische Regionalwirtschaftspolitik, S. 214-235.

697 Siehe LAS, Abt. 691, Nr. 33635, Nr. 33636, Nr. 33702, Nr. 33789 und 33890. Die Kurzfassung des über 1000 Seiten umfassenden Gutachtens (diese wurde auch als das *eigentliche* Gutachten betrachtet, vgl. LAS, Abt. 691, Nr. 33890, Bl. 18, Bericht der „Arbeitsgruppe Sylt an die Interministerielle Raumordnungskonferenz (IROK) über das Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt). Eine Druckversion ist auch erschienen als in Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/ Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zu Struktur und Entwicklung der Insel Sylt; vgl. auch Drucksache: 7. WP, Nr. 1047, Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Stojan zur Strukturanalyse Sylt.

698 Siehe hierzu LAS, Abt. 691, Nr. 33636. In der gesamten Akte finden sich deutliche Belege für diese Interpretation der Zusammenhänge. Siehe insb. Schreiben der Bürgerinitiative Sylt e.V. an den Innenminister des Landes Schleswig-Holstein vom 23.06.1972 sowie das Antwortschreiben aus dem Innenministerium vom 04.07.1972 sowie Vermerk über die Landespressekonferenz vom 03.08.1972.

699 Vgl. ebd. Protokoll der „Arbeitsgruppe Sylt“ am 11.07.1972, TOP 1: „Möglichkeiten der Baubeschränkung“.

Das von einer privatwirtschaftlich tätigen Gutachtergruppe erstellte Papier kam zu dem Ergebnis, dass die Fremdenverkehrskapazitäten der Insel schon zum damals vollständig erschöpft seien und formulierte warnend:

„Der bisherigen negativen Entwicklung auf der Insel in unterschiedlichsten Natur- und Lebensbereichen ist kurzfristig und gezielt Einhalt zu gebieten. Kritische Belastungsgrenzen sind bereits heute überschritten und gefährden langfristig den Bestand der Insel, sofern nicht Restriktionen eingeleitet und durchgesetzt werden.“⁷⁰⁰

Die Gutachter legten eine Zahl von 100.000 Personen fest, die sich gleichzeitig auf der Insel aufhalten dürften. „Diese Zahl sollte unter allen Umständen von allen Planungsbehörden als absolute Obergrenze angesehen werden.“⁷⁰¹ Einschließlich der zum Untersuchungszeitpunkt noch laufenden Vorhaben sei diese Grenze schon in kurzer Zeit erreicht, da eine Vollbelegung des Bettenbestandes im Sommer zusammen mit der Einwohnerzahl schon 92.000 Personen ausmache.

Nicht nur die absolute Obergrenze, die zudem so plakativ war, dass sie sich in der politischen Kommunikation und in den Medien leicht vermitteln ließ, wurde in die Bestimmungen des Regionalplans aufgenommen, sondern insbesondere die Vorschläge zu Infrastruktur und zur künftigen Verkehrsplanung. Andere, wie der Vorschlag zur großflächigen Verwendung von Elektrofahrzeugen, waren in diesem Rahmen nicht durchsetzbar und warten auch knapp 45 Jahre später nicht nur auf Sylt auf ihre Verwirklichung.⁷⁰² Auch im Hinblick auf den Naturschutz enthielt der Regionalplan Forderungen aus dem Sylt-Gutachten. Bezüglich der Bauplanung hatte sich das Gutachten jedoch zurückgehalten, sodass die im Regionalplan getroffenen Regelungen als Eigenleistung der Planungsbehörde gelten können. Hierbei handelte es sich vornehmlich um Bestimmungen zur Geschosshöchstzahl, die Hochhausbauten wie das gestoppte „Atlantis“-Projekt von vornherein verhindern, aber auch bei den Privatvermietern von Fremdenzimmern

700 Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zu Struktur und Entwicklung der Insel Sylt, S. 3.

701 Ebd., S. 18.

702 Vgl. ebd., S. 63.

die Aufstockung von Gebäuden ausschließen sollten.⁷⁰³ Aus dem geänderten Landesraumordnungsplan übernahm man die Bestimmung, dass Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung immer Vorrang vor dem Ausbau von Kapazitäten haben sollten, und dies wurde für den gesamten Fremdenverkehrsordnungsraum der nordfriesischen Inseln festgelegt, also auch noch einmal speziell für Sylt betont. Dort seien zusätzliche Betten nur in sehr wenigen Ortschaften noch möglich und vor allem in Westerland dürfe kein neues Kontingent geschaffen werden. Der Bau von weiteren Wochenendhäusern auf der Insel solle in Zukunft nicht mehr zulässig sein.⁷⁰⁴ Der Regionalplan befasste sich selbstverständlich nicht allein mit dem Fremdenverkehr, sondern mit dem gesamten Planungsraum, der ja auch die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg umfasste. Es wurden auch langfristige Strukturänderungen für andere Bereiche beabsichtigt, die hier nicht weiter diskutiert werden können. Es ist festzuhalten, dass Überlegungen zur Ordnung des Fremdenverkehrs einen großen Stellenwert in dem Regionalplan einnahmen. Die Zuordnung der nordfriesischen Inseln als Fremdenverkehrsordnungsraum stellt beispielsweise sogar die in raumplanerischer Hinsicht bestimmende Kategorie für das Gebiet dar. Andere Aspekte traten in den Hintergrund.⁷⁰⁵

Die Übernahme erheblicher Teile des Sylt-Gutachtens in den Regionalplan für die nordfriesischen Inseln ist deshalb bedeutsam, weil sie den Mangel an regulierenden Maßnahmen der vergangenen Jahre auf der einen Seite dokumentiert, auf der anderen aber auch beheben helfen sollte. In diesem Fall scheint es mir, dass sich die Autoren insbesondere im Hinblick auf den Umwelt- und Naturschutz noch mehr versprochen hatten. Bemerkenswert an dem gesamten Verfahren ist weniger der Umstand, dass sich die Landesregierung in der Frage der Raumplanung der Mithilfe privatwirtschaftlicher Unternehmen be-

703 Vgl. Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein: Landesplanung in Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 12, S. 28 u. 49f.; vgl. zu der Maßnahme auf den nordfriesischen Inseln auch Görgmeier, Dietmar: Probleme der Freizeitbebauung, S. 63.

704 Vgl. ebd., S. 50; zu Umgehungsstrategien solcher Bestimmungen im Fremdenverkehr vgl. zuletzt Knuth, Wolfgang: Der Inselbaumeister. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 143-151, hier S. 147ff.

705 Vgl. hierzu die dem Plan beigelegte Karte.

diente, die in einem umfassenden Gutachten Entwicklungspotentiale der in so starkem Maße durch den Fremdenverkehr geprägten Region untersuchen sollten. Vielmehr zeigt die inhaltliche Stoßrichtung des Gutachtens, welches der Landesregierung in zentralen Aspekten ein völliges Versagen in der bisherigen Raumplanung vorwarf, dass die geringen Planungskapazitäten schon in dieser Aufbauphase bei Weitem überschritten worden waren. Gleichzeitig hatte man in der ersten Hälfte der 70er Jahre aus den Fehlern schnell gelernt und war nun in der Lage, die Regionalpläne als politische Steuerungsinstrumente für den Fremdenverkehr zu etablieren – und zwar als maßgebliche Instrumente für die Landesfremdenverkehrspolitik überhaupt! In diesen Plänen manifestierten sich die – wenn auch noch nicht vollständig ausgereiften – Ordnungs- und Entwicklungsvorstellungen der Landesregierung. Andere Instrumente zur Behandlung von Problemen des Fremdenverkehrs wurden ausgehend von diesem Ordnungsgedanken im Verlauf der 70er Jahre modifiziert.

Was man sich ursprünglich in der Behörde unter regionaler Planung vorgestellt hatte, verdeutlichen die Ausführungen des Regionalplans Fehmarn (der allerdings nicht den Rang eines eigenen Planungsraums hatte). Hier waren den Landesplanern im Jahr 1964 eine Ausweitung von 2.000 auf künftig 5.000 Betten deutlich zu viel und sie sahen ihre Aufgabe eher darin, etwas mäßigend auf die örtliche Politik einzuwirken. „Die Tendenz zum Ausbau des Badeortes [gemeint ist Burg auf Fehmarn bzw. der Ortsteil Burgtiefe, TH] ist planerisch im Prinzip richtig. Über die Größenordnung wird man allerdings streiten können.“⁷⁰⁶ Stellt man die differenzierten Aussagen für den Planungsraum V den etwa 10 Jahre zuvor getroffenen entgegen, wird deutlich, dass die Möglichkeiten der Raumplanung durch die Landesregierung mit den durch den Strukturwandel im Fremdenverkehr ausgelösten Wandlungsprozessen nicht Schritt halten konnten. Es stellte sich heraus, dass sich die Vorstellungen der Landesregierung über Planungsnotwendigkeiten überhaupt nicht mit der gleichzeitig stattfindenden Strukturveränderung vertrugen. Und noch weniger war dies der Fall gegenüber den immer wieder an die Regierung herangetragenen Wünschen der oppositionellen SPD. Dabei war die Raumplanung innerhalb

⁷⁰⁶ Witt, Werner: Regionalplan Fehmarn, S. 60.

des allgemeinen Diskurses, bei dem Investitionslenkung und Wirtschaftsplanung im Mittelpunkt der Diskussion standen, ein eher wenig umstrittenes Feld. Für den Fremdenverkehr bleibt festzuhalten, dass Schleswig-Holstein erst recht spät in die planerische Gestaltung von Fremdenverkehrsräumen eingestiegen ist und auch erst zu einem Zeitpunkt, als sich Überkapazitäten respektive Überlastungen abzeichneten. Andernorts war man schon in den 60er Jahren deutlich weiter. So wurde in planungsaffineren Bundesländern auch im Bereich Fremdenverkehr deutlich früher mittels Bestandsanalysen und Bedarfsermittlungen der Ausbau von Fremdenverkehrseinrichtungen planerisch gestaltet und dies, obwohl der Bauboom im schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr hinsichtlich der Zahl der realisierten Projekte und der eingesetzten Finanzmittel beispiellos war.⁷⁰⁷

5.4.3 Politisches Instrumentarium der Fremdenverkehrspolitik versus politische Probleme des Fremdenverkehrs

Die schleswig-holsteinische Landesregierung agierte nach dem Ausruf der Konsolidierungsphase mit verschiedenen Maßnahmen, um die negativen Folgen der Politik der Ausbaujahre zu kompensieren. Obwohl die Fremdenübernachtungen bis zum Jahr 1976 stiegen, muss die Fremdenverkehrspolitik vor allem als reaktiv bezeichnet werden.⁷⁰⁸ Zwar hatte man mit der Raumplanung im Rahmen der Landesplanung und den dort vorbereiteten Maßnahmen für die Fremdenverkehrsplanung ein politisches Instrument geschaffen, dass nach eigenen Aussa-

⁷⁰⁷ Zur Fremdenverkehrsplanung der späten 1960er Jahre am Beispiel regionaler Pläne vgl. Klemm, Christiane: Methoden der Fremdenverkehrsplanung auf Landkreisebene, S. 230-238, bes. die Tabelle auf S. 233. Klemm definiert den Fall der Überlastung bestehender Fremdenverkehrsräume als den typischen Fall für die Aufstellung von Fremdenverkehrsplänen (S. 230), in Schleswig-Holstein wurden aber wie gezeigt solche Pläne erst nach der Änderung des Landesraumordnungsplanes verabschiedet; zur Einschätzung des Baubooms in Schleswig-Holstein vgl. Thomas, Klaus: Zur Funktion und baulichen Struktur von Ferienzentren, S. 63f.

⁷⁰⁸ Zum Verhältnis von „aktiver“ und „reaktiver“ Strukturpolitik vgl. Goch, Stefan: Strukturwandel und Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen: Vergleichsweise mißlungen oder den Umständen entsprechend erfolgreich? In: Goch, Stefan (Hg.): Strukturwandel und Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Münster 2004, S. 11-53, hier S. 14.

gen *das* Instrument dieser Politik überhaupt sein sollte.⁷⁰⁹ Für das wohl dringendste Problem in diesem Bereich, die Finanzprobleme der Fremdenverkehrsgemeinden, war es aber weitgehend ungeeignet. Die Finanzlage der Bädergemeinden war durch die starke Expansion des Tourismus immer angespannter geworden. Neben den Kosten für die Bereitstellung von Infrastruktur mussten die Kommunen auch für die Defizite der zahlreichen Gemeinschaftseinrichtungen aufkommen, die in den 50er und 60er Jahren entstanden und im Unterhalt nicht selbsttragend waren. Noch unter Ministerpräsident Lemke war im Jahr 1970 der schleswig-holsteinische Finanzausgleich neu geregelt und der bis dahin bestehende Bäderansatz mit einer Härtefallregelung über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschafft worden.⁷¹⁰ In der parlamentarischen Diskussion im Plenum des Landtages war dieser Wegfall durch die Landtagsopposition nicht weiter kritisiert worden. Es ist sogar davon auszugehen, dass die gesamte Neuregelung des Finanzausgleichs im Finanzausschuss durch die SPD grundsätzlich in vielen Punkten mitgetragen worden war.⁷¹¹ Die Feriengemeinden hatten nach der Neuregelung die Möglichkeit, Mittel über einen kommunalen Investitionsfonds für die Landesförderung von Fremdenverkehrseinrichtungen zu beantragen, waren also nicht vollständig von der Landesfinanzierung abgeschnitten. Die zusätzlichen finanziellen Belastungen der Gemeinden, die aus dem auch kommunalen Wirtschaftsmodell ‚Fremdenverkehr‘ resultierten, sollten künftig aber nicht mehr vergemeinschaftet und durch Finanzausgleichsmittel kompensiert werden. Die Förderung von Investitionen war jedoch schon vor Einführung des kommunalen Investitionsfonds in verschiedener Weise möglich gewesen. Vier Jahre nach der Abschaffung des Bäderausgleichs wurde das Gesetz zwar novelliert, der Bäderausgleich blieb aber abgeschafft. Die Überarbeitung des Gesetzes brachte eine entscheidende Neuerung, die die Verschärfung der Finanzprobleme der Gemeinden – die in diese Situation allerdings nicht ohne eigenes Zutun geraten waren – aber

709 Die Aussage findet sich in FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.221: Pressemitteilung der Landesregierung vom 02.05.1973, S. 3.

710 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1970, Nr. 6, S. 50-62, Härtefallregelung auf S. 60.

711 Zur parlamentarischen Diskussion siehe Plenarprotokoll: 6. WP, 63. Sitzung am 17.01.1970, S. 2767-2778.

nur ein Stück weit beheben konnte. Künftig durften sie die Mittel aus dem kommunalen Investitionsfonds auch für die Tilgung von in der Vergangenheit aufgenommenen Darlehen verwenden. Auch die Förderung von Schwimmbädern war wieder explizit möglich.⁷¹² Auf einer Tagung zum Fremdenverkehr in Glücksburg im November 1975 forderte Innenminister Rudolf Titzck die Fremdenverkehrsgemeinden auf, sparsamer zu wirtschaften, „vorsichtiger und bescheidener“ zu planen und „Folgelasten rechtzeitig zu bedenken“.⁷¹³ Zwei Ratschläge für eine Lösung gab der Minister ihnen mit auf den Weg: Sie sollten sich zukünftig mehr um Zusammenarbeit mit benachbarten Orten bemühen, und sie sollten „die Möglichkeiten zur Verbesserung der Einnahmeseite der kommunalen Haushalte sinnvoll und wirtschaftlich vernünftig aus[...]schöpfen und dabei den Benutzern klar [...] machen, daß für Fremdenverkehrseinrichtungen grundsätzlich kostendeckende Entgelte angestrebt werden müssen, weil die allgemeinen kommunalen Deckungsmittel (Steuern pp.) dafür nur in begrenztem Umfang eingesetzt werden könnten.“⁷¹⁴ Die Verbesserung der Kooperation aber wurde immer wieder durch die Landespolitik angemahnt, die tatsächlichen Möglichkeiten hierfür waren jedoch begrenzt. So kam ein in Absprache mit dem Innenminister und dem Fremdenverkehrsverband durch den Kreis Ostholstein in Auftrag gegebenes Gutachten aus dem Jahr 1977 zu dem Ergebnis, dass mehr Kooperation nur bei wenigen Gemeinden, und hier vor allem auf den Inseln und in der Lübecker Bucht, überhaupt möglich sei. Für diese Gemeinden sei eine Zusammenlegung von Kurverwaltungen und Betriebsverwaltungen anzustreben.⁷¹⁵ Besonders bei den defizitären Kurmittelhäusern und Schwimmbädern, die als die schwerwiegendsten Belastungen für die

712 Vgl. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein: Jg. 1974, Nr. 7, S. 71-75.

713 FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.222.4: Pressemitteilung der Landesregierung vom 20.11.1975. Titzck: Für eine leistungsfähige Fremdenverkehrswirtschaft in leistungsfähigen Gemeinden, S. 2. Hervorhebung im Original; Zu Rudolf Titzck siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 275.

714 Ebd.

715 FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.222.2: Gutachten über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Fremdenverkehrsgemeinden in Schleswig-Holstein. Auszug, S. 144f.

kommunalen Haushalte angesehen wurden, seien die Möglichkeiten der Kostenreduzierung begrenzt.⁷¹⁶ Es habe sich nämlich durch unzureichende Planung in der Vergangenheit ein „gewisses Überangebot“ in diesem Bereich entwickelt.⁷¹⁷ Das Gutachten schlug ebenso wie der Innenminister die Einführung von kostendeckenden Eintrittsgeldern vor – eine bis in die heutige Zeit kaum umzusetzende Forderung. Der Vorschlag, die Einnahmen der kommunalen Haushalte zu verbessern, wurde durch die Kommunen in der Tat aufgegriffen. Die oben genannte Aufforderung des Innenministers lässt sich diesbezüglich sogar als vorsichtigen Wink mit dem Zaunpfahl lesen, nämlich in Richtung Einführung neuer Abgaben für die Verursacher der gestiegenen Kosten. Die politische Auseinandersetzung der 70er Jahre kreiste abgesehen von den Ferienzentren daher vorrangig um zwei mögliche Instrumente zur Behebung der Finanznot der Gemeinden: der Zweitwohnungssteuer und der Kurtaxe.

Zweitwohnungssteuer

Hatte Innenminister Titzck die Ausschöpfung von Einnahmemöglichkeiten durch die Fremdenverkehrsgemeinden noch selbst ins Gespräch gebracht, war die von einigen Gemeinden in dieser Zeit erhobene Zweitwohnungssteuer aber nicht im Sinne der Landesregierung. Sie sah hierin eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes bei der Erhebung von Abgaben, was jedoch kein grundsätzliches Argument gegen eine solche Steuer sein kann, sondern eher eine Frage der Ausgestaltung ist.⁷¹⁸ Die oppositionelle SPD sah die Zweitwohnungssteuer dagegen durchgängig positiv und erwog sogar eine Einführung durch Landesgesetze. Es gab aber auch in der CDU Interessengruppen, die eine Zweitwohnungssteuer grundsätzlich befürworteten.⁷¹⁹ Der sozialdemokratische Fremdenverkehrsexperte Stojan forderte die Landesre-

⁷¹⁶ Vgl. ebd., S. 138.

⁷¹⁷ Ebd., S. 143.

⁷¹⁸ Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.284: Pressemitteilung der Landesregierung vom 17.05.1973: Grundlegende rechtliche Bedenken gegen Zweitwohnungssteuer, S. 1.

⁷¹⁹ Vgl. ebd., Microfiche 216.284: Zeitungsausschnitt aus dem Ostholsteiner Anzeiger vom 16.12.1976: Matthiesen bedauert Lüneburger Urteil zur Zweitwohnungssteuer; vgl. auch ebd.: Presseerklärung Bund der Steuerzahler Schleswig-Holstein

gierung im Oktober 1972 auf, eine entsprechende Vorlage einzubringen. Der Innenminister sah von Regierungsseite überhaupt keine Notwendigkeit, diese Frage durch ein Landesgesetz zu klären, da die Kommunal Satzungen hierzu ausreichten.⁷²⁰ Die Gemeinde Timmendorfer Strand hatte in der Folge als eine der ersten Gemeinden die Abgabe im April 1973 eingeführt und versucht, die Genehmigung hierfür durch die Kommunalaufsicht zu erlangen.⁷²¹ Diese Genehmigung wurde nach Einspruch der Landesregierung aber durch die Kreisverwaltung abgelehnt.⁷²² Während die Klage gegen diese Entscheidung vor dem Schleswiger Verwaltungsgericht noch erfolgreich war, lehnte die nächste Instanz, das Oberverwaltungsgericht in Lüneburg, die Satzung der Gemeinde im Dezember 1976 ab.⁷²³ Auch vor dem Bundesverwaltungsgericht scheiterte Timmendorfer Strand im Juli 1979. Das Urteil ließ jedoch die Steuer in anderer Ausgestaltung zu, weshalb diverse schleswig-holsteinische Gemeinden nachzogen und ebenfalls diese Abgabe in veränderter Form erhoben, so beispielsweise Westerland auf Sylt im Jahr 1980.⁷²⁴ 1983 urteilte dann noch einmal das Bundesverfassungsgericht in einem anderen Fall und beanstandete Teile der Zweitwohnungssteuersatzungen, weshalb auch in Westerland bereits erhobene Beträge zurückerstattet werden mussten. In den Fremdenverkehrsgemeinden an der Ostsee versuchte man aber, die Rückzahlung erhaltener Steuern über rückwirkende Satzungsänderungen nicht leis-

e.V. vom 27.03.1979. Eigentumsfeindliche Zweitwohnungssteuer sowie ebd. Zeitungsausschnitt aus den Lübecker Nachrichten vom 07.09.1979: CDU befürwortet Besteuerung von Zweitwohnungen.

- 720 Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 23. Sitzung am 05.10.1972, S. 1402ff., Redebeiträge der Abgeordneten Ernst-Wilhelm Stojan und Richard Bünemann (SPD), sowie des Innenministers Titzck. Zu Bünemann siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 122, 275.
- 721 Auch die Gemeinde St. Peter-Ording hatte 1972 die Einführung beschlossen. Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.284: Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde St. Peter-Ording vom 29.11.1979.
- 722 Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Kieler Nachrichten vom 16.12.1976: Timmendorfer Strand darf Zweitwohnungen nicht besteuern.
- 723 Das Urteil des Verwaltungsgerichts, die Satzung der Gemeinde und die entsprechende Berichterstattung finden sich ebd. auf demselben Microfiche.
- 724 Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Kieler Nachrichten vom 27.07.1979: Keine Zweitwohnungssteuer in Timmendorfer Strand. Vgl. auch Zeitungsausschnitt Husumer Nachrichten vom 14.01.1980 sowie die weitere gesammelte Berichterstattung in ebd.

ten zu müssen.⁷²⁵ Trotzdem setzte sich der Trend zu Eigentumswohnungen kleiner Privatanleger_innen in den Fremdenverkehrsgebieten eine Zeit lang fort. Die Landesspolitik hatte allerdings keine wirkliche Handhabe gegen diesen Trend und so beklagte die CDU noch in der Mitte der 80er Jahre einigermaßen hilflos die weitere Zunahme von selbstgenutzten Ferienwohnungen in den Kurgebieten und die damit verbundenen Rückgänge der Übernachtungszahlen und der Einnahmen der Gemeinden.⁷²⁶

Kurtaxe

Das Ringen um die Kurtaxe dauerte noch länger an als die nur für einige Jahre in der Diskussion stehende Zweitwohnungssteuer. Zwischen den politischen Akteuren wurde primär außerparlamentarisch gestritten und nicht so sehr innerhalb des Schleswig-Holsteinischen Landtags. Dies liegt daran, dass es sich bei der Kurtaxe, ähnlich wie der im Jahr 1953 eingeführten bzw. ermöglichten Fremdenverkehrsabgabe, um ein seit Jahren bewährtes Instrument der Finanzierung der Kommunen handelte, das nur wenige dieser Gemeinden grundlegend ändern wollten. Die Entrichtung der Kurtaxe bot ein viel größeres Empörungspotential als die Diskussion um eine tatsächlich oder vermeintlich verfehlte Strukturpolitik im Fremdenverkehrsbereich. Die regelmäßig stattfindenden Erhöhungen verteuerten zum einen den Urlaub in dem Bundesland, zum anderen regten sich die Bürgerinnen und Bürger Schleswig-Holsteins darüber auf, nur nach Bezahlung das als selbstverständlich empfundene Zugangsrecht zu großen Teilen der Küstenbereiche zu bekommen. Anfang der 70er Jahre errechnete die SPD, dass weniger als 10 % der Badestrände in Schleswig-Holstein ohne Kurtaxe genutzt werden könnten.⁷²⁷ Im Jahr 1972 waren laut einer Aufstellung für die Ostseebäder als Höchstwerte in den Gemeinden Timmendorfer Strand und Grömitz für die 1. Person 3 DM pro Tag an

725 Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Lübecker Nachrichten vom 15.03.1984: An der Ostsee wird noch nicht zurückgezahlt.

726 Vgl. ebd. Pressemitteilung der CDU Schleswig-Holstein vom 16.03.1984: Dr. Rolf Olderog: Vordringen der Zweitwohnungen bereitet Sorge.

727 Berechnung für das Jahr 1973, vgl. ebd., Microfiche 216.282.1: SPD-Aktuell Nr. 6/73 vom 09.04.1973, S. 14-16, hier S. 14.

Kurtaxe fällig, in kleineren Bädern wie Dahme oder Großenbrode immerhin noch 1 DM pro Tag.⁷²⁸ Zum Ende des Jahrzehnts belastete die Kurtaxe eine vierköpfige Familie für einen zweiwöchigen Aufenthalt in Westerland auf Sylt mit 126 DM, in Timmendorfer Strand und Grömitz mit 112 DM.⁷²⁹ Legt man die genannte Berechnungstabelle aus dem Jahr 1972 für Timmendorfer Strand zu Grunde, hätte die vierköpfige Familie 98 DM an Kurtaxe entrichten müssen. Angesichts der vergleichsweise hohen Teuerungsraten – dieselbe vierköpfige Familie musste in der ersten Hälfte der 70er Jahre eine Steigerung der Lebenshaltungskosten von über 25 % hinnehmen – scheint ein Anstieg der Kurtaxe um 14 DM gar nicht so groß. Ihr Anteil an den Reisekosten insgesamt war allerdings tatsächlich für viele Gäste ein Ärgernis.⁷³⁰

Einzig zu Beginn und zum Ende des Jahrzehnts befasste sich der Landtag mit dem Thema Kurtaxe. Im Zuge der Neufassung eines Kommunalabgabengesetzes positionierte sich allein die SPD aus sozialpolitischen Gründen gegen die Abgabe, da diese es kinderreichen Familien aus unteren Einkommensschichten verunmögliche, in Schles-

728 Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Lübecker Nachrichten vom 18.07.1973, Blatt 2: Bei diesem Thema geizten die Zuhörer nicht mit lautstarken Protesten.

729 Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus der Zeitung Die Welt vom 01.07.1978: Kein Verzicht auf die Kurtaxe ohne Ersatz, Tabelle: Wieviel Kurtaxe muss man wo zahlen?

730 Zur Teuerungsrate zwischen 1970 und 1975 vgl. Neumann, Franz: Daten zu Wirtschaft – Gesellschaft – Politik – Kultur der Bundesrepublik Deutschland 1950-1975 (mit Vergleichszahlen EG-Länder und DDR). Baden-Baden 1976, S. 312; vgl. zur Inflation in Deutschland nach dem Zusammenbruch des Währungssystems von Bretton Woods 1973 bspw. Abelshauser, Werner: Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945, S. 436. Abelshauser hält die Preissteigerungsrate der Jahre nach 1973 im internationalen Vergleich sogar noch für moderat; vgl. auch Conze, Eckart: Die Suche nach Sicherheit. Eine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von 1949 bis in die Gegenwart. München 2009, S. 466f. sowie 506; vgl. auch Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz: Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. 2. Aufl. Göttingen 2010, S. 48f.; von Prollius geht davon aus, dass wegen des Ziels der Geldwertstabilität der Bundesregierung die Preissteigerungen runtergerechnet wurden, vgl. Prollius, Michael von: Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945. Göttingen 2006, S. 184-188; vgl. zu den Krisenauswirkungen für den Konsum von Fremdenverkehrsleistungen mit der für Schleswig-Holstein nur bedingt zutreffenden These, dass in der Mitte der 1970er Jahre nur ein kurzes Intermezzo darstellte zuletzt Fabian, Sina: Boom in der Krise, S. 77-82.

wig-Holstein Urlaub zu verbringen.⁷³¹ Die Abgeordneten anderer Fraktionen stellten die Notwendigkeit der Kurtaxe nicht in Frage, sondern diskutierten Einzelaspekte, die die lückenlose Erhebung sicherstellen sollten.⁷³² Im Jahr 1978, allerdings nicht im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens, sondern im Rahmen der Beratungen um eine Große Anfrage der FDP zur Situation an der Westküste, forderte die SPD erneut eine Abschaffung der Kurtaxe zu Gunsten einer Neueinführung des Bäderansatzes.⁷³³ Die Diskussion um die Kurtaxe war also in den 70er Jahren vor allem ein Thema, mit dem die SPD außerparlamentarisch versuchte, politisch Stimmung zu machen. Die Finanzprobleme der Fremdenverkehrsgemeinden boten sich hierfür besonders deshalb an, weil die CDU-Regierung die Kurtaxe als unverzichtbar ansah. Auch die drastischen Maßnahmen, die einzelne Gemeinden zur Eintreibung der Kurtaxe ergriffen, waren dazu geeignet, die Gemüter zu erregen. Im Ostseebad Timmendorfer Strand wurde z. B. auf fünf Kilometer Länge ein Maschendrahtzaun gezogen, was für aufgeregte Kommentare sorgte.⁷³⁴ Das sozialdemokratisch regierte Eckernförde hingegen beschloss im Jahr 1978 eine Abschaffung der Abgabe, was der ostholsteinische CDU-Fraktionsvize und Fremdenverkehrspolitiker Rolf Olderog mit der Forderung nach einer Einstellung jeglicher Förderung für die Stadt Eckernförde beantwortete, da „die Stadt frei-

731 Vgl. Plenarprotokoll: 6. WP, 62. Sitzung am 25.01.1970, S. 2726, Rede des Abgeordneten Otto Gramcko (SPD). Zu Gramcko siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 274.

732 Vgl. ebd., S. 2718-2728. An der gesamten Debatte beteiligten sich insgesamt elf Personen, die Kurtaxe wurde von sechs hiervon angesprochen, was die Debatte zu einer mit einem hohen Anteil an fremdenverkehrsrelevanten Sachverhalten macht.

733 Vgl. ebd., 8. WP, 70. Sitzung am 11.10.1978, S. 4735f., Rede des Abgeordneten Uwe Gunnesson (SPD). Dies war eine der ganz wenigen Momente, in denen die Liberalen ein fremdenverkehrsrelevantes Thema in das Landtagsplenum einbrachten. Die gesamte Debatte zu der Anfrage findet sich in ebd., S. 4720 sowie in der 69. Sitzung am 10.10.1978, S. 4678-4718.

734 Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.282.1: Zeitungsausschnitt aus den Husumer Nachrichten vom 07.07.1978: Kurtaxe – heilige Kuh oder Notwendigkeit?; vgl. auch Microfiche 216.282.2: Pressemitteilung der Landesregierung Schleswig-Holstein vom 25.08.1978. Der Staatssekretär im Wirtschafts- und Verkehrsministerium Nebel wies hier nachdrücklich darauf hin, dass für die Errichtung des Zaunes keine Landesmittel geflossen seien; vgl. hierzu auch die Presseerklärung der SPD vom 08.08.1978 in ebd.

willig auf Einnahmen aus der Kurtaxe von 143.000 Mark verzichtet.“⁷³⁵ Eckernförde argumentierte mit dem Verwaltungsaufwand und den Personalkosten für die Erhebung der Abgabe und rechnete vor, dass der Gemeinde jährlich nur etwa 11.000 DM entgingen.⁷³⁶ Was die CDU an dem Vorstoß aus Eckernförde so sehr fürchtete, war der Vorbildcharakter, den die Entscheidung der wegen seiner differenzierteren Wirtschaftsstruktur nicht in gleichem Umfang auf die Einnahmen angewiesenen Ostseestadt zu haben drohte. SPD und Liberale unterstützten hingegen den Vorschlag Eckernfördes aus genau diesen Gründen, hofften sie doch hiermit die ungeliebte Abgabe zu Fall bringen zu können.

Um den politischen Druck noch weiter zu erhöhen, startete die SPD im Sommer 1978 eine Postkartenverteilungsaktion in den Fremdenverkehrsgemeinden, durch die die Badegäste aufgefordert wurden, ihre Meinung zur Kurtaxe zu äußern. Erhalten sind knapp 30 maschinenschriftliche Seiten mit hunderten transkribierten Antworten. Die Meinungen waren deutlich differenzierter, als es den Initiatoren lieb sein konnte. Viele der Antwortschreiber wiesen die Aktion als Wahlkampfmanöver zur bevorstehenden Landtagswahl zurück oder forderten ein Konzept zur Kompensation im Falle eines Wegfalls der Kurtaxe. Allerdings gab es auch viel Lob für die Aktion.⁷³⁷ Für die SPD handelte es sich zum Teil wohl tatsächlich um einen willkommenen Anlass, die Landesregierung auf einem fremdenverkehrspolitischen Feld unter Druck zu setzen, da nach dem Wegfall des Bäderansatzes die Finanzierung der Bädergemeinden eben zu großen Teilen abhängig von der Erhebung der Kurtaxe war. Die hinter dieser Regierungspolitik stehende Logik, eine Vergemeinschaftung der wirtschaftspolitischen Fehler zu verhindern und gleichzeitig den Gemeinden zu ermöglichen, die Höhe der Abgabe festzulegen, war von Seiten der Opposition leicht angreifbar. Die Reaktionen auf den Vorstoß der Gemeinde Eckernförde

735 Ebd. Microfiche 216.282.1: Zeitungsausschnitt aus Eckernförder Zeitung vom 31.05.1978; vgl. auch die weiteren Zeitungsausschnitte ebd. von Ende Mai bis Juli desselben Jahres.

736 Vgl. ebd.

737 Die Dokumentation der Aktion findet sich in ebd., Microfiche 216.282.22. Die zahlreiche Seiten mit Rückantworten werden gerahmt von einem Abdruck der Originalpostkarte.

zeigen aber, dass auf Seiten der Landesregierung weder ein Konzept für eine Änderung der bestehenden Situation der fortdauernden Finanzprobleme der Gemeinden vorhanden war, noch dass man der Kampagne der Oppositionsparteien hätte etwas entgegensetzen können. So wirkt der aufgeregte Tonfall der CDU in dieser Debatte fast schon hilflos. Fraktionsvize Olderog sprach von einer „böswilligen und demagogischen“ Aktion. Er sei „voller Verachtung für diese schäbige, finanz- und fremdenverkehrspolitisch ganz unverantwortliche[...] Kampagne“.⁷³⁸ Die parallel ergangene Bitte der Landtags-CDU an die Fremdenverkehrsgemeinden, die Kurtaxe allein für Rentner_innen oder Wehrpflichtige zu ermäßigen oder ganz abzuschaffen, verstärkt diesen Eindruck.⁷³⁹

Eine breite Abschaffungswelle der Kurtaxe fand nicht statt und noch heute gehört sie zu den bedeutenden Einnahmequellen der Fremdenverkehrsgemeinden. Der Landtagsopposition gelang es mit der hier dokumentierten Kampagne allerdings, den kommunalen Finanzausgleich für die 80er Jahre wieder auf die politische Tagesordnung zu setzen.⁷⁴⁰ Das Hauptargument der SPD war die als unsozial empfundene Belastung von Familien, welches sich machtpolitisch gut einsetzen ließ. Bei dem SPD-Fremdenverkehrsexperten Stojan dürfte noch ein weiterer Aspekt eine Rolle gespielt haben, der in der Debatte zwar gelegentlich, aber nicht besonders prominent auftauchte. Gemeint ist der uneingeschränkte Zugang zu den Meeresküsten als Teil einer grundlegenden Forderung nach Ausweitung des Gemeindegebrauchs an der Natur als Bürgerrecht. Für dieses waren nicht nur Stojan sondern auch andere seit den späten 60er Jahren immer wieder eingetreten. Zur Umsetzung wurden hierfür neben den bestehenden Regelungen im Wasserrecht und später im Waldgesetz auch eigene Ge-

738 Ebd. Presseerklärung der CDU-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag Nr. 126/1978 vom 14.08.1978.

739 Vgl. ebd. Presseerklärung der CDU-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag Nr. 87/1978 vom 13.07.1978.

740 Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.291, 1980-1981: Ausschnitt aus dem Flensburger Tageblatt vom 15.03.1980: Finanzielle Sanierung der Ferienorte in Sicht?; vgl. auch ebd., Microfiche 216.222.6: Brief des Fremdenverkehrsverbands Schleswig-Holstein e.V. an den Innenminister des Landes Schleswig-Holstein vom 06.09.1979 zur „Novellierung des Finanzausgleichsgesetzes“.

setze gefordert.⁷⁴¹ Neben der Verschmutzung der Meere und den landwirtschaftlichen Folgen des Baubooms ist die Diskussion um den Gemeingebrauch als einer der Pfade zu betrachten, aus denen sich der in den späten 60er und frühen 70er Jahren aufkommende Umweltschutz in der schleswig-holsteinischen Landespolitik entwickelte und der im Folgenden in den mit dem Fremdenverkehr zusammenhängenden Aspekten diskutiert wird.

Umweltschutz

Ab den späten 60er Jahren trat das Thema Umweltschutz im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr in der politischen Debatte vermehrt auf. Im Zuge von anderorts geschehenen Schiffsunfällen diskutierte der Landtag beispielsweise über die möglichen Konsequenzen, käme es auch an den schleswig-holsteinischen Küsten zu einer Ölkatastrophe. Die SPD hatte im Juni 1969 eine Aktuelle Stunde anberaunt, um für eine verstärkte Vorsorge gegenüber solchen Unfällen zu werben. Explizit wurde hier der Fremdenverkehr ins Zentrum der Argumentation gestellt, da „die Menschen an der Westküste und an der Ostküste unseres Landes schon beim Herannahen von kleinen oder mittelgroßen Ölteppichen in Angst und Sorge gerieten, weil dadurch in der Tat ein bedeutsamer Wirtschaftszweig unseres Landes, besonders die Fremdenverkehrswirtschaft, möglicherweise während der Hauptkurzeit arg in Mitleidenschaft gezogen wird.“⁷⁴² Während die Landesregierung das Thema aufgriff und die Wichtigkeit präventiver Maßnahmen erkannte, störte den CDU-Fremdenverkehrsexperten Simmann vor allem der Zeitpunkt der Diskussion, da sich eine ver-

741 Vgl. hierzu insbes. die Debatte in Plenarprotokoll: 6. WP, 68. Sitzung am 02.07.1970, Erste Lesung des von der SPD-Fraktion eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die Förderung der Erholung durch Gewährung des freien Zugangs zu Wald, Gewässern und Meeresstrand (Erholungsgesetz) (Drucksache IV/1239), S. 3081-3097. Zwar wurde kein Erholungsgesetz verabschiedet, wohl aber von der Landesregierung ein Landeswaldgesetz erarbeitet, das in engem Zusammenhang mit der erhobenen Forderung nach mehr Gemeingebrauch steht. Siehe zum Landeswaldgesetz die Debatten in ebd., 72. Sitzung am 16.09.1970, S. 3310-3333 (1. Lesung) sowie 81. Sitzung am 09.02.1971, S. 3833-3844 (2. Lesung und Verabschiedung).

742 Plenarprotokoll: 6. WP, 46. Sitzung am 09.06.1969, S. 1952, Rede des Abgeordneten Stojan.

kürzte Darstellung in den Medien negativ auf die Übernachtungszahlen auswirken könne. Das ist ein Argument, das die CDU nicht zum letzten Mal vorbringen sollte.⁷⁴³

Das Thema Umweltschutz war Ende der 60er Jahre en vogue, die neue Bundesregierung unter Brandt hatte diesen im gleichen Jahr als „Querschnittsaufgabe“ dem FDP-geführten Innenministerium zugewiesen.⁷⁴⁴ Doch auch die schleswig-holsteinische CDU machte sich Themen des Umwelt- und Naturschutzes innerhalb weniger Jahre zu eigen. Sie setzte das Thema beispielsweise im Landtagswahlkampf 1971 mittels einer Großen Anfrage an die eigene Landesregierung auf die Tagesordnung, um ihre Vorstellungen einer auch die wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung berücksichtigenden Umweltpolitik zu proklamieren. Der CDU-Abgeordnete Gerd Lausen begründete die Anfrage folgendermaßen:

„Wenn ich es recht sehe, dann stellt sich das Problem des Umweltschutzes für uns unter zwei Aspekten. Einmal wollen wir in unserem Land die Industrialisierung vorantreiben, um für unsere Bevölkerung einen wachsenden Wohlstand zu sichern. Zum anderen sind wir ein Fremdenverkehrsland, dessen Landschaft und Natur ein wichtiges, ja vielleicht das wichtigste Kapital sind, das es zu erhalten und zu pflegen gilt.“⁷⁴⁵

Explizit bezog sich der Abgeordnete hier auf eine Reihe von Studien zur Verschmutzung der Weltmeere sowie auf die Konjunktur des Umweltschutzthemas auch auf der anderen Seite des Atlantiks. Dort habe nämlich bereits ein Jahr zuvor „Richard Nixon, der Präsident des fortschrittsfreudigsten Volkes der Erde“ den Kampf gegen die Umweltverschmutzung als die wichtigste Aufgabe des Jahrzehnts bezeichnet.⁷⁴⁶ Trotzdem fiel es der CDU zunächst sichtlich schwer, das Thema anders als unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Noch war

743 Vgl. ebd., S. 1954, Rede des Abgeordneten Simmann; zur Rolle der Landesregierung in dieser Sache vgl. ebd., S. 1955, Rede des Landwirtschaftsministers Ernst Engelbrecht-Greve. Zu diesem siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 119, 184, 274.

744 Conze, Eckart: Die Suche nach Sicherheit, S. 410.

745 Plenarprotokoll: 6. WP, 82. Sitzung am 10.02.1972, S. 3867, Rede des Abgeordneten Gerd Lausen (CDU). Zu Lausen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

746 Plenarprotokoll: 6. WP, 82. Sitzung am 10.02.1972, S. 3867, Rede des Abgeordneten Lausen (CDU).

das aufsehenerregende Gutachten des Club of Rome mit dem Titel „Die Grenzen des Wachstums“ nicht erschienen, das in umweltpolitischer Hinsicht als Höhepunkt des Krisendiskurses der späten 60er und frühen 70er Jahre zu bezeichnen ist.⁷⁴⁷ Es ist aber trotzdem zu spüren, dass die CDU das Thema im Wahlkampf nicht der SPD überlassen wollte, die mit einer eigenen Broschüre zum Umweltschutz hervorgetreten war. Dort wurde ebenfalls der Umweltschutzgedanke im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs thematisiert, allerdings zweitrangig nach der Betonung der Konsequenzen der Verunreinigung der Meere für die an den Küsten lebende Bevölkerung. Trotzdem wurde auch hier festgestellt: „Wenn nicht die Luft dann besonders rein und gesund ist, besteht die Möglichkeit einer Abnahme des Fremdenverkehrs für Schleswig-Holstein: eine Katastrophe!“⁷⁴⁸

Zumindest das Sprechen über Umweltschutz war zu Beginn der 70er Jahre für alle Parteien unabdingbar. Abseits konkreter Maßnah-

747 Vgl. Uekötter, Frank: Deutschland in Grün. Eine zwiespältige Erfolgsgeschichte. Göttingen 2015, S. 110ff.; vgl. zur Diskussion um die Veröffentlichung des Club of Rome im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr auch Krippendorf, Jost: Die Landschaftsfresser, S. 27 u. 88; vgl. auch Ergüven, Mehmet Han: Tourismus und nachhaltige Entwicklung in der Türkei. Grundlagen, Erscheinungsformen, Probleme, Perspektiven. Uni-Diss. Düsseldorf 2009, S. 10; vgl. zuletzt auch die Wertung des Berichts bei Bösch, Frank: Arbeit, Freizeit, Schlaf: Alltagspraktiken als Perspektive der bundesdeutschen Zeitgeschichte. In: Bajohr, Frank u.a. (Hg.): Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik. Festschrift für Axel Schildt. Göttingen 2016, S. 301-313, hier S. 313. zur allgemeinen geschichtswissenschaftlichen Diskussion in diesem Zusammenhang Rehling, Andrea: Die konzertierte Aktion im Spannungsfeld der 1970er-Jahre: Geburtsstunde des Modells Deutschland und Ende des modernen Korporatismus. In: Andresen, Knud/Bitzegeio, Ursula/Mittag, Jürgen (Hg.): „Nach dem Strukturbruch“? Kontinuität und Wandel von Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) seit den 1970er Jahren. Bonn 2011, S. 65-86, hier S. 76, dort auch zahlreiche Hinweise auf weiterführende Literatur; der die in letztem Sammelband weitergeführte Debatte auslösende Band von Doering-Manteuffel und Raphael hingegen thematisiert den Bericht des Club of Rome nur am Rande, siehe Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz: Nach dem Boom, S. 45; zur Konjunktur von Krisentheorien in den frühen 1970er Jahren vgl. auch Streeck, Wolfgang: Gekaufte Zeit. Die vertagte Krise des demokratischen Kapitalismus. Berlin 2013, S. 23-29.

748 Stojan, Ernst Wilhelm: Die Verunreinigung der Nordsee. In: SPD Landesverband Schleswig-Holstein (Hg.): Umweltschutz in Schleswig-Holstein. Materialien der SPD. Kiel 1971, S. 11-12, hier S. 12.

men konnte keine Partei darauf verzichten, den Schutz der Natur zumindest zu fordern. Selbst die NPD verzichtete in einer ihrer wenigen fremdenverkehrspolitischen Wortmeldungen nicht darauf, mehr Umweltschutz in den wirtschaftlich rückständigen Gebieten Schleswig-Holsteins zu fordern und diesen zusammen mit der Fremdenverkehrspolitik und anderen Politikfeldern in einem zentralen Institut außerhalb des Wirtschaftsministeriums zu bündeln.⁷⁴⁹

Unter diesem Gesichtspunkt war während der 70er Jahre auch in Schleswig-Holstein die Atomenergie besonders umstritten, wahrscheinlich sogar eines der bedeutendsten Politikfelder überhaupt in der Landespolitik, auf dem sich das aufkommende Umweltbewusstsein nicht nur der politischen Parteien, sondern auch größerer Bevölkerungsteile manifestierte. Im hier interessierenden Zusammenhang des Fremdenverkehrs waren es die Ferienzentren, an denen sich auch unter umweltpolitischen Gesichtspunkten die Kritik entzündete und die im politischen Diskurs stellvertretend für dieses veränderte Umweltbewusstsein stehen.

5.4.4 Politischer Diskurs um die Ferienzentren

Der Bauboom an den schleswig-holsteinischen Meeresküsten in den Jahren um 1970 manifestierte sich nicht alleine in den sogenannten Ferienzentren, also Großanlagen mit mehr als 1.000 Betten, sondern in einer Vielzahl von weiteren Bauprojekten auch unterhalb dieser Grenze.⁷⁵⁰ Dennoch sind es besonders die Großprojekte, die diesem Prozess innerhalb des politischen und gesellschaftlichen Diskurses ihre wesentliche Prägung gegeben haben.

Erstmals in einem größeren Umfang wurden die Ferienzentren im Oktober 1969 im Landtag thematisiert. Die von Stojan eingebrachte Große Anfrage zum Fremdenverkehr behandelte das Thema aus der

749 Vgl. Plenarprotokoll: 6. WP, 81. Sitzung am 09.02.1971, S. 3861, Rede des Abgeordneten Peter Petersen (NPD). Zur NS-Biographie des NPD-Abgeordneten siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 185, 275.

750 Siehe die von Klaus Thomas erstellte Auflistung der Bauprojekte, nachgedruckt im Anhang 1), S. 322-324 dieser Arbeit.

Perspektive der Landesplanung und beanstandete einen eklatanten Planungsmangel hinsichtlich der für das kommende Jahrzehnt zu erwartenden Strukturveränderungen im Fremdenverkehr, ohne die Feriencentren jedoch explizit zu erwähnen.⁷⁵¹ Vielmehr wollte man neben dem Planungsdefizit der Landesregierung auch die als unsozial empfundene Förderungspolitik der Regierung im Bereich der Ferienwohnungen kritisieren. In der mündlichen Begründung der Anfrage mahnte Stojan die Notwendigkeit einer Fremdenverkehrspolitik als solcher an, die bislang von der Landesregierung überhaupt nicht betrieben werde, da man sich ausschließlich auf die Gewährleistung eines positiven Klimas für potentielle Investor_innen beschränke.⁷⁵² Die Feriencentren bzw. „riesige Projekte“, wie sie von den SPD-Abgeordneten zu diesem Zeitpunkt noch genannt wurden, waren aber sehr wohl Teil der Debatte.⁷⁵³ Mit ihrer Entstehung, die weitgehend unkoordiniert verlaufe, würden gewaltige Überkapazitäten (ein „Bettenberg“) geschaffen, der zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten sowohl der Betreiber als auch der Kommunen führen werde, die mit den notwendigen Investitionen für die notwendigen Gemeinschaftseinrichtungen langfristig in finanzielle Notlagen geraten würden.⁷⁵⁴ Diese Entwicklung werde von Seiten der Landesregierung hinsichtlich der möglichen Belastungen für den Landeshaushalt nicht transparent kommuniziert.⁷⁵⁵ Stojan fasste die Einschätzung seiner Fraktion zu den Feriencentren mit den Worten zusammen: „Die geplanten und vorhandenen Hochhäuser und Großprojekte mit ihren Betonklötzen verschandeln die Landschaft.“⁷⁵⁶ In der hier artikulierten Haltung spiegeln sich einerseits die überkommenen Vorstellungen einer Tourismuswirtschaft der 50er und 60er Jahre und andererseits die im Rahmen der sozialdemo-

751 Vgl. Drucksache: 6. WP, Nr. 713.

752 Vgl. Plenarprotokoll: 6. WP, 53. Sitzung am 21.10.1969, S. 2242, Rede des Abgeordneten Stojan.

753 Ebd., S. 2247.

754 Ebd.; mit dem gleichen Argument positionierte sich auch die ansonsten in Fremdenverkehrssachen sehr zurückhaltende neonazistische NPD, die in der 6. Wahlperiode einmalig dem Schleswig-Holsteinischen Landtag angehörte. Vgl. ebd., S. 2270, Rede des Abgeordneten Wolfgang Ehlers (NPD). Zu Ehlers siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 275.

755 Vgl. ebd.

756 Ebd., S. 2247f.

kratischen Theoriediskussion jener Zeit beliebten Vorstellungen von Wirtschaftssteuerung wider.

Die Beantwortung der Großen Anfrage besorgte der kurzzeitig als Wirtschafts- und Verkehrsminister, zuvor als Justizminister tätige frühere NS-Marinerichter Gerhard Gaul.⁷⁵⁷ Er hatte sich offensichtlich erst im Vorfeld der Beantwortung der Großen Anfrage in die Materie einarbeiten müssen, denn große Teile seiner Antwort bestanden aus der Präsentation von Übernachtungszahlen und Strukturdaten zum schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr; für die hierdurch ausgelöste Langeweile im Plenum bat er wortreich um Entschuldigung:

„Meine Damen und Herren! Es tut mir sehr leid, daß ich Ihnen so viel über die Betten und über die Zahlen erzählen muß. Ich habe sie selbst kaum ertragen können. [...] Aber ich habe in dem Buch „Lob des Bettes“ gelesen. In ihm steht: Das Bett ist ein Weltreich! [...] Wenn es so ist, müssen Sie mir schon erlauben, daß ich fortfahre. Vielleicht ist es auch interessant, auf eine sehr lesenswerte Untersuchung in diesem Buch hinzuweisen. „Systematische Überlegungen von James Joyce: Welche Vorteile hat ein besetztes Bett gegenüber einem unbesetzten Bett?“⁷⁵⁸

Vielleicht scheint in dieser Aussage das Ausscheiden des Ministers aus dem Kabinett knapp drei Wochen später schon durch, vielleicht sind gerade deshalb seine Aussagen zur Fremdenverkehrspolitik und speziell zu den Ferienzentren deutlich aufschlussreicher aber auch widersprüchlicher als die seiner Nachfolger im Amt des Wirtschaftsministers. Den von der SPD angegriffenen kürzlich veröffentlichten Landesraumordnungsplan verteidigte der Minister naturgemäß als hinsichtlich des Fremdenverkehrs ausreichend differenziert, ebenso wie das dort angestrebte Ziel von 40 Millionen Übernachtungen pro Jahr für 1980.⁷⁵⁹ Der nicht zuletzt durch die Zentren ausgelöste massive Ausbau des Beherbergungskontingents müsse hierbei langsam und maß-

757 Gerhard Gaul war von März bis November 1969 als Wirtschafts- und Verkehrsminister unter Ministerpräsident Lemke tätig. Zu seiner Tätigkeit als NS-Richter vgl. Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 206 u. 264. Vgl. auch Roggenkamp, Viola: „Gnadenlose Härte“. Die Todesurteile des Stadtpräsidenten Gaul. In: Die Zeit vom 14.07.1978, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1978/29/gnadenlose-haerte/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

758 Plenarprotokoll: 6. WP, 53. Sitzung am 21.10.1969, S. 2252, Rede des Wirtschafts- und Verkehrsministers Gaul.

759 Vgl. ebd., S. 2250.

voll erfolgen, denn schon zum jetzigen Zeitpunkt sei die durchschnittliche Belegungsdauer zurückgegangen. Gaul führte mehrere Gelegenheiten an, bei denen er sich gegen einen derart massiven Ausbau der Beherbergungskapazitäten ausgesprochen habe und ebenfalls davor gewarnt habe, dass die kommunalen Finanzen durch die geplanten Großprojekte auf lange Sicht überfordert werden könnten.⁷⁶⁰ Die Landesregierung habe in dieser Hinsicht jedoch keinerlei Handhabe:

„Neue Einrichtungen, insbesondere Fremdenverkehrszentren, entstehen bekanntlich aufgrund der Initiative von Unternehmern, die auch die Verantwortung und das Risiko tragen. Soweit nicht landesplanerische, ortsplanerische oder kommunalaufsichtliche Gründe den Vorstellungen dieser Unternehmer entgegenstehen, hängt die Entscheidung ausschließlich von den Gemeinden auf Grund ihrer Planungshoheit ab. Weitere Einwirkungsmöglichkeiten hat die Landesregierung nicht.“⁷⁶¹

Gaul präsentierte sich in der Debatte, wenn auch relativ vorsichtig, zumindest nicht als aktiver Fürsprecher der Ferienzentren und versuchte, den Ausbauprozess als alleinige Angelegenheit der Kommunen darzustellen. Gleichzeitig verteidigte er jedoch den Bau der bislang geplanten Anlagen, da sich diese in die Vorstellungen der Landesregierung einer maßvollen Kapazitätssteigerung problemlos einfügten.⁷⁶² Die an der Debatte beteiligten CDU-Abgeordneten positionierten sich hier schon deutlicher pro Ferienzentren, beispielsweise der Experte Simmann. Dieser verwahrte sich dagegen, die Investor_innen als „Spekulant“ zu verunglimpfen, weil er dadurch werbliche Nachteile für den Fremdenverkehrsstandort Schleswig-Holstein befürchtete.⁷⁶³ Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass der Abgeordnete einen „Fremdenverkehrsrichtplan“ für die nächste Zeit ankündigt, in dem die gewünschten Kapazitätserhöhungen festgelegt würden.⁷⁶⁴ Auch die an der Landesregierung beteiligte FDP verteidigte die Fremdenverkehrspolitik der Landesregierung im Grundsatz, hielt sich allerdings hinsichtlich der Ferienzentren bedeckt. Der Abgeordnete Hans-Joachim

760 Vgl. ebd.

761 Ebd.

762 Vgl. ebd., S. 2263f.

763 Ebd., S. 2265, Rede des Abgeordneten Simmann.

764 Ebd., S. 2266f.

Herbst erwähnte diese in seiner Rede mit keinem Wort und plädierte vielmehr für Qualitätsverbesserungen.⁷⁶⁵

Es dauerte noch einige Jahre, bis tatsächlich ein ‚Plan‘ für die Fremdenverkehrspolitik vorgelegt wurde. Stattdessen wurde bekanntlich zunächst die 2. Änderung des Raumordnungsplans und damit die Konsolidierungsphase für den Bau von Großprojekten bis zum Jahr 1975 im Frühjahr 1971 verabschiedet. Gauls Nachfolger als Wirtschaftsminister, Karl-Heinz Narjes, stand im Landtag wegen der Politik der Landesregierung bezüglich der Ferienzentren stark in der Kritik. Er verteidigte aber, anders als sein Vorgänger, den Bau der Anlagen deutlich engagierter.⁷⁶⁶

Die nächste zentrale Landtagsdebatte zum Fremdenverkehr mit einem Schwerpunkt auf die Ferienzentren fand im März 1972 statt, also nach der Verkündung der Konsolidierungsphase für die Großprojekte an der Ostseeküste. Im Rahmen einer „Regierungserklärung zur Situation und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein“ wurde intensiv über die Zentren und andere Großprojekte debattiert.⁷⁶⁷ Parallel hatte die CDU-Fraktion eine „EntschlieÙung zur Regierungserklärung über die Fremdenverkehrspolitik im Lande Schleswig-Holstein“ eingebracht, mit der sie der Regierung „eine sozialverpflichtete, den Notwendigkeiten des modernen Umweltschutzes entsprechende und marktwirtschaftlich orientierte Fremdenverkehrspolitik“ attestierte.⁷⁶⁸ Das Lob der Landesregierung gehört in den Bereich der Grundlagen des politischen Geschäfts, immerhin hatte die Regierung mit ihrer Erklärung ja die Initiative. Gleichzeitig enthielt die EntschlieÙung auch eine Formulierung, mit der explizit auch das seit Langem bestehende Hauptargument gegenüber der Fremdenverkehrspolitik in Schleswig-Holstein aufgegriffen wurde, nämlich das des Pla-

765 Vgl. ebd., S. 2277, Rede des Abgeordneten Hans-Joachim Herbst (FDP). Zu Herbst siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 118, 185.

766 Zu Karl-Heinz Narjes siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

767 Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 693; vgl. auch Hansen, Kirsiten Catarina: Der Strukturwandel im deutsch-dänischen Grenzgebiet dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem ländlichen Raum. Uni-Diss. Stuttgart 1992, S. 163f.

768 Drucksache: 7. WP, Nr. 7/194, S. 1.

nungsmangels. Hierzu hieß es: „Der Landtag nimmt zustimmend zur Kenntnis, daß die Landesregierung alle Planungsinstrumente verstärkt an Ost- und Nordseeküste sowie im Binnenland entsprechend den Zielen der Regierungserklärung einsetzt.“⁷⁶⁹ Genau um diesen Vorwurf drehten sich dann auch weite Teile der Debatte, die als exemplarisch für die Fremdenverkehrspolitik der 70er Jahre in Schleswig-Holstein gesehen werden kann.

Es beteiligten sich an der Aussprache insgesamt 16 Personen, darunter natürlich auch solche mit nur geringer fachpolitischer Expertise, die in inhaltlicher Hinsicht nur wenig beizutragen hatten und eher für Stilblüten sorgten.⁷⁷⁰ Die drei wichtigsten Kontrahenten waren Wirtschaftsminister Narjes, der junge Abgeordnete Olderog (CDU) und als Hauptkontrahent der Regierung für die SPD Ernst-Wilhelm Stojan.

Nachdem der Minister zunächst Zahlen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für das Bundesland präsentiert hatte, setzte er sich intensiv mit dem Vorwurf des Planungsmangels im Zuge der Genehmigung der großen Bauprojekte einschließlich der Ferienzentren auseinander. Für die Ostseeküste habe man schon im Vorjahr die Förderung neuer Bauprojekte mit der Begründung ausgeschlossen, dass Überkapazitäten zu befürchten seien.⁷⁷¹ Diese Maßnahme im Sinne der Wirtschaftsförderung stellte der Minister als wirksames Politikinstrument heraus und spielte geschickt den Ball in Richtung der sozialdemokratischen Bundesregierung, die mit dem Instrument der Zonenrandförderung dafür sorgte, dass weniger einheimische Unternehmer_innen in den strukturschwachen Gebieten profitierten als solche, die von außerhalb Schleswig-Holsteins stammten.⁷⁷² Zwar bescheinigte sich der Minister selbst keine Planungsdefizite, die folgende Aussage belegt aber sehr deutlich, dass auch die Landesregierung den Fremdenverkehr in Zukunft nicht mehr ungesteuert wirtschaften lassen wollte:

769 Ebd.

770 Siehe bspw. die von anhaltender Heiterkeit bei allen Fraktionen unterbrochene Rede des Abgeordneten Heinz-Wilhelm Fölster (CDU) in Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 762-765. Zu Fölster siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

771 Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 720, Rede des Wirtschaftsministers Narjes.

772 Vgl. ebd.

„Die erkennbar wachsende Vielfältigkeit der Aufgaben in der Fremdenverkehrswirtschaft, das erhöhte Risiko der Entscheidungen und der steigende Aufwand für den Ausbau von Infrastruktur unterstreichen die Notwendigkeit verlässlicher Aussagen über die Entwicklung der Entscheidungsparameter in der Zukunft, um zu einer Fremdenverkehrsplanung auf Grund realistischer, ständig fortzuschreibender Zielvorstellungen zu gelangen. Dies gilt für das Land wie für die Kreise und Gemeinden und erfordert, daß sich die Planungsträger aller Instrumente der modernen empirischen Sozial- und Wirtschaftsanalyse bedienen. Die amtliche Statistik kann nicht eine Analyse des touristischen Angebots und der Nachfrage ersetzen.“⁷⁷³

Trotz der im Weiteren von CDU-Seite geäußerten Bekenntnissen zur freien Marktwirtschaft und damit verbundenen teilweise ganz explizit geäußerten Ablehnung jeglicher Wirtschaftssteuerung ist die hier zitierte Textstelle hinsichtlich ihrer Bedeutung nicht zu relativieren.⁷⁷⁴ Sie zeigt nämlich, dass die Landesregierung nicht mehr ein völlig unregelmäßiges Marktgeschehen zulassen und durch Maßnahmen zumindest zukünftig regulierend eingreifen wollte. Man verwahrte sich zwar gegen jegliche Planwirtschaft und unterstellte dem politischen Gegner, mit seinen Vorschlägen eine solche etablieren zu wollen, konnte den durch Investor_innen verursachten Bauboom aber nicht weiter ungesteuert zulassen.⁷⁷⁵ Der grundsätzlich skeptischen Haltung von Landesregierung und CDU-Fraktion bezüglich der Planungsinstrumente standen nämlich die in die Fremdenverkehrswirtschaft über kommunale Investitionen in zuvor ungekanntem Ausmaß nun stark involvierten Fremdenverkehrsgemeinden gegenüber.

Während die einigermaßen durchsichtige Strategie der CDU konkret in dieser Fremdenverkehrsdebatte darin bestand, dem politischen Gegner eine Nähe zu planwirtschaftlichem Denken vorzuwerfen, bestand die Strategie der SPD neben dem Vorwurf des Planungsmangels darin, die Ferienzentren als Gefahr für die Umwelt und in ästhetischer

⁷⁷³ Ebd.

⁷⁷⁴ Vgl. ebd., S. 735f., Rede des Abgeordneten Lausen (CDU); vgl. auch ebd., S. 744, Rede des Abgeordneten Werner Hahn (CDU), S. 748, Rede des Abgeordneten Olderog (CDU). Zu Hahn siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespoltik mit Vergangenheit, S. 185.

⁷⁷⁵ Zum Vorwurf an die SPD, eine Planwirtschaft etablieren zu wollen, vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 748, Rede des Abgeordneten Olderog (CDU); vgl. ebd., S. 756, Rede des Abgeordneten Heinz Barthel (CDU).

und sozialpolitischer Hinsicht zu kritisieren. Dafür steht die Verwendung negativ konnotierter Begriffe wie „Betonwüsten“ oder „Betonriesen“ sowie die Betonung eines angeblich elitären Charakters des Urlaubsangebots der Ferienzentren.⁷⁷⁶ Die SPD hatte sich in ihrer Kritik der Architektur der Ferienzentren den Tenor der medialen Diskussion um Ferienzentren zu eigen gemacht und hierbei übersehen, dass diese Angebotsform in anderen Ländern vom Publikum durchaus angenommen wurde.⁷⁷⁷ Neben der genüsslichen Sezierung dieser als vermeintliche Kulturkritik daherkommenden Klage gegen große Bauprojekte ist in der Debatte aber noch ein weiteres Element des Sprechens über den Fremdenverkehr zu beobachten, das nähere Beachtung verdient.⁷⁷⁸ Es lässt sich nämlich beobachten, dass der oppositionellen Kritik an der Fremdenverkehrspolitik der Regierung von CDU-Seite immer wieder mit dem Vorwurf begegnet wurde, dass diese Kritik potentielle Schleswig-Holstein-Urlauber_innen abschrecken könne. Sinkende oder nicht stark genug steigende Gästezahlen seien also kein Ausdruck falscher Politik oder bestehender Überkapazitäten, sondern die Konsequenz einer die Fremdenverkehrswirtschaft des Landes schlechtredenden Sprache der Oppositionsparteien.⁷⁷⁹ Das ja in der Tat nur schwer zu prognostizierende Verhalten von Urlauber_innen, das gleichzeitig wegen der Abhängigkeit vom Wetter stark schwankungsanfällige Beherbergungsgewerbe sowie die in den Ausführungen der Regierungspolitiker_innen durchaus spürbare Unsicherheit darüber, ob die getätigten umfangreichen Investitionen tatsächlich sinnvoll angelegt waren, ließ den Fremdenverkehr als Ganzes als eine ‚Black Box‘ erscheinen. Die Ursache für diese Unsicherheit bei der ja tatsächlich wegen der Millioneninvestitionen massiv unter Druck stehenden Landesregierung lässt sich somit in der Rückschau durchaus

776 Von „Betonwüsten“ sprach bspw. Stojan in ebd., S. 41, den Begriff „Betonriesen“ verwendete die Abgeordnete Rosemarie Fleck (SPD) in ebd., S. 766. Zu Fleck siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

777 Zum medialen Diskurs über die Ferienzentren siehe Kapitel 4.2 und 4.3 dieser Arbeit.

778 Zum als Kulturkritik getarnten medialen Elitendiskurs vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 720, Rede des Wirtschaftsministers Narjes.

779 Vgl. zu diesem Argument z. B. ebd., S. 770, Rede des Wirtschaftsministers Narjes; vgl. ähnlich auch S. 754, Rede des Landwirtschaftsministers Engelbrecht-Greve.

als Mangel an wissenschaftlicher Expertise über den Fremdenverkehr interpretieren. Das hierbei in der politischen Debatte häufig angeführte Gutachten von Hoffmann aus dem Jahr 1970 stellt in fremdenverkehrspolitischer Hinsicht vor allem eine Bestandsaufnahme dar und konnte nur in sehr geringem Maße als Leitlinie für künftige Politik verwendet werden. Das gab der Wirtschaftsminister in dieser Debatte auch selbst zu.⁷⁸⁰ Zwei Lösungsansätze für dieses Problem lassen sich identifizieren. Zum einen wurden ab dem Beginn der 70er Jahre tatsächlich eine Reihe von Gutachten und Studien erstellt, die den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln betrachteten und damit die Steuerungsfähigkeit verbessern sollten, zum anderen wurde im Laufe des Jahrzehnts der Fokus der Fremdenverkehrspolitik weg von einem Kapazitätsausbau hin zu einer Verbesserung des Angebots in Richtung der „mittelständischen“ Fremdenverkehrswirtschaft verschoben.⁷⁸¹ Es scheint allerdings fraglich, ob die Betreiber der Feriencentren, die nach und nach Teile der Kapazitäten aus den ursprünglichen Betrieben herauslösten und an Privatpersonen veräußerten, nicht auch in den Bereich des „Mittelstandes“ gehörten. Dazu kam, dass sich durch die geschaffenen Überkapazitäten und den Planungsstopp für Großprojekte eigentlich auch keine Möglichkeiten der Interaktion mit großen Unternehmen ergeben konnten, dass sich also die neue Fokussierung auf das mittelständische Fremdenverkehrs-

⁷⁸⁰ Gemeint ist die Studie von Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung; Der Landesregierung wurde dieses Gutachten scheinbar schon im Jahr 1969 vorgelegt, vgl. zur Bezugnahme hierauf Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 720f., Rede des Wirtschaftsministers Narjes.

⁷⁸¹ Plenarprotokoll: 7. WP, 14. Sitzung am 07.03.1972, S. 749, Rede des Abgeordneten Olderog (CDU). Das Sprechen über einen damals wie heute nur wenig trennscharf definierten „Mittelstand“ hatte also auch in der Diskussion um die – abseits der Feriencentren und der wenigen großen Hotels vor allem durch kleine Betriebe geprägte – schleswig-holsteinische Fremdenverkehrswirtschaft schon zu Beginn der 1970er Jahre Konjunktur. Vgl. zum Sprechen über Mittelstandspolitik zuletzt Hilger, Susanne: Strukturkonservativ und globalisierungsuntauglich? Mittelständische Unternehmen in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen im internationalen Vergleich. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 305-319, hier S. 306-308.

gewerbe im Zuge des Betriebs und der teilweisen Krise der Ferienzentren einfach ergab.

Die Ferienzentren verschwanden auch in der Folgezeit nicht aus der parlamentarischen Diskussion und spielten besonders in den Haushaltsdebatten eine Rolle. Das zentrale Argument der Opposition war das eines Planungsmangels, der in der Konsequenz zu der falschen Standortwahl und damit zu einer Verschwendung von Steuergeldern geführt hätte.⁷⁸² Die Landesregierung konnte die durch den Bau der Ferienzentren entstandenen Probleme der einerseits nun bestehenden Überkapazitäten und der andererseits auflaufenden Finanzprobleme der Fremdenverkehrsgemeinden nicht wegdiskutieren. Deshalb versuchte sie immer wieder, auch die Opposition in die Verantwortung zu nehmen, indem beispielsweise von Seiten der CDU betont wurde, dass in den Regionen die Ablehnung gegenüber Großprojekten bei sozialdemokratischen Kommunal- und Kreispolitiker_innen keineswegs so geschlossen gewesen sei wie im Landtag.⁷⁸³ Keine Rede war in der ersten Hälfte der 70er Jahre mehr von dem angekündigten „Fremdenverkehrsrichtplan“.⁷⁸⁴ Etwas Vergleichbares wurde tatsächlich erst im Jahr 1981 von der Landesregierung veröffentlicht.⁷⁸⁵ Stattdessen wurde die oben ausführlich analysierte 2. Änderung des Raumordnungsplans

782 Vgl. die Haushaltsdebatten der Jahre 1973-1975 in: Plenarprotokoll: 7. WP, 29. Sitzung am 31.01.1973, S. 1726, Rede des Abgeordneten Kurt Schulz (SPD); vgl. ebd., 36. Sitzung am 08.05.1973, S. 2185, Rede des sozialdemokratischen Fraktionsführers Klaus Matthiesen; vgl. ebd., 37. Sitzung am 09.05.1973, S. 2300, Rede des Abgeordneten Stojan (SPD); vgl. ebd., 48. Sitzung am 18.10.1973, S. 2976, Rede des Abgeordneten Matthiesen (SPD); vgl. ebd., 66. Sitzung am 25.09.1974, S. 4101, Rede des Abgeordneten Matthiesen (SPD); vgl. ebd., 68. Sitzung am 16.12.1974, S. 4211f., Rede des Abgeordneten Matthiesen (SPD); vgl. ebd., 8. WP, 9. Sitzung am 23.10.1975, S. 588, Rede des Abgeordneten Stojan (SPD). Zu Schulz siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

783 Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 68. Sitzung am 16.12.1974, S. 4227, Rede des Ministerpräsidenten Stoltenberg; vgl. ebd., 8. WP, 2. Sitzung am 27.05.1975, S. 61, Rede des Ministerpräsidenten Stoltenberg; vgl. auch FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.252.1: Presseerklärung der CDU-Fraktion des Schleswig-Holsteinischen Landtages Nr. 78/71 vom 10.11.1971.

784 Plenarprotokoll: 6. WP, 53. Sitzung am 21.10.1969, S. 2265, Rede des Abgeordneten Simmann.

785 Siehe hierzu Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Entwicklungsperspektiven für den Fremdenverkehr Schleswig-Holsteins.

und die Bestimmungen für den Fremdenverkehr in den Regionalplänen des Landes als das maßgebliche Instrument für die Fremdenverkehrspolitik betrachtet.⁷⁸⁶

Die sich in der ersten Hälfte der 70er Jahre andeutenden Probleme der Ferienzentren wurden erst richtig akut, als die Anlagen um die Mitte des Jahrzehnts vollständig fertig gestellt waren und klar wurde, dass die tatsächliche Belegung mit den prognostizierten Gästezahlen nicht übereinstimmte. Zwar ist dieser Umstand für eine neuartige Angebotsform zunächst nicht weiter verwunderlich. Die Größe der Anlagen und der Investitionen machten die Ferienzentren aber zu einem dauerhaften Thema der Landespolitik, stellte doch allein diese Dimension die Wirtschaftspolitik der Landesregierung in ein schlechtes Licht. Im Mai des Jahres 1976 wurde die Große Anfrage der SPD zum Fremdenverkehr nun ganz explizit gestellt, um „finanzielle, wirtschaftliche und soziale Folgen der Errichtung von Ferienzentren“ zu diskutieren.⁷⁸⁷

Die Situation in vielen Zentren war in der Tat zu diesem Zeitpunkt besorgniserregend. Das 1972 in Schönberg an der Kieler Förde eröffnete Holm war schon im Herbst 1975 weitgehend zahlungsunfähig. Der Betrieb ging trotzdem weiter. Die 400 an der Kommanditgesellschaft beteiligten Investor_innen wurden aufgefordert, weitere Mittel zuzuschießen und die Norddeutsche Landesbank sollte auf Kredite im

Kiel 1981, insbes. S. 32-47. Bis dahin wurde der Fremdenverkehr in Publikationen des Wirtschaftsministeriums als Unterkapitel der regionalen Wirtschaftspolitik behandelt. Der Stellenwert wird bspw. deutlich in einer Schrift aus dem Jahr 1975: „Im Vordergrund der fremdenverkehrspolitischen Überlegungen der Landesregierung steht das Bemühen um den Gast, das Erkennen seiner besonderen Wünsche und Bedürfnisse. Da diese sehr vielfältig sind, ist es das Hauptziel der Fremdenverkehrspolitik der Landesregierung, ein Neben- und Miteinander der vielfältigen touristischen Erholungsformen und -möglichkeiten zu schaffen, das den differenzierten Wünschen der Erholungssuchenden entspricht. Diese Palette reicht von Ferienzentren über mittelständische Beherbergungsbetriebe und Camping bis hin zu „Ferien auf dem Bauernhof“. Zitat entnommen aus Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Leiter der Presse- und Informationsstelle der Landesregierung (Hg.): Wirtschaftspolitik für Schleswig-Holstein. Ziele und Probleme regionaler Wirtschaftspolitik. Schriften des Wirtschaftsministeriums. Heft 4. O. O. [Kiel] 1975, S. 24.

⁷⁸⁶ Vgl. Plenarprotokoll: 7. WP, 40. Sitzung am 23.05.1973, S. 2440, Rede des Ministerpräsidenten Stoltenberg.

⁷⁸⁷ Vgl. Drucksache: 8. WP, Nr. 296. Große Anfrage der SPD-Fraktion.

Umfang von fünf Millionen DM verzichten.⁷⁸⁸ Auch das Ferienzentrum Weißenhäuser Strand war unter Zwangsverwaltung gestellt worden und musste Konkurs anmelden.⁷⁸⁹ Zwar ging auch hier den Betrieb weiter, doch in den kommenden Jahren mussten deutliche Umstrukturierungen vorgenommen werden und die Anlage wurde auf längere Zeit sogar für große Teile des Winterhalbjahres geschlossen.⁷⁹⁰

Angesichts der alarmierenden Finanzsituation der Ferienzentren bemängelte SPD-Experte Stojan erneut einen fehlenden Rahmenplan für den Fremdenverkehr, den auch die besten Planungen in den Gemeinden nicht kompensieren könnten. Darüber hinaus habe die Landesregierung die Zusagen für Fördermittel an die Investor_innen leichtfertig und ohne Prüfung der Finanzausstattung der Betreibergesellschaften vergeben, was sich nun angesichts der geringen Kapitalausstattung räche.⁷⁹¹ Dennoch musste auch Stojan konstatieren, dass die finanzielle Schieflage verschiedene Ursachen habe und nicht allein in der nicht ausreichenden Belegung bestünde, denn diese war teilweise nicht einmal schlecht.⁷⁹² Daneben wurden wieder die Umweltbelastungen durch die Ferienzentren sowie die Konkurrenz für die anderen Anbieter_innen von Beherbergungsraum in den Mittelpunkt gestellt.

788 Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.252.1: Zeitungsausschnitt aus den Kieler Nachrichten vom 21.04.1976: Pleite – aber der Betrieb geht weiter. Im Jahr 1977 wurde dann das mittlerweile der Landesbank gehörende Zentrum an einen neuen Betreiber verpachtet. Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Kieler Nachrichten vom 04.07.1977: „Holm geht nie mehr pleite“. In der Tat funktionierte das Ferienzentrum in den kommenden Jahren, bis es im Juni 1980 durch einen Brand, ausgelöst durch beim Bau nicht beachtete Brandschutzbestimmungen, größtenteils zerstört wurde. Vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus der Schleswig-Holsteinischen Landeszeitung vom 02.07.1980: In Holm Bestimmungen des Brandschutzes nicht beachtet; vgl. ebd. Zeitungsausschnitt aus den Lübecker Nachrichten vom 26.06.1980: Brandschutz an der Ostsee umstritten; gleichzeitig hatte man in Holm versucht, vom Kurtourismus zu profitieren. Vgl. Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 118.

789 Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 18. Sitzung am 19. Mai 1970, S. 1228, Rede des Abgeordneten Stojan.

790 Vgl. FrA SPD Landtag SH, Microfiche 216.252.1: Zeitungsausschnitt aus den Lübecker Nachrichten vom 29.02.1976: Auch das Land sieht positive Entwicklung in Weißenhaus; vgl. auch Kurz, Reinhard: Ferienzentren an der Ostsee, S. 118.

791 Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 18. Sitzung am 19.05.1976, S. 1228f., Rede des Abgeordneten Stojan.

792 Vgl. ebd., S. 1226.

Es wurden jedoch keine weiteren Angaben dazu gemacht, worin denn die umweltpolitischen Vorteile einer vornehmlich auf Privatvermietung und kleinräumigen Siedlungsstruktur bestehenden Fremdenverkehrswirtschaft bestünden. Die SPD forderte in ihrer Großen Anfrage auch eine wirtschaftliche Evaluation aller Feriencentren inklusive einer Berechnung der Folgekosten für Land und Kommunen.⁷⁹³ Eine solche war im Hinblick auf die in den vergangenen Jahren gesteigerte Bereitschaft der Landesregierung, auf Gutachten zur Begleitung des Fremdenverkehrs zurückzugreifen, in der Tat nun durch vorliegende Überblicksstudien zu den Feriencentren erstmals möglich.⁷⁹⁴

Wirtschaftsminister Jürgen Westphal verwies in seiner Antwort darauf, dass die Landesregierung ja schon 1972 ihre Fremdenverkehrskonzeption präsentiert habe – diese hatte allerdings, wie gezeigt wurde, im Wesentlichen die nochmalige Verkündung der Konsolidierungsphase sowie die Abweisung jeglicher Kritik an Planungsmängeln zum Inhalt – und diese mit der 2. Änderung des Raumordnungsplanes dann auch umgesetzt habe.⁷⁹⁵ Er sah die Ursachen der Probleme in der allzu kritischen Medienberichterstattung und der Falschdarstellung der Opposition. Er warnte wiederum vor Panikmache, die potentielle Urlauber_innen von einer Buchung in den Feriencentren abhalten könne.⁷⁹⁶ Große Teile der Ausführungen des Wirtschaftsministers beziehen sich auf die Gesamtsituation des Fremdenverkehrs in dem Bundesland, von denen die Feriencentren nur einen kleinen Ausschnitt ausmachten. Westphal kritisierte besonders, dass in der Debatte nicht zwischen tatsächlichen Feriencentren und anderen Großprojekten unterhalb der Schwelle von 1.000 Betten unterschieden werde, wie bei-

793 Vgl. ebd., S. 1332.

794 Siehe hierzu besonders das im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers erstellte Gutachten von Uthoff, Dieter: Ansätze zu einer Effizienzkontrolle der regionalen Fremdenverkehrspolitik; noch etwas früher erschien eine kürzere Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse unter Raben, Holger/Uthoff, Dieter: Die Raumrelevanz touristischer Großprojekte. Ein Beitrag zur regionalökonomischen Erfolgskontrolle staatlicher Fremdenverkehrsförderung am Beispiel von Feriencentren in Norddeutschland. In: Raumforschung und Raumordnung 33 (1975), Heft 1, S. 18-29.

795 Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 18. Sitzung am 19.05.1976, S. 1232f., Rede des Wirtschaftsministers Jürgen Westphal. Zu diesem siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185.

796 Vgl. ebd., S. 1233.

spielsweise dem Wikingturm in Schleswig, der gar kein gewerbliches Fremdenverkehrsprojekt sei. Nach dieser Definition kam der Minister auf sieben Feriencentren an der Ostsee sowie eines im Binnenland in Plön.⁷⁹⁷ Westphal bezog sich ausdrücklich auf die von Uthoff und Raben vorgelegte Definition eines Feriencentrums, die allerdings in ihrer Zählung auf insgesamt 13 Feriencentren in Schleswig-Holstein kamen. Das süffisant vorgetragene Angebot des Ministers, der Opposition die zu Grunde liegenden Studien zur Verfügung zu stellen, hätte sich – so sie der SPD-Fraktion nicht sowieso schon bekannt waren – als ausgesprochen ungünstig erweisen können, denn wesentliche Teile der Kritik wurden darin bestätigt.⁷⁹⁸ So kam Uthoff zu dem eindeutigen Ergebnis, „daß die Großprojekte nicht in die Landschaft eingebettet sind, sondern zur Küstenlandschaft kontrastieren. Das bedeutet einen Bruch in der bislang verfolgten Gestaltung des Küstenraumes.“⁷⁹⁹ Viel wichtiger war die Beurteilung der wirtschaftlichen Effekte der Anlagen. So sei der „Beschäftigungseffekt der Feriencentren geringer als erwartet.“⁸⁰⁰ Zwar seien im Vergleich zu anderen touristischen Großprojekten in den schleswig-holsteinischen Feriencentren durchaus recht viele Arbeitsplätze entstanden (die Studie errechnete insgesamt 1.486), da die medizinischen Einrichtungen vergleichsweise personalintensiv seien. Das Personal hierfür sei jedoch in den Regionen selbst mehrheitlich nicht verfügbar gewesen und hätte sich deshalb aus dem gesamten Bundesgebiet rekrutiert. Darüber hinaus seien die Kosten pro neu eingerichteten Arbeitsplatz sehr hoch und es würden nur wenige Ausbildungsplätze bereitgestellt.⁸⁰¹ Der Gutachtencharakter der Studie ist wohl dafür verantwortlich, dass der Ton hier vergleichsweise neutral blieb, denn in ihrem Aufsatz gingen Raben und Uthoff noch deutlich über diese Kritik hinaus und attestierten der Landesregierung das

797 Vgl. ebd., S. 1236.

798 Vgl. ebd., S. 1272; vgl. Raben, Holger/Uthoff, Dieter: Die Raumrelevanz touristischer Großprojekte, S. 19. Uthoff definiert darüber hinaus in der umfangreichen Studie Feriencentren ab einer Größe von 500 Betten, die abgesehen davon über umfangreiche infrastrukturelle Einrichtungen verfügen. Vgl. Uthoff, Dieter: Ansätze zu einer Effizienzkontrolle der regionalen Fremdenverkehrspolitik, S. 19.

799 Uthoff, Dieter: Ansätze zu einer Effizienzkontrolle der regionalen Fremdenverkehrspolitik, S. 52.

800 Ebd., S. 353.

801 Vgl. ebd., S. 349–356.

„Fehlen einer planerischen Grundkonzeption“ und einen „Mangel an vorausschauender Bauleitplanung“. ⁸⁰² In Erwartung steigender Einnahmen aus der Kurtaxe hätten sich die Kommunen „zu Erfüllungsgelhilfen der Bauträger degradiert.“ ⁸⁰³ Minister Westphal rechnete bezüglich der geschaffenen Arbeitsplätze mit ähnlichen Werten. Es seien ca. 1.000 Dauerarbeitsplätze und 1.000 Saisonarbeitsplätze entstanden. Er konnte aber auch Argumente der Gegner_innen von Ferienzentren entkräften, da nämlich die Auslastung der Betriebe im vergangenen Jahr mit etwa 90 Tagen recht gut gewesen sei. ⁸⁰⁴ Die wenigen Informationen zu den Ferienzentren waren in der Antwort des Ministers in eine umfassende Darstellung des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs aus Sicht der Landesregierung eingebettet. Die Ausführungen stellten also tatsächlich eine Regierungserklärung und weniger eine Antwort auf die Große Anfrage dar, was auch daran zu erkennen ist, dass sich der Text nur sehr lose entlang der Fragen gliederte. ⁸⁰⁵

Während die Landesregierung den Planungsstopp für weitere Großanlagen als Beleg für ihre vorausschauende Politik präsentierte, wurde in der Diskussion die Änderung der Bundespolitik bezüglich der Abschreibungsmöglichkeiten und damit die Einstellung der Förderung angeführt. ⁸⁰⁶ Die anschließende Parlamentsdiskussion brachte hinsichtlich der Analyse der Probleme und Chancen der Ferienzentren nur wenig Neues. Zu sehr zerfaserte die Auseinandersetzung in persönliche Angriffe in Richtung des sozialdemokratischen Politikers Stojan auf der einen Seite und in eine nur geringe Verlässlichkeit der präsentierten Zahlen auf der anderen Seite. ⁸⁰⁷ In der Tat wurden verschie-

802 Raben, Holger/Uthoff, Dieter: Die Raumrelevanz touristischer Großprojekte, S. 21.

803 Ebd.

804 Vgl. Plenarprotokoll: 8. WP, 18. Sitzung am 19.05.1976, S. 1236f.

805 Diese zutreffende Kritik wurde auch formuliert von dem Abgeordneten Paul Möller. Vgl. ebd., S. 1248, Rede des Abgeordneten Möller (SPD). Zu diesem siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185, 275.

806 Vgl. ebd., S. 1250.

807 Zu den persönlichen Angriffen auf Stojan vgl. abgesehen von dem Redebeitrag des Wirtschaftsministers auch beispielhaft ebd., S. 1266, Rede des Abgeordneten Olderog (CDU) sowie besonders S. 1252-1255, Rede des Abgeordneten Hans Ingwersen (CDU). Zu Ingwersen siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 122, 185.

dene Komplexe des Fremdenverkehrsbooms in der Debatte gemeinsam diskutiert, die von den Parlamentariern auch in der historischen Betrachtung kaum noch bewältigt werden konnten. Neben den Ferienzentren wurde beispielsweise auch das „Atlantis-Projekt“ auf Sylt thematisiert. Die kleineren Oppositionsfraktionen von FDP und SSW beteiligten sich nur in geringem Maße an der Debatte, stimmten allerdings in die grundsätzliche Kritik an der Tourismuspolitik der Landesregierung ein, wenn auch in eher moderater Tonlage.⁸⁰⁸

Die Landtagsdebatte über die Ferienzentren im Mai 1976 ist in der Rückschau als Wendepunkt in der Auseinandersetzung zu bezeichnen. Zwar standen diese auch weiterhin in der Kritik, insbesondere im Zusammenhang mit der Diskussion um die Raumordnungspolitik der Landesregierung. Es zeigt sich aber deutlich, dass alle Beteiligten an der politischen Debatte die grundsätzliche Existenz der Anlagen zu akzeptieren hatten und somit die Kritik an ihnen ab diesem Zeitpunkt eher eine zurückschauende wurde.⁸⁰⁹ Die Diskussion um die Ferienzentren selbst flaute also ab und es wurden in der sich immer weiter ausdifferenzierenden Fremdenverkehrspolitik einzelne Probleme, wie die Finanzen der Kommunen, die Kurtaxe und der Umweltschutz, bedeutsamer. Einzelne Zentren kamen zum Ende des Untersuchungszeitraums dann noch einmal in die Diskussion, so z. B. Damp im Zusammenhang mit seiner Aufnahme in den Krankenhausbedarfsplan des Landes ebenso wie die Brandkatastrophe in Holm und die daraus resultierenden Folgen für andere Anlagen.⁸¹⁰ Für die hier nicht mehr behandelten 80er Jahre ist zusammenfassend festzustellen, dass sich der Fremdenverkehr insgesamt in einer Stagnationsphase befand und die Politik nun vor allem daran interessiert sein musste, die verschie-

808 Vgl. ebd., S. 1258-1261, Rede des Abgeordneten Uwe Ronneburger (FDP) sowie S. 1261-1262, Rede des Abgeordneten Karl-Otto Meyer (SSW). Zu Ronneburger siehe Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit, S. 185, zu Meyer siehe ebd.

809 Siehe hierzu bspw. die Diskussion um den Raumordnungsbericht 1977 der Landesregierung in ebd., 66. Sitzung am 17.07.1978, S. 4451-4466.

810 Siehe zu Damp Plenarprotokoll: 9. WP, 21. Sitzung am 13.03.1980, S. 1097-1129; siehe zu Holm ebd., 28. Sitzung am 01.07.1980, S. 1423-1431 sowie zur in der Folge geänderten Landesbauordnung 59. Sitzung am 26.08.1981, S. 1423-1431.

denen Problemfelder verwaltend zu begleiten.⁸¹¹ Durch den gewaltigen Ausbau der Kapazitäten wurde zwar zum Ende der Ausbauphase hin und in der Folge auch begleitend eine Fremdenverkehrspolitik in Landesregierung und Landtag etabliert. Diese konnte in den 70er und 80er Jahren aber nur noch wenig gestaltend agieren.⁸¹² Der durch die Ferienzentren ausgelöste Wandel im Beherbergungswesen samt grundsätzlichem Rückgang der Bedeutung der kleinen Anbieter war unumkehrbar.

5.4.5 Der Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein in der Fremdenverkehrspolitik

Neben die bisher betrachteten Akteure in der Landespolitik trat ab Januar 1967 ein weiterer: der Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein (FVV). Laut seines langjährigen Geschäftsführers Gerd Kramer verband die Landesregierung mit der Gründung des Verbandes mehrere Ziele. Die bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte Finanzierung des Fremdenverkehrsverbandes Nordmark (aufgelöst 1970), der neben Hamburg auch Teile Niedersachsens abdeckte, sollte enden. Das Bundesland wollte also seinen Tourismus selbst betreuen. Daneben sollte das Engagement des Wirtschaftsministeriums auf dem Gebiet der Imagewerbung für Schleswig-Holstein eingestellt werden, da diese Tätigkeit nur schwerlich zu den Aufgaben eines Wirtschaftsministeriums zu zählen sei.⁸¹³ Es wird noch ein weiterer Grund für die Verbands-

811 Siehe hierzu bspw. die Diskussion um die von der CDU-Fraktion eingebrachte Große Anfrage zu „Situation und Entwicklungschancen des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein“ in ebd., 68. Sitzung am 25.11.1981, S. 3825-3837 sowie 69. Sitzung am 26.11.1981, S. 3840-3872; zur Stagnationsphase vgl. Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg, S. 117-120 sowie Hoffmeyer, Martin/Krieger, Christiane/Soltwedel, Rüdiger: Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein, S. 87f.

812 So zeigt ein Blick in die programmatische Schrift der Landesregierung zum Thema, dass in den 1980er Jahren vor allem der erreichte Stand gesichert werden sollte und die wesentlichen politischen Maßnahmen hierzu sich auf die Verbesserung der Fremdenverkehrswerbung bezogen, vgl. Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Entwicklungsperspektiven für den Fremdenverkehr Schleswig-Holsteins, 32-47.

813 Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 14.

gründung genannt, nämlich ein Zerwürfnis zwischen dem Bürgermeister von Timmendorfer Strand und dem Geschäftsführer des Fremdenverkehrsverbandes Nordmark, sowie die generelle Auffassung bei den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrsgemeinden, eine Koordinierungs- und Schnittstelle zur Landespolitik zu benötigen.⁸¹⁴ Diese Einschätzung wird auch durch weitere Quellen bestätigt, die Gründungsaktivitäten schon für den Sommer 1965 dokumentieren.⁸¹⁵ Der Gründungsgeschäftsführer Kramer, der auch für die kommenden 30 Jahre in dieser Funktion tätig sein sollte, arbeitete vor seiner Berufung auf diesen Posten in der Kommunalabteilung des schleswig-holsteinischen Innenministeriums. Er brachte also kein Fachwissen in sein neues Aufgabengebiet mit, wie er auch selbst offen zugab.⁸¹⁶ Auf Initiative der Landesregierung wurde mit dem FVV also ein Verband geschaffen, der große Teile des Fremdenverkehrs in dem Bundesland abdeckte und sowohl als Vermittler zwischen Landespolitik und Fremdenverkehrswirtschaft als auch zwischen Landes- und Kommunalpolitik fungieren sollte.

Struktur des Fremdenverkehrsverbandes

Im FVV als Dachorganisation sind eine Vielzahl von mit dem Tourismus beschäftigten Organisationen zusammengefasst. Neben den Fremdenverkehrsgemeinden und ihren jeweiligen Organisationen gehören dazu auch die Kreise, die Regionalverbände, die Wirtschaftsverbände in Gestalt der Industrie- und Handelskammern und dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband sowie einzelne Unternehmen und weitere Vereine und Verbände. Seine Aufgabe war neben der poli-

⁸¹⁴ Vgl. ebd., S. 15.

⁸¹⁵ Die Argumentation Kramers findet sich in sehr ähnlicher Form auch in StA Burg: Protokoll Magistratssitzungen 30.3.1962–31.12.1966, Sitzung vom 15.06.1965; in den Debatten des Landtags ist die Gründung des Verbandes nur in sehr geringem Maße dokumentiert. Im Rahmen der Haushaltsdebatte für das Jahr 1967 berichtet der Abgeordnete Mentzel über Bestrebungen der Landesregierung, einen eigenständigen Fremdenverkehrsverband zu gründen, der als zentraler Ansprechpartner für den Fremdenverkehr in dem Bundesland fungieren sowie eine effizientere Verwaltung der eingesetzten Mittel gewährleisten sollte. Vgl. Plenarprotokoll: 5. WP, 68. Sitzung am 29.11.1966, S. 2464f., Rede des Abgeordneten Mentzel (CDU).

⁸¹⁶ Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 16f.

tischen Koordinierung die Durchführung des Marketings für den Fremdenverkehrsstandort Schleswig-Holstein.⁸¹⁷ Die Zusammensetzung der Mitglieder war nicht statisch, die Mitgliedschaft war darüber hinaus im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsverbänden freiwillig. Dies gilt nicht nur für den FVV, sondern ist ein Kennzeichen von Fremdenverkehrsverbänden generell. Dieser Verband ist nicht vollständig eine politische Interessenvertretung seiner Mitglieder, weil im Mittelpunkt seiner Aktivitäten die Funktion des Marketings steht.⁸¹⁸ Der „Kollektivgutcharakter einiger Bestandteile des touristischen Angebots“ bildet dabei die Legitimation für die staatliche Tätigkeit bei der Gründung des Verbandes und für die durch das Land an den Fremdenverkehrsverband überwiesenen Geldmittel für die Fremdenverkehrs- bzw. Imagewerbung.⁸¹⁹ Wichtigste Akteure sind aufgrund ihrer zahlenmäßigen Überlegenheit die Fremdenverkehrsgemeinden, als deren Dachverband der Verband letztlich gelten kann.

Der FVV als Akteur in der Fremdenverkehrspolitik

Kurz nach der Gründung des FVV wurde, wie berichtet, der Bäderansatz gestrichen, also die Berücksichtigung der besonderen Ausgaben von Fremdenverkehrsgemeinden im kommunalen Finanzausgleich. Die Fremdenverkehrsgemeinden als größte Gruppe innerhalb des FVV versuchten deshalb, ihn für ihren Kampf gegen diese Abschaffung zu nutzen. Schon der erste Jahresbericht des FVV vermerkt als wichtigstes Thema des Berichtsjahres die Problematik der Finanzsituation der Bädergemeinden. Mit nur leiser Kritik formulierte der Jahresbericht, dass man sich auf Seiten der Landesregierung zwar die Argumente des Verbandes gegen die Streichung des Bäderansatzes angehört habe, diesen

817 Vgl. Kramer, Gerd: Ferienland Schleswig-Holstein. Von weißer Industrie zum sanften Tourismus. In: Landeszentrale für politische Bildung (Hg.): Schleswig-Holstein. Eine politische Landeskunde. Kiel 1992, S. 237-250, hier S. 243.

818 Vgl. hierzu Borchert, Ralf: Tourismuspolitik, S. 171. Im Gegensatz zu diesem halte ich den Aspekt der Lobbyorganisation aber sehr wohl für bedeutsam, wie noch zu zeigen sein wird.

819 Borchert, Ralf: Tourismuspolitik, S. 171.

aber nicht habe folgen können.⁸²⁰ Mit dem Wegfall des Bäderansatzes mussten sich die Fremdenverkehrsgemeinden und mit ihnen der FVV zwar abfinden; der Kampf um die Anerkennung der besonderen finanziellen Belastungen wurde allerdings an anderen Stellen des Finanzausgleichs während der gesamten 70er Jahre weitergeführt. Auch in den folgenden Jahresberichten blieb die Finanzsituation der Gemeinden das zentrale Thema in den Jahresberichten des Verbandes.⁸²¹ Die zunächst noch moderate Kritik an der Landesregierung wurde nun sehr viel deutlicher formuliert. So resümierte der Verband angesichts des Auslastungsrückgangs durch die Erweiterung der Bettenkapazitäten, dass die „unzureichende Finanzausstattung der Fremdenverkehrsgemeinden [...] besonders deutlich sichtbar“ werde und man diesbezüglich gleich zwei Mal bei Finanzminister Titzck vorstellig geworden sei, um eine Novellierung des Finanzausgleichsgesetzes zu erreichen.⁸²² Zwar drückte der Minister sein Verständnis für die Sorgen der Gemeinden aus und auch die Kontakte des FVV innerhalb von Landesregierung und Landtag wurden von diesem als besonders positiv hervorgehoben. Konkrete Ergebnisse konnten hingegen nicht erzielt werden.⁸²³ Der Druck auf die Landesregierung wurde deshalb auch weiterhin aufrechterhalten. Für das Jahr 1973 vermerkt der entsprechende Jahresbericht bereits mehrere persönliche Gespräche mit Ministerpräsident Stoltenberg und seinen Ministern in dieser Frage. Diesmal war man nicht ganz erfolglos. Die Landesregierung reagierte mit einem „Fonds für Naherholung“ im Umfang von 6 Millionen DM, aus dem finanzschwache Fremdenverkehrsgemeinden Mittel beantragen konnten.⁸²⁴ Die Zusammenarbeit zwischen den Fremdenverkehrsreferenten im Wirtschaftsministerium und dem FVV gestaltete sich angesichts dieser unterschiedlichen Auffassungen wohl nicht immer einfach. Einzig Fremdenverkehrsreferent Dr. Harry Pfeiffer wird in den

820 Vgl. Archiv des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein (TVSH) bei der privaten Archivierungsfirma Denker (i.F. Archiv TVSH): Archiv 283270, Platz 01Jo2036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973, hier Jahresbericht des Fremdenverkehrsverbandes 1969, Bl. 4.

821 Vgl. ebd. Jahresbericht des Fremdenverkehrsverbandes 1971, S. 3.

822 Vgl. ebd. Jahresbericht des Fremdenverkehrsverbandes 1972, S. 3, 6. Das Zitat findet sich auf S. 3.

823 Vgl. ebd., S. 6, 9.

824 Vgl. ebd. Jahresbericht des Fremdenverkehrsverbandes 1973, S. 5.

Jahresberichten lobend erwähnt, während die Zusammenarbeit zwischen dem FVV-Geschäftsführer Kramer und Pfeiffers Vorgänger Karl-Wilhelm Christensen wohl nicht immer spannungsfrei war. Auch der Nachfolger des im Jahr 1976 in ein anderes Referat versetzten Pfeiffer, Dr. Peter Kirschnick, wurde in den Jahren seiner Amtszeit nicht positiv angeführt; in seinen Memoiren beschreibt Kramer aber auch dieses Verhältnis als gut.⁸²⁵ Die sich immer weiter verschlechternde Finanzlage der Fremdenverkehrsgemeinden blieb in der zweiten Hälfte der 70er Jahre bestimmendes Thema. Konkretes Ziel des Verbandes war neben Umschuldungsaktionen, zu denen sich die Landesregierung bereit erklärte, die Berücksichtigung der Fremdenverkehrsfunktion der Gemeinden im Rahmen des Systems der zentralen Orte und damit innerhalb der Landes- und Raumplanung. Doch auch hier führten die jahrelangen Bemühungen innerhalb des Untersuchungszeitraums nicht zum Erfolg und noch 1980 erteilte Innenminister Uwe Barschel diesem Ansinnen eine klare Absage. Als alternative Maßnahme zur Verbesserung der Einnahmesituation der Gemeinden positionierte sich der FVV in der zweiten Hälfte der 70er Jahre als Befürworter der Zweitwohnungssteuer, hielt die Forderung nach einer stärkeren Berücksichtigung der Zentralitätsfunktion der Fremdenverkehrsgemeinden jedoch aufrecht.⁸²⁶

Durch seine Mitgliederstruktur war der FVV in der Frage der Fremdenverkehrspolitik der Landesregierung tatsächlich in der Funktion einer Interessenvertretung der Bädergemeinden. Diese Rolle konnte er aber nicht in allen Konflikten einnehmen, sondern musste sich um Ausgleich bemühen. Im Fall der die Bädergemeinden besonders betreffenden Streckenstilllegungsabsichten der Deutschen Bundesbahn musste deutlich vorsichtiger nach Lösungen gesucht werden, war doch die Bahn ebenfalls Mitglied im FVV, obgleich der Verband sich auch hier bemühte, im Sinne der Kommunen die Stilllegungen zu

825 Dies zeigt eine Durchsicht aller Jahresberichte in Archiv TVSH, Archiv 283299, Platz 01J02042, Kunde 016.

Jahresberichte 1974-1980; vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 27 u. 215.

826 Vgl. ebd. Jahresbericht 1975, S. 4f.; vgl. auch Jahresbericht 1977, S. 4; vgl. Jahresbericht 1978, S. 4; vgl. Jahresbericht 1980, S. 3.

vermeiden.⁸²⁷ Besonders betroffen von dem Ende des Bahnverkehrs waren die Ostseebäder und die ostholsteinischen Kurorte. Dort wurde im Jahr 1976 auf insgesamt vier Strecken die Personenbeförderung eingestellt.⁸²⁸ Auch wenn die Aktivitäten des Verbandes hier vor allem als Rückzugsgefechte im Angesicht des wirtschaftlichen Strukturwandels erscheinen, konnte sich der Verband m. E. sehr wohl als fremdenverkehrspolitischer Akteur auf Landesebene etablieren: Die Kontaktpflege zur Landespolitik gehörte seit seinem Bestehen zu dessen wichtigsten Aufgaben und spielt in allen hier untersuchten Jahresberichten eine wichtige Rolle. Zur weiteren Professionalisierung der auch schon zuvor selbstverständlich betriebenen Fremdenverkehrspolitik schuf sich der FVV erst 1978 ein eigenes Gremium in Form eines ständigen Ausschusses, der in mehreren jährlichen Treffen die politischen Stellungnahmen aushandelte und koordinierte. Mitglieder des Ausschusses waren in den hier untersuchten Jahren neben dem Eutiner Landrat Clausen als Vorsitzendem mehrheitlich Bürgermeister aus Fremdenverkehrsgemeinden, darunter der oben schon erwähnte Feilke aus Burg auf Fehmarn.⁸²⁹ Es ist also davon auszugehen, dass die Interessen der Gemeinden durch die Gründung des Ausschusses für Fremdenverkehrspolitik auch in den 80er Jahren durch den Verband gewahrt wurden und der FVV neben seiner zentralen Aufgabe der Werbung für den Fremdenverkehrsstandort Schleswig-Holstein weiterhin auch als Lobbyorganisation tätig war.

827 Vgl. ebd. Jahresbericht 1976, S. 3; vgl. auch Jahresbericht 1977, S. 5.

828 Vgl. Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Ein regionaler und methodischer Beitrag zur historisch-geographischen Kulturlandforschung und zur Landesplanung. Wiesbaden 1981, S. 42, Tabelle 3; auf der für den Fremdenverkehr bedeutenden Insel Sylt war die Stilllegung des privatwirtschaftlich betriebenen Schmalspurbahnnetzes bereits an der Wende zu den 70er Jahren erfolgt. Vgl. Paulsen, Sven (Hg.): „Blumenpflücken während der Fahrt verboten.“, S. 53.

829 Vgl. Archiv TVSH, Archiv 283270, Platz 01J02036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973, hier trotz unterschiedlicher Ordnerangabe auch Jahresbericht 1978, S. 3; vgl. auch Jahresbericht 1979, S. 8, 25.

Werbetätigkeit des Verbandes

Nach dem Ende des Fremdenverkehrsverbandes Nordmark im Jahr 1970 arbeitete der FVV mit den benachbarten Verbänden in Dänemark und Hamburg eng zusammen, um Synergien zu nutzen, betrieb aber vor allem eigenständig Werbung für das Bundesland.⁸³⁰ Der FVV startete im ersten vollen Jahr seiner Tätigkeit in der Grundsatzwerbung für Schleswig-Holstein mit einem Werbeetat von 250.000 DM; noch waren die Zuständigkeiten nicht komplett vom Wirtschaftsministerium auf den Verband übergegangen. Erst ein Jahr später war er im Bereich der Werbung vollständig handlungsfähig und verfügte hierfür über bereits 800.000 DM aus Landesmitteln.⁸³¹ Verbandsgeschäftsführer Kramer gab später offen zu, dass er in den Anfangsjahren nahezu nichts von Fremdenverkehrswerbung verstand. Da dies jedoch nach seiner Aussage für die meisten im Fremdenverkehr tätigen Personen zutraf, empfand er diesen Umstand als nicht weiter problematisch und übergab die Ausarbeitung einer Werbeplanung an die einzige auf Tourismuswerbung spezialisierte Werbeagentur, welche dann auch langjähriger Partner des Verbandes wurde.⁸³² Diese Auslagerung der Schleswig-Holstein-Werbung an eine professionelle Agentur ist auch der Grund, warum die hier produzierten Images des Bundeslandes in dieser Zeit in inhaltlicher Hinsicht nicht von mir untersucht werden. Die politischen und gesellschaftlichen Überlegungen spielten in der Gestaltung dieser Werbung keine Rolle mehr. Ich werde mich nur auf die Rahmenbedingungen für die Werbung des Verbandes konzentrieren. 1972 überschritt der veranschlagte Werbeetat des FVV erstmals die Millionengrenze und wuchs bis 1975 sogar auf 1,5 Millionen DM an. Nach Kürzungen in den Jahren 1976 bis 1978 wurden die Mittel

830 Vgl. ebd. Jahresbericht 1970, Bl. 4.; zur Organisationsgeschichte der Partnerorganisation der Fremdenverkehrs- und Kongresszentrale Hamburg siehe auch Grünen, Sonja: *Touristenmetropole Hamburg*, S. 131f.

831 Vgl. ebd. Jahresberichte 1969-1973.

832 Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 25ff.; vgl. auch Archiv TVSH, Archiv 283270, Platz 01J02036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973, Jahresbericht 1971, S. 4; zum Stand der Fremdenverkehrswerbung zu Beginn der 70er Jahre siehe die eigene Expertise sehr kritisch hinterfragende Publikation Studienkreis für Tourismus e.V. (Hg): *Werbung im Tourismus*. Starnberg 1973. Vgl. darin insbes. Schwarz, Jürgen: Über die vergeudeteten Werbemillionen der Touristik-Branche: Ketzereien eines Praktikers, S. 7-12.

nach den Einbrüchen der Übernachtungszahlen für 1979 auf 1,7 Millionen erhöht und für 1980 über 1,8 Millionen bewilligt.⁸³³ Da es sich um Steuermittel handelte, wurde im bis zur Gründung des FVV für Werbung zuständigen Fremdenverkehrsreferat im Wirtschaftsministerium über die Gelder gewacht. Kramer berichtet von andauernden Konflikten über die einzelnen Werbemaßnahmen und immer ausführlicheren Dokumentierungspflichten.⁸³⁴ Die Werbekonzeption blieb trotz ansteigender Etatmittel erstaunlich unverändert gegenüber einerseits früherer Werbekonzeptionen des Wirtschaftsministeriums und andererseits der sich verändernden Urlaubsgewohnheiten der Zielgruppe. Wichtigstes werbliches Ziel war die Erzeugung eines Schleswig-Holstein-Images mit der Kernaussage der Eignung des Landes für den Kur-, Aktiv- und, an dritter Stelle, den Familienurlaub.⁸³⁵ Erst nachdem 1976 die Bewilligung von Kuren durch die Bundesversicherungsanstalt massiv zurückgefahren wurde und die Versicherungsträger in großem Umfang Bettenkapazitäten in den Fremdenverkehrsororten kündigten, änderte sich die Werbestrategie des FVV leicht in Richtung eines aktiven Erholungsurlaubes innerhalb einer intakten Landschaft.⁸³⁶ Ein weiterer Aspekt dieses langsamen Wandels in der Werbestrategie ist die in derselben Zeit auftretende stärkere Betonung der Gastronomie bzw. der regionalen Küche als besonderes Argument für einen Urlaub in Schleswig-Holstein; ein Aspekt, der bis dahin nie eine wichtige Rolle gespielt hatte.⁸³⁷

833 Zusammenstellung der Zahlen aus Archiv TVSH, Archiv 283270, Platz 01J02036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973 sowie Archiv 283299, Platz 01J02042, Kunde 016: Jahresberichte 1974-1980.

834 Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 27f.; solche Verwendungsnachweise mit detaillierten Angaben für jede einzelne geschaltete Anzeige finden sich bspw. in LAS, Abt. 691, Nr. 34332 und 34321.

835 Vgl. Archiv TVSH, Archiv 283270, Platz 01J02036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973, hier Jahresbericht 1970, Bl. 4.

836 Vgl. ebd. Archiv 283299, Platz 01J02042, Kunde 016: Jahresberichte 1974-1980, hier Jahresbericht 1976, S. 3 sowie Jahresbericht 1977, S. 10; zum damit verbundenen Leitbild des ‚sanften Tourismus‘ vgl. auch Frese, Matthias: Erlebnis und Erholung, S. 201-214.

837 Vgl. ebd. Jahresbericht 1977; vgl. zum deutlich früherer zu beobachtenden hohen Stellenwert, den die Vermarktung regionaler Speisen in anderen Fremdenverkehrsregionen hatte, Bröder, Sonja: Westfälische Kulinarik in Reiseberichten und touristischer Vermarktung. In: Moser, Johannes/Seidl, Daniella (Hg.): Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster 2009, S. 153-165, bes. 158f.

Wesentliches Werbemedium über den gesamten Untersuchungszeitraum bildeten Anzeigen in Tageszeitungen und Illustrierten, gefolgt vom Verteilen von Prospekten. Der FVV hatte jährlich Zehntausende von Anfragen aus der Bevölkerung zu beantworten und organisierte hierfür den Versand von Schleswig-Holstein-Broschüren sowie speziellen Prospekten für einzelne Urlaubsformen oder einzelne Regionen. Die Zahl der Anfragen stieg hierbei von 28.000 im Jahr 1969 auf 53.000 im Jahr 1975 auf über 63.000 im Jahr 1978. Allein die Porto- und Versandkosten beliefen sich im Jahr 1980 auf 90.000 DM. Dies ist ein Wert, der einen Einblick in die hauptsächliche Tätigkeit der Angestellten des Verbandes liefert.⁸³⁸ Mit zunächst drei festen Mitarbeiter_innen und einer Teilzeitkraft für die Buchhaltung gestartet, wurde der Prospektversand schon bald von einer eigens dafür angestellten Kraft und Aushilfen bewältigt, und die Zahl der Angestellten des Verbandes stieg bis zum Jahr 1980 auf 8 Mitarbeiter_innen.⁸³⁹ Auch hierin drückt sich die steigende Professionalisierung im Fremdenverkehr in den 70er Jahren aus.

Die 80er Jahre brachten für den Tourismus einen erneuten und wiederum tiefgreifenden Strukturwandel mit sich. Gemeint ist die Einführung elektronischer Datenverarbeitungssysteme, die den Tourismus der kommenden Jahrzehnte grundlegend verändern sollten. Dies war ein Prozess, der in anderen Wirtschaftsbereichen, wie beispielsweise dem Bankwesen, in den 70er Jahren bereits in vollem Gange war. Auch in Schleswig-Holstein finden sich erste Ansätze in dieser Zeit. So sah man auf Seiten des FVV den Anfängen der Digitalisierung hoffnungsfroh entgegen, investierte u. a. erheblich in die Etablierung des in der Rückschau völlig erfolglosen Bildschirmtextes (BTX) zur Automatisierung von Buchungen und für die Werbung.⁸⁴⁰ Der Verband startete im Jahr 1984 ein Buchungssystem über BTX und hielt auch noch im Jahr 1986 mit einer neuen Werbebroschüre an diesem fest, als sich der Misserfolg des Systems mangels ausreichender Nutzerzahlen bereits

838 Die Angabe finde sich in LAS, Abt. 691, Nr. 34332. Bl. 10; vgl. auch Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 70-73.

839 Die Angaben finden sich in Archiv TVSH, Archiv 283270, Platz 01J02036, Kunde 016: Jahresberichte 1969-1973 sowie Archiv 283299, Platz 01J02042, Kunde 016: Jahresberichte 1974-1980.

840 Vgl. ebd. Jahresbericht 1980, S. 3.

abzeichnete.⁸⁴¹ Für Online-Buchungssysteme war es in der Mitte der 80er Jahre noch etwas zu früh. Dies kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Einführung von EDV-Systemen die Arbeit im und das Geschäft des Fremdenverkehrs grundlegend veränderte.

841 Vgl. Archiv TVSH, Archiv 283278, Platz 01J02038, Kunde 016: alte Verbandsprospekte, hier Prospekt Schleswig-Holstein. Bildschirmtext. Urlaubsangebote *5210# von 1984 sowie die Neuauflage von 1986; zur Geschichte von BTX vgl. den Artikel Schmidt, Volker: Die ersten Online-Gehversuche der Deutschen, abrufbar bei der Wochenzeitung Die Zeit von Schmidt, Volker: Die ersten Online-Gehversuche der Deutschen. In: Die Zeit vom 02.09.2013, abrufbar unter <http://www.zeit.de/digital/internet/2013-09/30-jahre-btx>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

6 Fremdenverkehrswerbung durch das Wirtschaftsministerium – ein Image für Schleswig-Holstein als Ferienland

Im Gegensatz zum Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein, der seine Werbebroschüren von Werbeagenturen erstellen ließ, wurden bis zu dessen Gründung die Imagebroschüren vom Referat für Fremdenverkehr im schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium produziert. In diesem Kapitel werden deshalb exemplarisch die Schleswig-Holstein-Prospekte des Referats für Fremdenverkehr untersucht. Betrachtet werden hier insgesamt sechs verschiedene Broschüren, sowie deren verschiedene Auflagen. Es handelt sich nach meiner Recherche um alle in verschiedenen Archiven und Bibliotheken ermittelbaren Publikationen des Fremdenverkehrsreferats, in ihrer äußeren Form unterscheiden sich diese bis auf die frühen Jahre kaum voneinander.⁸⁴² Weitere werbliche Publikationen anderen Typ des Fremdenverkehrsreferats waren nicht aufzufinden.

Gefragt wird zum einen nach den Produktionsbedingungen für die Fremdenverkehrswerbung der 50er und 60er Jahre und zum anderen nach den in dieser Prospektwerbung produzierten bzw. intendierten Images. Welches Bild von Schleswig-Holstein sollte in den Publikationen transportiert werden und mit welchen Text- und Gestaltungsmitteln sollten potentielle Schleswig-Holstein-Urlauber_innen von einer Reise überzeugt werden? Hierbei geht es mir nur ganz am Rande um eine Analyse des „touristischen Blicks“, also um die spezifisch touristischen Visualisierungsmethoden, die sich in jener Zeit in der Wer-

842 Ein im Katalog der Bibliothek des LAS enthaltenes Exemplar von „Schleswig-Holstein. Ferienland am Meer zu jeder Jahreszeit“ wurde dort auf das Jahr 1960 datiert, es handelt sich aber tatsächlich um die im Weiteren analysierte Broschüre aus dem Jahr 1968.

bung herausbildeten und professionalisierten.⁸⁴³ Vielmehr soll untersucht werden, wie in dem eben nicht wie ein professionelles Marketingbüro agierenden Fremdenverkehrsreferat gearbeitet wurde, um dem Arbeitsauftrag der Bereitstellung der Grundsatzwerbung für den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr gerecht zu werden.

Vorab stellt sich die Frage, warum ein Landesministerium überhaupt für den Fremdenverkehr werblich tätig sein sollte, gehört doch die Vermarktung des Produkts in erster Linie zu den Aufgaben der wirtschaftlichen Akteure. Der Grund hierfür wird in dem „Kollektivgutcharakter“ gesehen, den Teile des Fremdenverkehrsangebots hätten.⁸⁴⁴ Dieser besondere Umstand der Entstehung der Imagebroschüren im politischen Raum macht sie zu einem lohnenswerten Forschungsobjekt, weil solche Publikationen bislang nicht Gegenstand der Forschung gewesen sind und hier im Gegensatz zu rein marktwirtschaftlich organisierter Werbung andere Imagekonstruktionen zu erwarten sind. Beispielsweise haben diese Druckschriften im Gegensatz zu den Ortsprospekten der lokalen Fremdenverkehrsvereine m. E. keine unmittelbaren Vorläufer in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Während in der Werbung der Ferienorte oftmals vollständig auf bestehende Vorlagen zurückgegriffen wurde, die nur leicht angepasst wurden, sind die hier untersuchten Ausgaben neu erstellt worden.⁸⁴⁵ Die Erstellung der Schleswig-Holstein-Broschüren ist neben der Verteilung von Fördergeldern als das wichtigste Arbeitsfeld des Referats für Fremdenverkehr im schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium zu bezeichnen.

843 Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 159; vgl. zur Professionalisierung der Fremdenverkehrswerbung in den 50er Jahren auch S. 173–177.

844 Borchert, Ralf: Tourismuspolitik, S. 171; ähnlich auch in den 1960er Jahren Zankl, Hans L.: Leitsätze zur Fremdenverkehrswerbung. In: Jahrbuch der Fremdenverkehrspraxis 2 (1960), S. 20–23, hier S. 20, Punkt 1.

845 Zu Kontinuitäten in der Werbung der Fremdenverkehrsorte vgl. Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“, S. 71; vgl. auch Schlaffke, Marlen: Von Bollehütten und Ritterburgen. Tourismuswerbung und Raumbilder. München, Wien 2007, S. 104; Zum Forschungsstand zur Fremdenverkehrswerbung vgl. auch Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus, S. 160–163; vgl. weiterhin Pooch-Feller, Ulla/Krausch, Andrea: „Berlin lebt – Berlin ruft“. Die Fremdenverkehrswerbung Ost- und West-Berlins in der Nachkriegszeit. In: Spode, Hasso (Hg): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989. Berlin 1996, S. 105–116, insbes. S. 108ff.

6.1 Erholungs- und Vergnügungsurlaub in Schleswig-Holstein (1951)

Im Jahr 1951 wurde die erste Broschüre publiziert, die sich explizit an potentielle Schleswig-Holstein-Urlauber_innen richtete. Mit einer auf der Rückseite dokumentierten Auflage von zunächst 50.000 wurde das von der „Beratungsstelle für Fremdenverkehr“ im Wirtschaftsministerium erstellte schwarz-weiß-Heft im Format A5 in Umlauf gebracht.⁸⁴⁶ Es handelt sich bei dem 24-seitigen Heft tatsächlich um ein „Bilderbuch“, wurden doch bis auf den einführenden Text ausschließlich Bilder von Schleswig-Holstein reproduziert. Hier findet sich erstmals das in den kommenden zehn Jahren nicht nur vom Wirtschaftsministerium, sondern auch vom Fremdenverkehrsverband Nordmark genutzte Logo „Ferienland Schleswig-Holstein“, wobei für die kursiv gesetzte Bezeichnung Ferienland eine andere Schriftart benutzt wird. Das Cover zielt ein Pärchen, auf einem Steg vor einem See eng aneinander gelehnt sitzend, eingerahmt durch zwei Ruderboote. Die dunkle Farbgebung lässt die Personen nur erahnen, sie scheinen zwischen 20 und 30 Jahren alt zu sein. Der kurze einführende Text auf der zweiten Seite ist sowohl in deutscher Sprache als auch in englischer Übersetzung abgedruckt und betont zunächst Schleswig-Holsteins Brückenfunktion nach Skandinavien und verspricht ansonsten Einblicke in die Natur und Kultur des Landes. Eine englische Übersetzung war tatsächlich sinnvoll, stellten doch Briten und US-Amerikaner_innen nach Gästen aus Dänemark die größte Gruppe von Auslandsgästen in Schleswig-Holstein.⁸⁴⁷ Potentielle Urlauber_innen werden explizit angesprochen und es wird der Wunsch geäußert, dass diese ihren ersten Schleswig-Holstein-Urlaub genauso zufrieden erleben sollten wie diejenigen, die schon einmal hier waren. Direkt unter dem Einführungstext findet sich ein mit dem Text unverbundenes Foto. Es ist eine Luftaufnahme von Kiel, auf der zwar auf den ersten Blick keine vom Krieg zerstörten Gebäude, wohl aber noch große innerstädtische Brachflächen zu sehen

846 Beratungsstelle für Fremdenverkehr im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein. Kiel 1951.

847 Zu den Übernachtungszahlen vgl. Statistisches Jahrbuch SH: Jg. 1951, S. 38, Tabelle 11b; vgl. hierzu auch Koshar, Rudy: German Travel Cultures. Oxford 2000, S. 172f.

sind.⁸⁴⁸ Nach der Landeshauptstadt, die hier weniger als Reiseziel denn als Industriestandort präsentiert wird, werden auf den kommenden Seiten bis zur Mitte des Heftes verschiedene Sehenswürdigkeiten durch Fotos gezeigt. Neben dem Lübecker Holstentor und weiteren historischen Bauwerken der Hansestadt sind dies historische Kirchenbauten in Schleswig, Ratzeburg, Eutin und Mölln sowie die Schlossbauten in Eutin, Husum, Schleswig und Glücksburg. Erst auf Seite zehn ist dann in Gestalt von Naturaufnahmen aus der Holsteinischen Schweiz etwas vom „Land der Wälder und Seen“ zu sehen, welches der Einleitungstext angekündigt hatte.⁸⁴⁹

Die Broschüre ist zweigeteilt. Den zweiten Teil bilden Landschafts- und Personenaufnahmen, vor allem Strand- und Promenadenszenen aus den Badeorten an Nord- und Ostsee. In diesem Teil variiert die Qualität der Fotos stark. Neben gut komponierten Bildern von Kuttern auf Pellworm finden sich auch mehrere schlecht fotografierte Aufnahmen des Küstenbereichs der Hohwachter Bucht. Darüber hinaus sind die für die Urlaubsprospekte dieser Jahre unvermeidlichen Aufnahmen von jungen Frauen in Trachten zu sehen sowie Bauernhäuser. Auch ohne eine ausführliche Bildanalyse ist festzustellen, dass bei der Erstellung der Druckschrift der Badeurlaub als wichtigste Motivation für die Reise nach Schleswig-Holstein grundsätzlich im Mittelpunkt stand, auch wenn die erste Hälfte des Prospekts den Sehenswürdigkeiten des Landes gewidmet ist. Dafür spricht die Doppelseite in der Mitte des Heftes, die den Übergang vom Kultur- zum Badeteil bildet. Hier findet sich nämlich eine stark stilisierte thematische Karte Schleswig-Holsteins mit einer besonderen Betonung der Badeorte und der jeweils vorhandenen Fremdenbetten. Die Karte ist von einem Bilderblock aus insgesamt acht Fotos umrahmt, von denen mindestens sieben als Strandszenen zu bezeichnen sind. Mehrheitlich hübsche junge Frauen - in einem Fall als Hinweis auf FKK-Urlaub auch als Rückenakt am

848 Zu Kriegszerstörungen in der Fremdenverkehrswerbung der Nachkriegszeit vgl. Amenda, Lars: „Tor zur Welt“. Die Hafenstadt Hamburg in Vorstellungen und Selbstdarstellung 1890-1970. In: Amenda, Lars/Grünen, Sonja: „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert. München 2008, S. 9-98, hier S. 79f.

849 Beratungsstelle für Fremdenverkehr im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein, S. 2.

Strand fotografiert – sowie badende und im Sand buddelnde Kleinkinder sind abgebildet. Strandurlaub und Sex sind also letztlich die Versprechen des Wirtschaftsministeriums für einen Urlaub in Schleswig-Holstein, auch wenn dieses etwas verschämt nach dem Hinweis auf die kulturellen Schönheiten des Landes nach der Hälfte der Seiten erfolgt. Das Ministerium löste mit dieser Verheißung eine der Grundforderungen jeglicher Fremdenverkehrswerbung ein.⁸⁵⁰ Das Aufklappen einer solchen Werbebroschüre durch die Adressat_innen in der Mitte war aber m. E. mindestens genauso wahrscheinlich wie das Lesen des Hefes von vorne nach hinten. Eine Analyse der schematisierten Karte soll an dieser Stelle aus Gründen der Stringenz nicht erfolgen. Auf den ersten Blick handelt es sich in gewisser Hinsicht um einen Vorläufer thematischer Karten aus dem Tourismuszusammenhang, wie sie heute insbesondere aus Freizeitparks bekannt sind.⁸⁵¹

Schleswig-Holstein sollte als Kulturland präsentiert werden, das neben den Badestränden auch Denkmäler aufzuweisen habe. Der für den schleswig-holsteinischen Fremdenverkehr so typische Verweis auf die Heil- und Kurfunktion findet sich hier aber noch nicht. Stattdessen geht es um Ferien zur Erholung und Freude. Zur Erreichung des werblichen Ziels, das über die konkrete Buchung einer Reise auch ein Bild von dem Bundesland als solchem umfasste, wurden Standardinstrumente der Werbung, wie jugendlich und gutaussehende Menschen sowie Nacktheit, verwendet. Gleichzeitig sollten die Landschaftsfotos neben der Geschäftigkeit Ruhe und Erholung suggerieren. Im Fall des hinteren Umschlagfotos ist dies nur eingeschränkt gelungen. Die Nahaufnahme von Wellen an einem Sandstrand wirkt durch einen angespülten Spielzeugball ohne Abbildung von Menschen auf mich eher verstörend. Deutlich zu sehen ist an dieser, wie auch an weiteren Broschüren zur Erzeugung eines Schleswig-Holstein-Images, dass sich die bildlichen und textlichen Formen zu Beginn der 50er Jahre zwar nicht

850 Vgl. Knebel, Hans-Joachim: Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart 1960, S. 93.

851 Für eine ausführliche Analyse von Freizeitparkkarten und den dort vermittelten und teilweise hochproblematischen Inhalten siehe Eeden, Jeanne van: Mapping Fun in the Sun at ‚Africa's Kingdom of Pleasure‘. In: Kesting, Marietta/Wescott, Aljoscha (Hg.): Sun Tropes. Sun City and (Post-)Apartheid Culture in South Africa. Köln 2009, S. 187–224.

vollständig neu herausbilden mussten, eine geschlossene textliche und bildliche Form aber noch nicht vorhanden war.

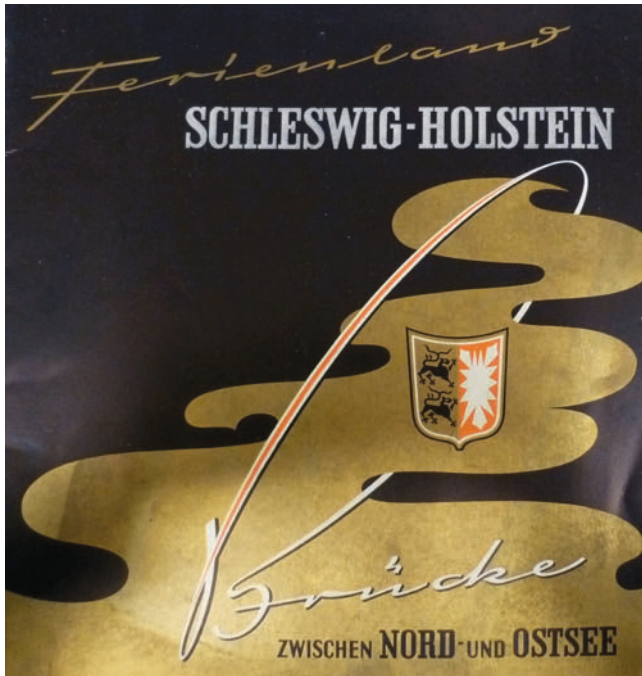
6.2 Ruhe und Stille (1953-1956)

Die oben genannte Brückenfunktion des Bundeslandes, nicht allein nach Skandinavien, sondern gleich zwischen zwei durch die beiden Meere abgegrenzten „Kulturräumen“, war auch titelgebend für die im Folgenden behandelte Broschüre aus dem Jahr 1953. 60.000 Exemplare wurden von dieser ersten Version gedruckt.⁸⁵² Sie war mehrere Jahre lang in Gebrauch und wurde 1956 erneut aufgelegt, diesmal mit einer kleineren Auflage von 40.000.⁸⁵³ Auch hier findet sich das Logo mit dem kursiv gesetzten Schriftzug *Ferienland*. Das verwendete quadratische Papierformat (21x21 cm) blieb für alle weiteren Imagebroschüren erhalten. Das aufwändig mit Goldfarbe gedruckte Cover zeigt in stark stilisierter Form die Umrisse des Bundeslandes und das Landeswappen. Die Brückenfunktion wird durch einen zusätzlichen Bogen um die Umrisse symbolisiert.

852 Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee. Kiel 1953, S. 2.

853 Vgl. Landesamt für Verkehr Schleswig-Holstein (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee. Kiel 1956. Diese Ausgabe ist die von mir für die Bearbeitung benutzte. Die erste Ausgabe wurde nur für Vergleiche herangezogen.

Abbildung 3: Titelblatt der Broschüre: „Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee“ von 1953



Auch bei dieser Broschüre handelt es sich nach den Angaben des Autors und Fremdenverkehrsreferenten Harald Gondesen um ein „Bilderbuch“. Im Vergleich zu der früheren Publikation enthält sie deutlich mehr Text, der wegen seiner blumigen Prosa eine Vielzahl von Assoziationen weckt.⁸⁵⁴ Ein Textauszug kann zeigen, welche Wahrnehmung von Schleswig-Holstein im Wirtschaftsministerium gewünscht war:

„Nicht für sich allein stehen die kraftvolle Frische der Westküste, die herbe Schönheit der Marschen, die sprödere Stille der Mitte, die festliche Anmut der Waldzonen und Seenplatten und die in hellem Glanz liegenden Ufer der blauen Ostsee – sie wuchsen zusammen zu einer Landschaft, die bei aller bestrickenden Vielfalt heiter in sich ruht. Es ist ein Land voll ungebrochener Jugendfrische, voller Farben und Stimmungen, voller Ruhe

854 Ebd., S. 2.

und Geruhsamkeit, das zu sich selber finden läßt. Wer aber schwerer mitgenommen wurde vom unerbittlichen Raubbau, den die Zeiten mit uns treiben, wer das Jungbad einer totalen Kur sucht, der wird in den Heilbädern, an der See oder in Moor und Sole, Erholung und Kräftigung finden.“⁸⁵⁵

Schleswig-Holstein wird als Land der Gegensätze präsentiert, das trotz aller naturräumlich bedingten und historisch gewachsenen Unterschiede eine Einheit darstellt. Ruhe und Stille sind die Schlüsselbegriffe. Während die Vergnügungsreise in der oben analysierten Druckschrift noch ein legitimes Unterfangen war, sollten sich die hier angesprochenen Urlaubswilligen vorrangig von den Anstrengungen der modernen Gesellschaft erholen, selbst diejenigen, die keine medizinische Kur benötigten. Die Seebäder sind vor allem Heilbäder, das Baden im Meer also kein Spaß, sondern Dienst am eigenen Körper. Auch wenn sich diese Narration durch große Teile des Heftes zieht, wird sie nicht vollkommen durchgehalten. In den mondänen Bädern an der Nordseeküste, besonders auf Sylt, darf dann doch gefeiert werden. Bei „Musik, Tanz, Flirt“ kann die Gesellschaft anderer Menschen genossen werden, aber nur in Maßen und, mit Abendgarderobe, in kultivierter Form.⁸⁵⁶ Nur wenige Fotos zeigen tatsächlich Strandszenen mit leicht bekleideten oder nackten Urlauber_innen, die einem mehr oder weniger hedonistischen Freizeitvergnügen nachgehen. Stattdessen wird betont, dass man auch in Jahreszeiten, in denen das Baden nicht möglich ist, z. B. bei Spaziergängen das Meer genießen kann.⁸⁵⁷ Das Stichwort lautet hier: Saisonverlängerung! Dieser Publikation ist eine Karte am Ende des Heftes beigelegt. Es handelt sich um eine nur wenig verfremdete thematische Karte mit Informationen zu den Fremdenverkehrsbetten, unterlegt von einer physischen Karte mit den Verkehrswegen.

Auch diese Broschüre bietet einen Rundgang durch die verschiedenen Regionen des Landes samt fotografischer Darstellung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Ausgangspunkt ist wieder die Landeshauptstadt mit der Kieler Förde, die in den teilweise kolorierten Fotografien als Hafen- und Industriestandort präsentiert wird. Als zweite Großstadt des Landes wird Lübeck durch dieselben Fotografien wie in

855 Ebd.

856 Ebd., S. 23.

857 Vgl. ebd., S. 20f.

der früheren Veröffentlichung gezeigt, dagegen sind die Fotografien zu den Sehenswürdigkeiten in anderen Teilen des Landes fast alle neu. Dies wirkt ein wenig lieblos und zwar nicht deswegen, weil die Fotos schon bekannt sind, sondern weil es sich im Gegensatz zur bildlichen Repräsentation der Landeshauptstadt um schwarz-weiß Aufnahmen ausschließlich historischer Bauwerke handelt.

Die Broschüre verfolgt wie zuvor den Ansatz, die landschaftlichen und kulturellen Reize des Bundeslandes herauszustellen, um den Leser_innen durch ein Erleben dieser Natur- und Kulturstätten wahre Erholung von den Zumutungen der kapitalistischen Gesellschaft zu bieten. Während Fotografien von Menschen und Bauwerken in der zeitgenössischen Werbewirtschaft als zugkräftig für die Reiseentscheidung eingeschätzt wurden, gilt dies für die Vielzahl der in diesem Prospekt anzutreffenden reinen Landschaftsaufnahmen nicht.⁸⁵⁸ Hier stehen die Erkenntnisse der Werbewirkungsforschung dem Auftrag der Imagewerbung für ein Bundesland entgegen, denn das spezifisch Schleswig-holsteinische an Schleswig-Holstein herauszustellen musste für den Werbefachmann Gondesen der Auftrag bei der Erstellung dieser Broschüre sein.

Der die verschiedenen Fotografien begleitende und für ein Bilderbuch recht ausführliche Text versucht sich in einer Beschreibung einzelner Regionen Schleswig-Holsteins. Text und Bilder passen nicht in allen Fällen in geographischer Hinsicht zusammen, die Fotos erfüllen also nicht immer die Funktion, gerade Gelesenes zu illustrieren und zu ‚vertiefen‘. Doch auch im Text ist das Hauptthema die Ruhe, die die schleswig-holsteinische Landschaft den Erholungssuchenden bietet, und diese müsse bewusst erlebt werden und könne von dem nicht erfahren werden, der „mit ‚achtzig Sachen‘ und mehr von Hamburg über die Autobahn braust.“⁸⁵⁹ Der hier entworfene Fremdenverkehr müsse also entschleunigt sein, die Landschaft über verschiedene Stationen erschlossen werden. Selbst der Badeurlaub solle nicht ortsfest erfolgen, sondern im Rahmen einer Bädertour, bei der beispielsweise die Bäder

858 Vgl. Knebel, Hans-Joachim: Strukturwandlungen im modernen Tourismus, S. 93f.

859 Landesamt für Verkehr Schleswig-Holstein (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein, S. 5.

an der Lübecker Bucht etappenweise bereist werden.⁸⁶⁰ Mit der Broschüre sollte ein zahlungskräftiges, kultiviertes Publikum angesprochen werden, dem das Natur- und Kulturerlebnis an erster Stelle stand: Spaziergänge am herbstlichen Strand und hochklassige Unterhaltung in den mondänen Bädern für die einen und Heilkuren und beschauliche Ruhe in Kurorten „um den Körper abzuhärten gegen alle Gefährdung durch den Stadtwinter“ für die anderen.⁸⁶¹ Das imaginierte Publikum war hierbei noch mit wenig zufrieden: noch reichte die Bewegung auf zwei oder allenfalls zu Pferd auf vier Beinen, noch musste das ‚Draußen‘ noch nicht als Erlebnisraum konstruiert werden, um werbewirksam zu sein.⁸⁶² Dennoch ist die Ansprache insofern passgenau, als dass der Massentourismus in den Bädern am Beginn der 50er Jahre noch in den Anfängen steckte und die hier entworfenen Bilder ja in werblichem Sinne Begehren wecken sollten. Der Realität in den kleinen Pensionen oder Privatunterkünften ohne fließend warmem Wasser entsprach das beworbene Image von Schleswig-Holstein nur sehr begrenzt.

6.3 Internationalität und Kurtourismus (1959)

Zum Ende des Jahrzehnts, wurde die Broschüre „Ferienland zwischen den Meeren. Mit den Augen der Möwen gesehen“ in einer Auflage von 80.000 Stück gedruckt.⁸⁶³ Diese erfüllte nicht nur den Zweck der Imagewerbung für Urlauber_innen, sondern wurde offensichtlich auch als Geschenkausgabe an besondere Gäste überreicht, denn die in der Universitätsbibliothek Kiel aufbewahrte Ausgabe ist in Leinen gebunden und mit einem geprägten Schleswig-Holstein-Wappen versehen. Es handelt sich aber gleichwohl um eine Publikation, die in die Reihe

860 Vgl. ebd., S. 11.

861 Ebd., S. 31.

862 Vgl. Schlottmann, Antje: Erlebnisräume/Raumerlebnisse: Zur Konstruktion des „Draußen“ in Bildern der Werbung. In: Wöhler, Karlheinz/Pott, Andreas/Denzer, Vera (Hg.): Tourismusräume. Zur soziokulturellen Konstruktion eines globalen Phänomens. Bielefeld 2010, S. 67-85, hier S. 80-82.

863 Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. Mit den Augen der Möwen gesehen. Kiel 1959.

der hier behandelten touristischen Imagebroschüren gehört, was die Fotos und die inhaltliche Gestaltung der Broschüre zeigen.⁸⁶⁴ Die traditionelle Anmutung des Einbands wird auf der dritten Seite durch die Abbildung einer stilisierten Verkehrswegekarte gebrochen, die die Möglichkeiten illustriert, Schleswig-Holstein aus verschiedenen Teilen Deutschlands und Europas zu erreichen. Die Fahrverbindungen nach Skandinavien stehen im Fokus. Serifenlose Schrift und ein durch die geometrische Anordnung der Verkehrsverbindungen entstehendes Muster erzeugen den Eindruck von Modernität. Die Karte dient aber trotz der starken Stilisierung der Orientierung. Dies gelingt durch die Kennzeichnung der wichtigsten Fremdenverkehrsorte durch gelbe Punkte vor grauem Hintergrund. Die Auflistung von Großstädten (mit Ausnahme von Belgrad allesamt in Westeuropa gelegen) an den Enden der die Verkehrswege symbolisierenden Linien soll eine gewisse Weltläufigkeit suggerieren. Dabei kam ein Großteil der Urlauber_innen ja gerade nicht aus dem Ausland. Die Zielgruppe lag also wohl tatsächlich bei Geschäftsreisenden oder ausländischen Wirtschaftsdelegationen, die in der Realität aber nur einen sehr kleinen Teil der Auflage erhalten haben. Für die Urlauber_innen funktionierte diese Ansprache aber ebenso, konnten sie sich doch in internationaler Gesellschaft fühlen.

Bei den abgedruckten Bildern handelt es sich, bis auf zwei Ausnahmen, um Luftbildaufnahmen schleswig-holsteinischer Städte und Feriengebiete. Außerdem sind je ein Foto der titelgebenden Möwe und einer Familie mit Kind vor einer Sonnenuntergangsszene am Strand zu sehen. Daneben finden sich kleine gezeichnete und wie die o. g. Karte in Gelb und Grau gehaltene Illustrationen von Strandszenen und touristischen Bauten wie Kurzentren etc. Die durchweg farbigen Fotos dienen vor allem der Illustration und erzeugen Attraktivität durch die besonderen Aufnahmebedingungen der aufwändigen und kostspieligen Luftbildfotografie. Sie haben aber durch den großen Abstand von den gezeigten Motiven nur sehr bedingt informativen Charakter, sollen also eher einen oberflächlichen Eindruck von der Gestalt des Bun-

⁸⁶⁴ Ein textgleiches Exemplar in Broschur für die kostenlose Verteilung findet sich in HAT, Nr. Do61/01/00//45-80. Schleswig-Holstein übergreifend. Das Cover dieser Ausgabe ziert eine gezeichnete weiße Möwe vor einem hellblauen Hintergrund und das Landeswappen.

deslandes in der bestimmenden Farbe Grün erzeugen, die durch die blau reflektierenden Wasserflächen an den Küsten gebrochen wird.

Verantwortlich für den Text der Broschüre war ebenfalls Fremdenverkehrsreferent Gondesen, der auch hier das Bundesland in blumigen Metaphern beschreibt. Der Stil des Textes ist aber im Vergleich zu früheren Publikationen deutlich fokussierter und straffer. Er erzeugt einen professionelleren Eindruck, was an der Beratung durch die Werbeagentur Kellermann liegen kann.⁸⁶⁵ Der Text ist gegliedert durch die Präsentation der beiden Großstädte, gefolgt von einem Abschnitt zu weiteren Hafenstädten, die in diesem Prospekt die Vorstellung der Residenzstädte ersetzen – auch hier steht also das Meer als Verkehrsweg im Mittelpunkt. Es folgen die Urlaubsgebiete Ostseeküste, Heilbäder im Binnenland und Elbregion, zum Abschluss wird die Nordseeküste thematisiert.

Die der Information dienenden Teile des Textes werden durch das Motiv des Möwenfluges gerahmt, das auch durch die Luftaufnahmen vermittelt wird:

„Mit den Augen der Möwen sehen...
wer wünscht sich das nicht? Am einsamen Strand, im weißen, sonnenheißen Dünensand schauen wir dem Flug der Silbermöwen nach. Wir lauschen dem heiseren Möwenschrei, der – auch in der Erinnerung noch – so sehnsüchtig macht nach Weite, nach Wolken, nach nicht endendem Horizont. [...] Kjau, kjau, kjau – klingt über uns der Möwenschrei. Und wir tun es den Möwen gleich: blicken auf dieses Land, das Hunderttausenden schon das Kostbarste geschenkt hat, das wir Menschen kennen: Muße.“⁸⁶⁶

Das letzte Wort des Zitats ist der Schlüsselbegriff zur Deutung des Möwenmotivs und der Abbildungen dieses Landes: Muße als zweckbefreite und selbstbestimmte Gestaltung der Freizeit bildet den Anlass für einen Urlaub in Schleswig-Holstein. Auch wenn Ruhe und Erholung die Bestandteile des hier erzeugten Images von Schleswig-Holstein darstellen, finden sich auch viele Hinweise auf das zentrale Imagemotiv des kommenden Jahrzehnts, die Heilkur. Als wesentliches Krankheitssymptom moderner Gesellschaften werden in der Broschüre Erschöpfungszustände ausgemacht. Die Hervorhebung von Kuranwen-

865 Vgl. ebd., S. 30.

866 Ebd., S. 4.

dungen zur Linderung dieser Beschwerden finden sich auf zahlreichen Seiten des Prospekts. Daneben gibt es aus heutiger Sicht befremdlich wirkende Argumente für Ferien in dem Bundesland, wie beispielsweise den Hinweis auf die besondere Heilintensivität des Sonnenbades aufgrund der hohen UV-Strahlung in den Sommermonaten.⁸⁶⁷ Diese Broschüre bildet m. E. in der Reihe der Image-Prospekte des Wirtschaftsministeriums eine Übergangsstufe weg von der Vergnügens- und hin zur Kurreise der 60er Jahre.

6.4 Heilkuren für alle (1963)

Im Jahr 1963 wurde der Image-Prospekt zum Ferienland grundlegend überarbeitet. Das in der vorliegenden Version mit einer Auflage von 70.000 Exemplaren gedruckte Heft folgt hinsichtlich Format und grundsätzlicher Gliederung den Vorgängern. Die Brückenfunktion der 50er Jahre wurde im Titel verändert zu einer Bezugnahme auf Nord- und Ostsee. Als „Ferienland zwischen den Meeren“ wurde das Land nun beworben.⁸⁶⁸ Das Hochglanzcover der fast durchweg farbig bebilderten Broschüre zeigt in Goldfarbe den Landesnamen und den Untertitel in deutlich kleinerer Schriftgröße vor einer mit blauen Strichen angedeuteten Wasserfläche. Weiterhin ist das Landeswappen sowie eine abstrakt gezeichnete Möwe zu sehen. Golddruck und Pinselführung lassen auf den ersten Blick an die Ästhetik der 50er Jahre denken, die stilistischen Veränderungen zur Covergestaltung gegenüber früheren Publikationen sind gering. Auf Seite drei findet sich erneut ein Abdruck der schon aus der Vorgängerpublikation bekannten Verkehrswegkarte, die aber hier nicht mehr wie in der vorangegangenen Broschüre die beigefügte Schleswig-Holstein-Karte ersetzt. Der überschaubare Text wurde laut Verlagsangabe von Gerda Panka-Dietz verfasst, die als Autorin auch Imagewerbung für andere Regionen erstellt

⁸⁶⁷ Vgl. ebd., S. 15, 18f., 23, 25f.

⁸⁶⁸ Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. Kiel 1963.

und einen Schönheitsratgeber publiziert hat.⁸⁶⁹ Die Möwe des Titelblattes bleibt in abgewandelter Form als Zeichnung im Innenteil erhalten, passend zu den aus großenteils aus Luftaufnahmen bestehenden Fotos. Neben diesen bilden stark bearbeitete Fotos, bei denen absichtlich die Farbe entfernt wurde, um einen Kontrast zu den Farbaufnahmen zu erzeugen, sowie wenige vom Boden aufgenommene Fotografien den Bildteil des Heftes. Die beiden Großstädte des Landes sind erneut der Ausgangspunkt, wieder wird zunächst die Landeshauptstadt und im Anschluss Lübeck durch Fotos vorgestellt. Kiel wird als „ein ‚Kurort‘ mit ganz eigener Note“ vorgestellt.⁸⁷⁰ Angesprochen werden die Kieler Woche und das Hindenburgufer und die Fährverbindung nach Norwegen, nicht jedoch der Industriestandort. Mehrere Fotos der Kieler Förde und der Innenstadt illustrieren den kurzen Text. Lübeck hingegen wird nur durch ein einziges Foto des Holstentors und einen Kurztext behandelt. Hier steht die historische Funktion als Hansestadt und als Endpunkt der historischen Salzstraße im Zentrum, der die Überleitung zu der Beschreibung kleinerer Orte entlang jenes Verkehrsweges wie Lauenburg oder Ratzeburg bildet, die wiederum in Luftaufnahmen gezeigt werden. Auf den Abbildungen sind folglich nur selten Menschen zu erkennen und wenn, dann handelt es sich eher um unauffällig wirkende Personen, die weder durch Jugendlichkeit noch durch besondere Attraktivität ins Auge fallen. Dies gilt auch für den im Vergleich etwas breiteren Teil, den die verschiedenen Urlaubsregionen des Bundeslandes einnehmen (Ostseebäder, Holsteinische Schweiz, Elbregion, Nordseebäder). Neben den Luftbildaufnahmen von Ostseebadeorten werden Stadtansichten gezeigt. Abgebildet sind augenscheinlich gewöhnliche Tourist_innen bei verschiedenen Freizeitaktivitäten.

869 Dies ergab eine kurze Internetrecherche mit Google zu der Autorin. Da die dort ermittelten Publikationen nicht eingesehen wurden, werden sie hier auch nicht verzeichnet.

870 Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren, S. 5-8.

Abbildung 4: Zwei Ansichten aus der Broschüre „Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren“, S. 20



KELLENHUSEN
beliebtes Familienbad
zwischen Wald und See



GRÜMITZ
„Bad an der Sonnenseite“
Eine neue, große Schwimm-
halle bietet Gelegenheit,
bei jedem Wetter
zu baden

Die Fotografien dienen zusammen mit dem begleitenden Text der Illustration der Modernität und Familienfreundlichkeit der schleswig-holsteinischen Bäder, die zahlreiche Freizeitaktivitäten ermöglichen. Die gezeigten Minigolfer_innen vermitteln in ihrer Badebekleidung mitsamt tropischem Baum im Kurpark eher Sommertemperaturen, als dass sie wie in früheren Werbeschriften durch die Abbildung nackter Haut Lust auf Urlaub in Schleswig-Holstein wecken sollen. Text und Bilder passen hier zusammen, „Ruhe“ und „Milde des Klimas“ sind die prägenden Begriffe. Entgegen früherer Imagebroschüren ist die

sprachliche Qualität des Textes aber deutlich schlechter.⁸⁷¹ Formulierungen wie „köstlichste Ferienlandschaften“ und „Kurorte und Fischerdörfer, die mit ihrer herzlichen Gastlichkeit, der Unbekümmertheit des Lebensstils wirkliche Ausspannung erlauben“ wirken eher wie Stilblüten denn wie professionelle Werbesprache, um die sich hier augenscheinlich bemüht wurde.⁸⁷²

In den die binnenländischen Regionen behandelnden Teilen dominieren die in Grüntönen gehaltenen Fotos der Kurorte und Landschaftsaufnahmen, die ebenfalls Ruhe ausstrahlen sollen. Auch hier wurden augenscheinlich Passanten oder echte und vor allem ältere Kurgäste in ihrer vornehmlich in Beigetönen gehaltenen Alltagskleidung fotografiert und keine professionellen Models. Der Text betont die Heilfunktion der Kurorte, die „ein klimatisch bevorzugtes Refugium für Erschöpfte und Erholungsbedürftige“ seien.⁸⁷³ Die Zielgruppe sind nicht mehr die von der Geschwindigkeit der modernen Arbeitswelt gestressten Berufstätigen, sondern deutlich ältere Bevölkerungsgruppen, werden doch die Bekämpfung von „Rheuma, Gicht und Abnutzungserscheinungen“ versprochen.⁸⁷⁴ Dies gilt ebenso für den die Nordseebäder behandelnden Teil. Noch deutlicher als im vorangegangenen Jahrzehnt, in dem Vergnügungsurlaub, wenn auch etwas verschämt, noch in Aussicht gestellt wurde, überwiegt in der Werbung für den Nordseetourismus der 60er Jahre der Heil- und Kurgedanke. Als erstes der Nordseebäder wird hier beispielsweise Bismarck thematisiert, das „gerade für ältere Leute, für abgespannte und nervöse Menschen empfehlenswert“ sei.⁸⁷⁵ Folgerichtig wird Sylt durch Fotografien der sturmgepeitschten Westerlander Promenade, eines Campingplatzes und von Reetdachhäusern dargestellt – allesamt menschenleer.⁸⁷⁶ Auch diese Broschüre wird von einer einghefteten, allerdings auch einzeln herausgegebenen thematischen Karte der Urlaubsregionen be-

871 Ebd., S. 18.

872 Ebd.

873 Ebd., S. 27.

874 Ebd.

875 Ebd., S. 34.

876 Vgl. ebd., S. 36f.

gleitet, in der das bekannte Logo „Ferienland“ wieder auftaucht, obwohl die Druckschrift selbst auf die Verwendung verzichtete.⁸⁷⁷

Bei der Mehrheit der Fotografien in diesem Prospekt handelt es sich nicht um Aufnahmen eines Sommerferiengebietes. Selbst in den beiden oben abgebildeten Fotos, die augenscheinlich bei gutem Wetter aufgenommen wurden, spielen die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung bei schlechtem Wetter eine wichtige Rolle. Noch deutlich stärker als in den 50er Jahren wurde also das Ziel der Saisonverlängerung verfolgt. Die Darstellung der schleswig-holsteinischen Landschaft gerade außerhalb der Sommermonate sollte ein Publikum ansprechen, das eben nicht so sehr an Strandurlaub, sondern an Erholung und an Kuren interessiert war. Dies gilt auch für die textliche Hervorhebung der verschiedenen Kuranwendungen. Schöne jugendliche Menschen sucht man in dem Heft weitgehend vergeblich, sodass auf der einen Seite festgestellt werden kann, dass die Schleswig-Holstein-Werbung hier ein realistisches Bild eines ‚normalen‘ (Kur-)Urlaubs ohne Verheißungen zu zeichnen versuchte, auf der anderen Seite nur eine begrenzte Zielgruppe tatsächlich ansprach. Es ist angesichts der unprofessionellen Formulierungen und der grammatischen Unsicherheiten des Textes allerdings fraglich, ob tatsächlich eine werbliche Zielgruppenfestlegung in der Publikation der Landesregierung stattgefunden hat. Vielmehr wirkt die Broschüre lieblos zusammengestellt. Die Frage nach einem bewusst intendierten Image des Ferienlandes ist also nicht leicht zu beantworten. Zumindest erscheint die beabsichtigte Präsentation als Ferienland der Alten und Kranken in der einzigen Imagebroschüre dieses Jahres nicht vollständig geplant, auch wenn der Titel des Heftes ja die Betonung der Region „zwischen den Meeren“ enthielt.

877 Die Karte weist ein eigenes Impressum mit einer Auflage von 225.000 Exemplaren im Jahr 1962 auf und ist somit älter als die behandelte Imagebroschüre. Das Logo wurde auch von dem in dieser Zeit noch in Schleswig-Holstein tätigen Fremdenverkehrsverband Nordmark verwendet, mit dem das Wirtschaftsministerium zusammenarbeitete und auf deren Orts- und Regionalprospekte auch verwiesen wurde. Vgl. den aus derselben Zeit stammenden Prospekt Fremdenverkehrsverband Nordmark (Hg): Land und Meer. Reise und Hotelführer Schleswig-Holstein. Hamburg mit Elbe und Heide. (Ausgabe 1961/62). Hamburg 1961.

6.5 Diversifizierung der Urlaubsformen (1968-1969)

Aus den Jahren 1968 und 1969 datieren zwei weitere Werbeschriften, die wiederum den Versuch unternahmen, das Bundesland auch außerhalb der Sommermonate für den Fremdenverkehr attraktiv erscheinen zu lassen.⁸⁷⁸ In den Auflagen von je 120.000 Exemplaren werden die gestiegenen Übernachtungszahlen seit den 60er Jahren deutlich. Bei der älteren der beiden Publikationen handelt es sich um eine Imagebroschüre im bisher beschriebenen Sinne, die jüngere ist ein hiervon abgeleitetes großes und mehrsprachiges Faltblatt mit dem gleichen Titel in ähnlicher Gestaltung, jedoch mit abweichenden Texten und Bebilderungen. Sie stammen aus der Übergangsphase am Ende des Jahrzehnts, als der Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein schon gegründet war, die Aufgabe der Imagewerbung aber noch nicht komplett auf diesen übergegangen war. Dies wird dokumentiert durch die Herausgabe des älteren Prospekts durch den Wirtschaftsminister unter dem Hinweis, dass die Verteilung durch den Fremdenverkehrsverband erfolge.⁸⁷⁹ Die Covergestaltung der beiden Prospekte ist einheitlich, mit gemalten Wellenlinien auf rotem Hintergrund bei der Broschüre und vor blauem Hintergrund bei dem Faltblatt, welches darüber hinaus in den Landesfarben gestaltet ist und insgesamt schlüssiger wirkt. Zwar ist dies die spätere Publikation, sie scheint mir aber in gestalterischer Hinsicht die Vorlage zu bilden.⁸⁸⁰ Der Innenteil beider Prospekte ähnelt in seiner Aufmachung einer anderen Publikation des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums aus jener Zeit, was m. E. zwar noch nicht auf eine geschlossene und verbindliche Gestaltungsrichtli-

878 Siehe Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland am Meer zu jeder Jahreszeit. Kiel 1968 (i. F. Ferienland am Meer 1968) sowie Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland am Meer zu jeder Jahreszeit. Kiel 1969 (i. F. Ferienland am Meer 1969).

879 Vgl. Ferienland am Meer 1968, S. 34; bei Ferienland am Meer 1969 fehlt diese Angabe, hier findet sich nur der Hinweis, sich für weitere Informationen an den Verband zu wenden.

880 Für diese Vermutung spricht auch die Beobachtung, dass der Farbverlauf der Wellenlinien schärfer ist und bei der früheren Broschüre nachträglich koloriert zu sein scheint. Eine noch frühere Broschüre, die als Vorlage für beide gedient haben könnte, war jedoch nicht zu ermitteln.

nie zurückzuführen zu sein scheint, zumindest aber für das Bemühen um einen annähernd einheitlichen Auftritt des Ministeriums spricht.⁸⁸¹ Ebenso wie der genannte Band arbeiten beide Druckschriften mit einem durch große Leerflächen gegliederten Layout mit geometrischer Anordnung der Bilder und Textfelder. Erstellt wurden die Broschüren nicht mehr im Fremdenverkehrsreferat selbst, sondern von der Agentur „der kontakt“, der schon genannten und auf Tourismuswerbung spezialisierten Werbeagentur.⁸⁸²

In inhaltlicher Hinsicht verwirklicht die Imagebroschüre von 1968 deshalb auch ein neues Konzept. Jede Doppelseite präsentiert eine „Bildergeschichte“, das Bundesland soll in sehr kurzen Texten – meist aus zwei bis drei Sätzen bestehend – und illustrierenden Fotos präsentiert werden.⁸⁸³ Alle Fotografien werden durch eine Legende mit genauer Bestimmung des Bildmotivs ergänzt. Nord- und Ostsee bilden den Anfangs- und Endpunkt dieses Rundgangs durch Schleswig-Holstein, bei dem die verschiedenen Möglichkeiten der Feriengestaltung im Mittelpunkt stehen. Urlaub in Schleswig-Holstein wird bereits im Einleitungstext neu definiert, das Heft will einen „Anreiz zum ‚Gar-nichtstun‘ und zum Erleben“ schaffen.⁸⁸⁴ Es sollen die Urlauber_innen durchaus aktiv das Ferienland entdecken und es sollen Freizeit und Selbstbestimmtheit als eigenständige Werte vermittelt werden: Urlauber_innen sollen also doch „[n]icht ‚nichts tun.‘“⁸⁸⁵ Kururlaub und medizinische Anwendungen sind nur ein, wenn auch wichtiger Aspekt, dem ein eigenes Kapitel gewidmet ist. Dieses betont wiederum durch die Bildauswahl (Freibadanlage am Meeresufer, junge Frau in einer mit Schlick gefüllten Badewanne, Aufnahme aus einem Hallenbad) den Freizeit- und Entspannungsaspekt.⁸⁸⁶ Die begleitenden Texte sollen Assoziationen wecken: „[...] ein paar Worte mit den derben, fröhlichen

881 Gemeint ist das ebenfalls in den Bereich der Imagewerbung für das gesamte Bundesland gehörende Buch Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg): Schleswig-Holstein. Wirtschaft und Verkehr. Berlin, Basel 1967.

882 Ferienland am Meer 1968, Umschlagrückseite; vgl. auch Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 26f.

883 Ebd., S. 3.

884 Ebd., S. 2.

885 Ebd., S. 13.

886 Vgl. ebd., S. 22f.

Fischern wechseln, Hafenatmosphäre genießen ... Büsum, Husum, Tönning ... dabei vielleicht fangfrische Krabben probieren.“⁸⁸⁷ Die Auslassungen lassen hier Raum für eigenes Erleben und durch die Aufzählung der Westküstenorte werden die vielfältigen Möglichkeiten für Ausflüge aufgezeigt. „Vielleicht angeln Sie eine prächtige Forelle. Abends gebraten: Schönster Lohn für einen aktiven Urlaubstag.“⁸⁸⁸ Durch die assoziative Aussage sollen Emotionen geweckt werden. Der Anreiz für einen Urlaub in Schleswig-Holstein wird nicht mehr wie zuvor durch nüchterne Präsentation der Natur- und Kulturschätze geschaffen, sondern hypothetische Urlaubserlebnisse stehen stellvertretend für die zahlreichen Möglichkeiten, die das Bundesland bietet, denn: „Kleinigkeiten sind es oft, an die wir uns erinnern.“⁸⁸⁹ Der Gefahr einer solchen textlichen Gestaltung, nämlich dass es für solches Erleben nicht unbedingt einer Reise nach Schleswig-Holstein bedarf, soll durch die begleitenden Fotos entgegengewirkt werden, die vermeintlich repräsentative Ansichten zeigen. Küstenorte, Inselansichten, Luft- und Naturaufnahmen sind es, die hier abgedruckt werden. Im Zentrum stehen aber nicht mehr historische Stadtansichten oder bekannte Sehenswürdigkeiten, sondern die durch ihre Beliebtheit für eine Vielzahl von Personen anschlussfähigen Ansichten sollen begleitend zum Text den Wunsch nach einer Reise in Richtung des nördlichsten Bundeslandes lenken.

Der als Faltblatt von derselben Werbeagentur konzipierte Prospekt von 1969 weicht in einigen Punkten von der oben beschriebenen Imagebroschüre ab. Eine großformatige thematische Karte präsentiert die verschiedenen Urlaubsorte. Angaben zu den einzelnen Kurbetrieben und zum Unterkunftsangebot fehlen hier ebenso wie nähere Erläuterungen zu den einzelnen Orten. Die verschiedenen Regionen, die miteinander in „Konkurrenz“ gesetzt werden, werden durch Textblöcke vorgestellt.⁸⁹⁰ Zwar wird auch hier eine positive Assoziationen weckende Sprache verwendet, dieser Aspekt wird aber gegenüber dem hohen Informationsgehalt der vergleichsweise langen Texte etwas zurückgenommen. Neben den beiden Regionen Nord- und Ostsee sind

887 Ebd., S. 7.

888 Ebd., S. 14.

889 Ebd., S. 9.

890 Vgl. Ferienland am Meer 1969.

es die Reiseformen des Kur- und Aktivurlaubs, die konkret beworben werden. Das Binnenland findet keine Berücksichtigung. Auch hier werden die potentiellen Urlauber_innen aufgefordert, „mehr als nur einen ‚Liegestuhl-Urlaub‘“ zu machen.⁸⁹¹ Mit dieser Zuspitzung verfolgte der Faltprospekt genau jene Werbestrategie, die auch für das kommende Jahrzehnt bestimmend bleiben sollte.⁸⁹² Diese ist in dem Prospekt sehr viel deutlicher zu erkennen als in der Imagebroschüre, da bei letzterer unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden. Für beide Publikationen gilt, dass sie neben den verschiedenen Urlaubsformen das Ziel der Saisonverlängerung verfolgen, um eine Verbesserung der Belegungsdauer der Fremdenverkehrsbetten zu erreichen. So stehen nicht alle in den Prospekten verwendeten Fotos stellvertretend für den Sommerurlaub. Regnen, gar schneien, sollte es in Schleswig-Holstein aber auch nicht. Beide Hefte versuchen zu suggerieren, dass es allenfalls etwas windig werden kann. Eine Ausweitung der Saison auf die Wintermonate wurde also nicht (mehr) versucht.

Es lässt sich feststellen, dass die beiden hier analysierten Druckschriften in mehrfacher Hinsicht die professionellsten der Schleswig-Holstein-Imagebroschüren darstellen. Neben dem augenfälligen Aspekt der durchdachten visuellen Gestaltung durch eine Werbeagentur ist nämlich auch hinsichtlich der Texte eine klare kommerzielle Botschaft erkennbar. Das Bundesland soll nicht mehr durch Texte und Bilder vorgestellt werden, um den Wunsch nach Urlaub zu wecken, sondern Bilder und Text informieren allein im Hinblick auf das Werbeziel der Steigerung der Übernachtungszahlen. Die beiden Veröffentlichungen am Ende der 60er Jahre schlossen die durch das Fremdenverkehrsreferat verantwortete Schleswig-Holstein-Werbung. Spätere, das gesamte Bundesland repräsentierende Prospekte, wurden allein in der Regie des FVV realisiert. Politische Interessen, wie die Erzeugung eines positiven Images von Schleswig-Holstein, spielten in der Fremdenverkehrswerbung der 70er Jahre nur noch eine untergeordnete Rolle, wurden aber nicht vollständig aufgegeben.⁸⁹³ Auch nach der Gründung des Fremdenverkehrsverbandes versuchte das Referat für Fremdenver-

891 Ebd.

892 S.o. Kapitel 5.4.5, Abschnitt „Werbetätigkeit des Verbandes“.

893 In den das gesamte Land repräsentierenden Imagebroschüren des FVV kann allerdings kein politischer Einfluss mehr nachgewiesen werden. Diese setzten voll-

kehr ein Akteur in der werblichen Erzeugung eines Schleswig-Holstein-Images zu bleiben, was sich in Zuständigkeitskonflikten zwischen Verband und Fremdenverkehrsreferat niederschlug, die aus einigen Andeutungen des Geschäftsführers Kramer herauszulesen sind.⁸⁹⁴ Der FVV organisierte dann in enger Absprache mit dem Wirtschaftsministerium Anfang der 70er Jahre eine sozialpsychologische Studie um zu ergründen, worin ein solches spezifisches Image des Bundeslandes überhaupt bestand.⁸⁹⁵ Wichtigstes Ergebnis dieser Studie war sicherlich, dass überhaupt kein deutsches Bundesland über ein Urlaubsiimage verfügte, sondern nur einzelne Regionen innerhalb von Bundesländern.⁸⁹⁶

6.6 Wandel der Imagewerbung in den 50er und 60er Jahren

Was hatte sich in den knapp zwanzig Jahren verändert, in denen die Schleswig-Holstein-Werbung durch das Wirtschaftsministerium verantwortet wurde? Zum einen wurden die Produktionsbedingungen, unter denen für Schleswig-Holstein geworben wurde, professioneller. Auch für die 50er Jahre gilt, dass die Herstellung und das Layout der Werbeschriften mit Hilfe profilierter Druckereien vollführt wurde. Inhaltlich verantwortlich blieb aber, mit Ausnahme der letzten beiden hier behandelten Imagebroschüren, das Wirtschaftsministerium bzw. speziell die Fremdenverkehrsreferenten. Eine Werbeagentur wurde erst in der zweiten Hälfte der 60er Jahre mit der Gesamtgestaltung beauftragt und auch hier dürfte noch ein großer inhaltlicher Einfluss des Fremdenverkehrsreferats bestanden haben. Diese Auslagerung führte

ständig auf eine professionelle Gestaltung und nicht zuletzt auf Sex als Konsumanreiz. Siehe hierzu z. B. die Broschüre Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Traumstrand mit Hinterland. Kiel 1975.

894 Vgl. Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr, S. 27f.

895 Siehe Hartmann, Klaus Dieter: Urlaub in Schleswig-Holstein. Eine motiv- und verhaltenspsychologische Untersuchung des Studienkreises für Tourismus e.V. Starnberg 1972.

896 Vgl. Kramer, Gerd: Meinungen über deutsche Landschaften. In: Studienkries für Tourismus e.V. (Hg): Reisemotive – Länderimages – Urlaubsverhalten. Ergebnisse der psychologischen Tourismusforschung. Starnberg 1981, S. 131–139, hier S. 134f.

letztlich bei aller Geschlossenheit der Werbebotschaft zu einer Abkehr vom inhaltlichen Kern der Kurreise. Die Werbung für Kuren hatte die 50er und die erste Hälfte der 60er Jahre besonders geprägt und war auch für die späteren Kampagnen des FVV weiterhin bedeutsam, allerdings nicht immer in gleichem Maße. Besonders stark ausgeprägt war die Betonung des Kurtourismus in der ersten Hälfte der 60er Jahre. In den Broschüren der 50er Jahre spielte er immer eine wichtige, aber nicht die wichtigste Rolle. Das in den Druckschriften entworfene Bild von Schleswig-Holstein im ersten vollen Nachkriegsjahrzehnt blieb zwar in traditionellen Darstellungsformen wie der Präsentation von Kulturgütern oder historischen Innenstädten verhaftet, die Gestaltung des Urlaubs an sich war jedoch weitgehend die Angelegenheit der Urlauber_innen selbst. Die starke Betonung des Kururlaubs und der Fokus auf Ruhe und Geruhsamkeit waren die prägenden Elemente des Schleswig-Holstein-Images in den 60er Jahren. Dieses Image wirkt in der Rückschau auch deutlich biederer als das des vorangegangenen Jahrzehnts.

Die 50.000 Exemplare der ersten Auflage 1951 wurden mit Sicherheit über mehrere Jahre hinweg an Interessent_innen verteilt. 1968 wurden von der letzten Broschüre des Ministeriums schon 120.000 Exemplare produziert. Die Verteilung über persönliche schriftliche Anfragen stellte den wichtigsten Vertriebsweg dar, den das Fremdenverkehrsreferat wohl selbst kaum noch hätte bewerkstelligen können. Zwar sind die gestiegenen logistischen Anforderungen im Zeitalter des Massentourismus nicht der alleinige Grund für die Verlagerung der Imagewerbung auf einen auf den Fremdenverkehr spezialisierten Verband. In ihnen spiegelt sich aber die (beginnende) Professionalisierung des Fremdenverkehrs. Die Herausgabe von Fremdenverkehrswerbung zur Erzeugung des Images für ein Bundesland durch ein Ministerium war am Übergang zu den 70er Jahren nicht mehr zeitgemäß. Zu sehr hatten sich in den hier behandelten 20 Jahren auch die Formen des Tourismus verändert. Die Imagebroschüren als Ausfluss der Arbeit des Wirtschaftsministeriums sind deshalb auch ein Beleg für die hier vertretene These, dass die Entstehung einer Fremdenverkehrspolitik auf Landesebene eine den Strukturwandel im Fremdenverkehr nur in sehr geringem Maße gestaltende, sondern eher nachholend begleitende Entwicklung gewesen ist.

7 Fazit und Schluss

Der in den vorangegangenen Kapiteln untersuchte Wandel im Fremdenverkehr zwischen 1950 und 1980 war tiefgreifend. Zwischen 1950 und 1980 stieg die Zahl der Übernachtungen in den Sommermonaten von 2,2 Millionen auf 19,6 Millionen. Die Zahl der Fremdenmeldungen, die am ehesten Auskunft über die Anzahl der tatsächlichen Gäste gibt, stieg von 366.000 auf 2,2 Millionen. Beide Werte, so wenig exakt sie auch sind, zeigen, dass sich der Fremdenverkehr bezüglich des Reiseverhaltens als auch den hier untersuchten Strukturen der Beherbergung von Urlaubsgästen in den 30 Jahren grundlegend geändert hat. Allerdings verlief diese Entwicklung nicht in allen Segmenten der Fremdenverkehrswirtschaft gleich. So war der Anteil der privaten Zimmervermietung durchgängig hoch, stieg bis zum Bau der Ferienzentren, die eine neue Stufe der Industrialisierung des Fremdenverkehrs einleitete, an, um dann bis zum Ende der 70er Jahre wieder auf den immer noch hohen Wert der 50er Jahre zurückzufallen. In Anbetracht der gewaltigen Steigerung der Übernachtungszahlen bedeutet dies, dass für einen immer größer werdenden Teil der Bevölkerung die Vermietung von Fremdenbetten ein Nebenerwerb wurde. Trotzdem wandelte sich auch dieser Bereich der Fremdenverkehrswirtschaft, der einherging mit dem steigenden gesellschaftlichen Wohlstand und mit der Veränderung dörflicher Strukturen, bei denen der Bau neuer Häuser und Wohnungen die zusätzliche Nutzung durch den Fremdenverkehr immer mit einzukalkulieren hatte.

Die Arbeit konnte zeigen, dass dieser Wandel regional sehr unterschiedlich ablief, dass es vor allem die Fremdenverkehrsgemeinden an der Ostsee waren, die die größeren Strukturveränderungen durchliefen. Die Ferienzentren stellten eine neue Angebotsform im Fremdenverkehr dar und veränderten das Gefüge der Fremdenverkehrswirtschaft nachhaltig, obwohl nur ein Teil von ihnen tatsächlich auf dem Markt erfolgreich war. Trotz der Pleite einiger dieser Großbetriebe verschwanden ja die Großbauten nicht, sondern wurden vielfach in priva-

te Ferienappartements unterteilt, die weiterhin von den Besitzer_innen oder ihren Gästen aufgesucht wurden – nun weitgehend außerhalb der Fremdenverkehrsstatistik. Die Fremdenverkehrsgemeinden an der Ostsee waren es dann auch, die von der Krisenphase des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs deutlich stärker betroffen waren als die in ihrer Struktur kontinuierlicher gewachsenen Orte an der Nordseeküste. Die Bewertung des Erfolgs der Ferienzentren fällt indes dennoch schwer. Sicher ist, dass mit dem Bau der Anlagen große Geldsummen verdient wurden. Ob der Bauträger damit einen Plan zum langfristigen Betrieb verfolgte, also ein nachhaltiges Konzept für die Steigerung des Fremdenverkehrs in strukturschwachen Regionen, muss zumindest bezweifelt werden. Die Bauträger stellten aber nur eine Gruppe von Akteuren bei diesen Großprojekten dar. Es konnte in dieser Arbeit gezeigt werden, dass der Bau der Projekte von verschiedenen Personengruppen mit unterschiedlichen Motiven vorangetrieben wurde. In Burg auf Fehmarn wurde der Bau des Ferienzentrums von der Lokalpolitik forciert. Die Stadt war auf Grund ihrer mittleren Größe aber in der Lage, zumindest in Ansätzen den Wandel des Fremdenverkehrs zu begleiten. In anderen Orten, wie z. B. Damp, war dies nicht der Fall. Hier blieb den städtischen Akteuren von Anfang an nur die Wahl, dem Ferienzentrum zuzustimmen oder es abzulehnen, mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen. Die Landesregierung war beispielsweise in Damp deutlich stärker involviert, verfolgte in der Gründungsphase der Ferienzentren aber keine planvolle Strukturpolitik, sondern setzte in den wenigen Jahren des Booms vor allem große Erwartungen in die wirtschaftlichen Struktureffekte der Anlagen, die sich vielerorts nicht erfüllten. In Anbetracht der Strukturschwäche vieler Regionen hatte sie aber auch kaum eine Wahl, war aber durch die Dimension des durch die Anlagen ausgelösten Wandels schlicht überfordert. Die Ferienzentren stellten in ihrer Grundkonzeption tatsächlich eine Alternative zu einer auf Kleingewerbe und Privatvermietung ausgerichteten Wirtschaftsstruktur im Fremdenverkehr dar. Sie beugten durch die Konzentration großer Menschenmengen an ausgewählten Orten einer gleichförmigen Bebauung der Küsten mit Ferienhäusern vor und sind unter Landschafts- und Umweltschutzgesichtspunkten als modern zu bezeichnen. Vom Publikum wurden die Anlagen dabei auch grundsätzlich angenommen, die zeitgenössische Kritik an

den Anlagen war also vor allem eine elitäre. Die Arbeit konnte durch die eingehende Betrachtung der verschiedenen an dem Bauboom der Ferienzentren und anderen Großprojekten beteiligten Akteure zeigen, dass die Geschichte der schleswig-holsteinischen Ferienzentren deutlich differenzierter zu bewerten ist, als bislang bekannt.

Nicht nur für die Kommunen mit Ferienzentren, sondern für einen Großteil der Fremdenverkehrsorte gilt indes, dass der wirtschaftliche Strukturwandel mit großen finanziellen Belastungen einherging, die die Kommunen selbst kaum bewältigen können. Für die Beherbergung von immer anspruchsvolleren Gästen wurden Gemeinschaftseinrichtungen gebaut, die in der Wintersaison weitgehend ungenutzt unterhalten werden mussten. An dieser Situation änderten auch die Bemühungen zur Saisonverlängerung nichts, die von der Betonung der Schönheit der schleswig-holsteinischen Landschaft in der Imagewerbung des Landes bis zur landesseitigen Förderung zum Bau von weiteren dieser Anlagen reichten, wie z. B. Meerwasserschwimmhallen. Eine wirtschaftspolitische Alternative bestand für die Fremdenverkehrsgemeinden zunächst aber nicht.

Durch die Landespolitik wurde der Wandel des Fremdenverkehrs mit verschiedenen politischen Instrumenten begleitet, die in dieser Arbeit erstmals analysiert wurden. So sollte der Bäderansatz schon seit den frühen 50er Jahren die finanziellen Belastungen der Gemeinden etwas abfedern. Dem großen Anstieg der Übernachtungszahlen war dieses Instrument aber nicht gewachsen. Der Bäderansatz wurde just in dem Moment abgeschafft, als der Bau der Ferienzentren begann und auch in anderen Fremdenverkehrsorten zahlreiche Bauprojekte starteten. Erst allmählich wurden mit der Entwicklung der Landes- und Raumplanung Strukturen geschaffen, die eine effektive Steuerung der Fremdenverkehrsstrukturentwicklung, beispielsweise durch Landesraumordnungspläne, ermöglichten. Die Großprojekte wurden hingegen nicht ohne Begleitung der Landesregierung und -verwaltung errichtet. Ein Konzept für den Ausbau des Fremdenverkehrs in dem Bundesland bestand jedoch nicht. Es wurde erst im Zuge der Errichtung der Anlagen entwickelt und zwar zunächst vor allem repressiv, d. h. auf die Verhinderung weiterer Anlagen ausgerichtet. Die Kommunen suchten in den 70er Jahren nach neuen Wegen zur Behebung ihrer Finanzprobleme. Die Einführung einer neuen Zweitwohnungssteuer,

die die Besitzer_innen von Ferienwohnungen zur Finanzierung des erhöhten Finanzbedarfs heranziehen wollte, war besonders umstritten. Gleichzeitig bemühten sich die Kommunen um eine Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse in den neuen politischen Instrumentarien der Raumplanung, waren damit aber zunächst nicht erfolgreich.

Auch die oppositionelle SPD hatte in dem CDU-regierten Schleswig-Holstein erheblichen Anteil daran, dass sich eine Fremdenverkehrspolitik, die bis zur Mitte der 60er Jahre als professionalisierte Fachpolitik noch gar nicht existierte, entwickeln konnte. Durch die erstmalige Formulierung fremdenverkehrspolitischer Zielvorstellungen in dem ausführlich diskutierten „weißen Plan“ wurde der Fremdenverkehr stärker als Thema in den landespolitischen Diskurs eingespeist. Der generellen Ablehnung von Fremdenverkehrsgroßprojekten durch die Landes-SPD standen hierbei aber die Interessen der lokalen Parteiorganisation und der Kommunalpolitik oftmals entgegen, wie an dem Konflikt um das geplatzte Großprojekt „Atlantis“ in Westerland auf Sylt zu sehen war. In diesem für Schleswig-Holstein bedeutendsten Fremdenverkehrsort formierte sich eine Protestbewegung, die zwar wohl nicht im Alleingang das stark symbolisch aufgeladene Großprojekt verhinderte, der aber doch ein erheblicher Anteil an dem Richtungswechsel der Landesregierung zugerechnet werden kann. Die durch die Diskussion um die Bedeutung des Fremdenverkehrs auf der größten Nordseeinsel immer stärker in das Bewusstsein der politischen Öffentlichkeit dringenden Fragen des Naturschutzes führten hierbei auch auf Seiten der konservativen Landesregierung zu einer verstärkten Wahrnehmung umweltpolitischer Notwendigkeiten.

Die Entstehung der Landesfremdenverkehrspolitik als Fachpolitik ist zum einen Ausdruck einer sich im Untersuchungszeitraum immer stärker professionalisierenden Landespolitik insgesamt, geht aber zum anderen auf die Initiative einzelner Personen in Landesregierung und Opposition zurück. Auf beiden Seiten des Landessparlaments standen Persönlichkeiten, die eine erhebliche Expertise aus der seit Langem bestehenden kommunalen Fremdenverkehrspolitik mitbrachten und das Politikfeld etablieren halfen. Dies kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Professionalisierung des Fremdenverkehrs entlang der gesellschaftlichen Entwicklung zu immer ausdifferenzierteren politischen und wirtschaftlichen Strukturen führte, wie die ebenfalls an der

Wende zu den 70er Jahren erfolgte Gründung des Fremdenverkehrsverbandes zeigt.

Auch gesellschaftlicher Wandel spiegelte sich in den Strukturen des schleswig-holsteinischen Fremdenverkehrs wider. Immer größere Bevölkerungsteile konnten in ihrem jährlichen Sommerurlaub verreisen – die Entstehung des modernen Massentourismus fällt in den Untersuchungszeitraum. Von dieser Entwicklung war Schleswig-Holstein in mehrfacher Hinsicht betroffen. Der kontinuierliche Anstieg der Übernachtungszahlen in den 50er und 60er Jahren ließ viele glauben, dass sich diese Steigerungen auch weiterhin würden fortsetzen lassen. Auch dies kann die über die tatsächlichen Bedarfe hinaus geplanten Ferienzentren erklären. Der Trend zu Auslandsreisen und die allgemeine Sättigung auf dem Beherbergungsmarkt des noch mehr als andere Ferienregionen von gutem Wetter abhängigen Schleswig-Holstein zeigten aber auch die Grenzen dieser Entwicklung auf. Die 80er Jahre waren in dieser Hinsicht eine Phase der Stagnation. Weitere 40 Jahre später steht der Fremdenverkehr des Landes aber sehr gut da. Aktuell verzeichnet das Bundesland laut Aussage des Tourismusverbandes 28 Millionen Übernachtungen in gewerblichen Unterkünften. Angepeilt seien für 2025 30 Millionen Übernachtungen.⁸⁹⁷ Heute wird also offensichtlich deutlich vorsichtiger, und damit wohl auch realistischer geplant.

Es bleibt, einen Ausblick auf zukünftig notwendige Forschung zu wagen, damit das in der Einleitung dieser Arbeit formulierte Ziel einer ‚Tourismusgeschichte‘ Schleswig-Holsteins vollständig eingelöst werden kann. Als Region mit dem größten Strukturwandel wurde von mir die Ostseeküste identifiziert. Zwar wurden auch die Entwicklungen an der Nordseeküste, die auch dort zu beobachtenden Veränderungen in der Beherbergungsstruktur und der dort etwas anders verlaufende Bauboom der späten 60er und frühen 70er Jahre beschrieben, eine

897 Vgl. Sparkassen-Tourismusbarometer 2017, Infobrief 1/2017. Dieses in Zusammenarbeit des heute als Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH) firmierenden Fremdenverkehrsverbandes ist zu finden unter http://www.tvsh.de/fileadmin/content/Startseite/TB_SH_Infobrief_1_2017_final.pdf, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017; vgl. auch Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2016/2017. Hamburg 2017, S. 187, Tabelle 10,6.

noch differenziertere Betrachtung der Entwicklung an der Nordseeküste wäre jedoch wünschenswert. So könnte der hier auf der Mikroebene untersuchte Wandel in Burgtiefe durch eine Komplementärstudie beispielsweise zu Westerland auf Sylt weitere Erkenntnisse über Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Wandlungsprozesse liefern. Hierbei wären z. B. Fragen nach der Veränderung der Siedlungsstruktur in den Fremdenverkehrsorten zu stellen. Die völlige Neuanlage eines Fremdenverkehrsortes wie auf Fehmarn oder in Damp wäre in den traditionellen Urlaubsorten auf der Nordseeinsel in dieser Form überhaupt nicht möglich gewesen, was sich auch in dem dort dauerhaft hohen Anteil der Privatvermietung an der Beherbergungsstruktur ausdrückt. Wünschenswert wäre auch eine Ausweitung des betrachteten Zeitraums, der die hier nicht behandelten Jahrzehnte bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, die dort durch die Informationstechnologie und durch die Wiedervereinigung verursachten Strukturveränderungen behandelt. Auch in der heutigen Dienstleistungsgesellschaft stellt der Fremdenverkehr einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in Schleswig-Holstein dar, die Behandlung des Themas durch Historiker_innen, die die Genese aktueller Strukturen untersuchen, bleibt also weiterhin relevant.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Verwendete Archivbestände

Amtsarchiv Schlei-Ostsee (AmA SchIO)

Protokollbuch der Gemeinde Damp, Sitzungen Dezember 1968-April 1969

Archiv der sozialen Demokratie der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn (AdsD)

Bestand 3/SHAB, SPD-Landesverband Schleswig-Holstein

Archiv des Tourismusverbands Schleswig-Holstein bei der privaten Archivierungsfirma Denker (Archiv TVSH)

Jahresberichte des Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein (FVV) 1969-1973

Jahresberichte des Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein 1964-1980

Bestand alte Verbandsprospekte

Fraktionsarchiv der SPD im schleswig-holsteinischen Landtag (FrA SPD Landtag SH)

Microfiche-Archiv: Signaturgruppe 216

Historisches Archiv zum Tourismus an der Technischen Universität Berlin (HAT)

Bestand Do61/01/00 Schleswig-Holstein, übergreifend und sonstige Gebiete

Bestand Do61/01/31 Schleswig-Holstein, Nordsee

Bestand Do61/01/32 Schleswig-Holstein, Ostsee

Bestand Do61/01/99 Schleswig-Holstein, Nordsee

Kreisarchiv Nordfriesland (KrA NF)

Abt. B4, Nr. 3513 und 3514, jeweils 2 Bände

Landesarchiv Schleswig-Holstein (LAS)

Abteilung 691, Wirtschaftsministerium

Stadtarchiv Burg auf Fehmarn (StA Burg)

Protokoll Kurbetriebsausschuss

Protokoll Magistratssitzungen

Protokoll Stadtvertretersitzungen

Schautafeln der Wettbewerbsbeiträge zum Architektenwettbewerb Burgtiefe von 1965

Tourismus und Freizeitverkehr auf der Insel Fehmarn – Strukturen und Prozesse der touristischen Inwertsetzung eines peripheren Küstenraums und ihre regionalwirtschaftlichen Auswirkungen. Berichte über ein kulturgeografisches Hauptpraktikum an der Universität Hannover. Wintersemester 1984/85.

Parlamentsdokumente, Gesetze und Verordnungen

Plenarprotokoll

Schleswig-Holsteinischer Landtag: Wortprotokoll über die Tagung des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Kiel 1946-1950.

Schleswig-Holsteinischer Landtag: Stenographische Berichte. Kiel 1950-1971.

Schleswig-Holsteinischer Landtag: Plenarprotokoll. Kiel 1971-.

Drucksachen

Schleswig-Holsteinischer Landtag: Drucksache. Kiel 1946-.

Gesetzsammlungen und Gesetzestexte

Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Amtsblatt für Schleswig-Holstein. Kiel 1946-.

Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein. Kiel 1947-.

Innenminister des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Sammlung des Schleswig-Holsteinischen Landesrechts. 2 Bde. Kiel 1963.

Zeitung und Zeitschriften

Bauwelt
 Capital
 Der Spiegel
 Deutsche Bauzeitschrift – DBZ
 Die Welt
 Eckernförder Zeitung
 Fehmarnsches Tageblatt
 Flensburger Tageblatt
 Husumer Nachrichten
 Kieler Nachrichten
 Lübecker Nachrichten
 Ostholsteiner Anzeiger
 Schleswig-Holsteinische Landeszeitung
 Sylter Rundschau
 Zeit

Gedruckte Quellen und Literatur

- Abelshauser, Werner: Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945. Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn 2004.
- Alberts, Klaus/Höhns, Ulrich: Architektur in Schleswig-Holstein seit 1945. 200 Beispiele. Hamburg 1994.
- Albrecht, Thorsten: Travemünde. Vom Fischerort zum See- und Kurbad. Chronik. Lübeck 2005.
- Amarhouche, Said: Deutsche und französische Regionalwirtschaftspolitik unter besonderer Berücksichtigung der Fremdenverkehrsaktionsprogramme an der deutschen Ostseeküste und im Languedoc-Roussillon. Uni-Diss. Köln 1973.
- Amenda, Lars: „Tor zur Welt“. Die Hafenstadt Hamburg in Vorstellungen und Selbstdarstellung 1890-1970. In: Amenda, Lars/Grünen, Sonja: „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert. München 2008, S. 9-98.
- Bajohr, Frank: „Unser Hotel ist judenfrei“. Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert. 2. Aufl. München 2002.
- Bajohr, Frank: Bürgerliche Lebenswelt und Bäder-Antisemitismus an der deutschen Ostseeküste. In: Kurilo, Olga (Hg.): Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert. München 2009. S. 55-80.

- Baudissin-Zinzendorf, Ute: Freizeitverkehr an der Lübecker Bucht. Eine gruppen- und regionsspezifische Analyse der Nachfrageseite. Kiel 1988.
- Becker, Emil: Der Zweckverband der Ostseebäder. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand, S. 217-222.
- Beratungsstelle für Fremdenverkehr im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein. Kiel 1951.
- Bernadotte, Lennart: Stellungnahme des Rates zu den landespflegerischen Problemen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste, insbesondere im Zusammenhang mit dem Erholungsverkehr. In: Deutscher Rat für Landespflege (Hg.): Landespflege an der Ostseeküste. Bad Godesberg 1969, S. 5-8.
- Beseler, Hartwig/Dethlefsen, Klaus/Gelhaar, Kurt: Architektur in Schleswig-Holstein 1900-1980. Neumünster 1980.
- Blackbourn, David: Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft, München 2008.
- Boeckmann, Barbara: Begegnung mit einem liebenswerten Studienobjekt. In: Klose, Werner/Gemeinde Sankt Peter-Ording (Hg.): 100 Jahre Bad Sankt Peter-Ording. Vom Badekarren zur Badekur. Sankt Peter-Ording 1977, S. 102-112.
- Bösch, Frank: Arbeit, Freizeit, Schlaf: Alltagspraktiken als Perspektive der bundesdeutschen Zeitgeschichte. In: Bajohr, Frank u.a. (Hg.): Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik. Festschrift für Axel Schildt. Göttingen 2016, S. 301-313.
- Borchert, Ralf: Tourismuspolitik. 2. Aufl. Berlin 2014.
- Braatz, Wolfgang: Berichtigung der Ostsee. In: Bauwelt (1970), S. 1095-1103.
- Braun, Axel: Voraussetzungen, Probleme und Auswirkungen von planerischen Maßnahmen im Fremdenverkehrsraum – aufgezeigt am Beispiel eines Hotel-, Kongreß- und Freizeitzentrums an der Lübecker Bucht. In: Die Heimat. Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von Schleswig-Holstein und Hamburg 86 (1979), S. 113-126.
- Bresgott, Hans-Christian: Ostseeküste – Ostseebad. Von der Entdeckung des Nordens zur Entstehung der deutschen Ostseebäder im 19. Jahrhundert. Konstanz, München 2017.
- Briesen, Detlef/Strubelt, Wendelin: Zwischen Kontinuität und Neubeginn: Räumliche Planung und Forschung vor und nach 1945. In: Strubelt, Wendelin/Briesen, Detlef. (Hg.): Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland. Frankfurt 2015, S. 15-54.
- Brockhaus Enzyklopädie in 30 Bänden. 21. Aufl. Leipzig, Mannheim 2006.
- Bröder, Sonja: Westfälische Kulinarik in Reiseberichten und touristischer Vermarktung. In: Moser, Johannes/Seidl, Daniella (Hg.): Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster 2009, S. 153-165.

- Bruns, Herbert: Lebensschutz oder Bioprotektion als Integration von Menschen-, Tier-, Pflanzen-, Natur- und Landschaftsschutz. Wissenschaftliche Begründung und praktische Forderungen zur Erhaltung und Schaffung gesunder Lebensgrundlagen des Menschen, der Tiere und der Pflanzen. Wiesbaden 1969.
- Bruns, Herbert: Sylt. Natur und Landschaft, Naturschutz, Erholung und Fremdenverkehr, Forschung und Lehre, Umwelt, Inselplanung und Bürgerinitiative. Eine Dokumentation vom Kampf gegen „Atlantis“ und für Sylt. Wiesbaden o. J. [ca. 1975-1978].
- Buchwald, Konrad: Die Industriegesellschaft und die Landschaft. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 2. Referate in der Kundgebung über Fragen der Landespflege und Landschaftsgestaltung am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961, S. 19-40.
- Bürgerinitiative Sylt e. V.: Dokumentation der „Bürgerinitiative Sylt“ e. V. zum geplanten „Atlantis“-Hochhaus in Westerland (Bebauungsplan Nord 25). Westerland 1972, S. 43-47.
- CDU Schleswig-Holstein (Hg.): Der Lemke-Plan. Ziele und Maßnahmen von 1967-1970. Kiel o. J. [1967].
- Christensen, Karl-Wilhelm: Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. In: Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Wirtschaft und Verkehr. Berlin, Basel 1967, S. 33-40.
- Christensen, Karl-W.[ilhelm]: Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. In: Deutscher Rat für Landespflege (Hg): Landespflege an der Ostseeküste. Bad Godesberg 1969, S. 23-27.
- Christensen, Karl-Wilhelm: Der Fremdenverkehr an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste mit den Planungsschwerpunkten Nordstrand, Westerhever und Eiderstedt. In: Deutscher Rat für Landespflege (Hg.): Landespflege an der Nordseeküste. Bonn 1970. 54-55.
- Conze, Eckart: Die Suche nach Sicherheit. Eine Geschichte der Bundesrepublik Deutschland von 1949 bis in die Gegenwart. München 2009.
- Dahle, Wendula: Der häßliche Tourist. In: Richter, Dieter/Spode, Hasso (Hg.): Körper auf Reisen. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 6. Köln 2003, S. 145-155
- Danker, Jörn: Kieler Woche im Wandel. Uni-Diss. Kiel 1990.
- Danker, Uwe: Die Jahrhundert-Story. Bd. 2. Flensburg 1999.
- Danker, Uwe: Der Landtag und die Vergangenheit. Das Thema „Vergangenheitsbewältigung“ im Schleswig-Holsteinischen Landtag 1947-1992. In: Demokratische Geschichte 17 (2006), S. 187-208.
- Danker, Uwe: Landwirtschaft und Schwerindustrie Schleswig-Holsteins seit 1960: Schlaglichter auf sektoralen Strukturwandel. In: Demokratische Geschichte 18 (2007), S. 166-216.

- Danker, Uwe/Kellmann, Klaus/Schwabe, Astrid: Britische Besatzung/Demokratischer Neubeginn. In: Danker, Uwe/Schliesky, Utz (Hg.): Schleswig-Holstein 1800 bis heute. Eine historische Landeskunde. Husum 2014, S. 278-287.
- Danker, Uwe/Lehmann, Sebastian: „Strukturwandel: Schleswig-Holstein als Land“. In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster, Hamburg 2014, S. 27-49.
- Danker, Uwe/Lehmann-Himmel, Sebastian: Landespolitik mit Vergangenheit. Geschichtswissenschaftliche Aufarbeitung der personellen und strukturellen Kontinuität in der schleswig-holsteinischen Legislative und Exekutive nach 1945. Husum 2017.
- Davies, Kevin M.: Marketing Ploy or Democratic Ideal? On the Mythology of Scandinavian design. In: Halén, Widar/Wickmann, Kerstin (Hg.): Scandinavian Design Beyond the Myth. Fifty years of design from the Nordic countries. Stockholm 2003, S. 101-110.
- Deichtorhallen Hamburg (Hg.): Arne Jacobsen – Absolut modern. Ostfildern 2003.
- Deppe, Frank: Auch sie machten die Insel populär. Prominente aus Medien und Politik. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 167-175.
- Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Jürgen Westphal): Beantwortung der Großen Anfrage der SPD-Fraktion. Unkorrigiert. Kiel 1976.
- Diekmann, Sybille: Die Ferienhaussiedlungen Schleswig-Holsteins. Eine siedlungs- und sozialgeographische Studie. Kiel 1963.
- Ditt, Karl: Naturschutz und Tourismus in England und der Bundesrepublik Deutschland 1949-1980. In: Archiv für Sozialgeschichte 43 (2003), S. 241-274.
- Doering-Manteuffel, Anselm/Raphael, Lutz: Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970. 2. Aufl. Göttingen 2010.
- Dokumentationszentrum Prora der Stiftung Neue Kultur (Hg.): Das Paradies der Volksgemeinschaft. Berlin 2008.
- Eeden, Jeanne van: Mapping Fun in the Sun at ‚Africas Kingdom of Pleasure‘. In: Kesting, Marietta/Wescott, Aljoscha (Hg.): Sun Tropes. Sun City and (Post-)Apartheid Culture in South Africa. Köln 2009, S. 187-224.
- Engers, Friedrich/Hoffmann, Hans: St. Peter-Ording. Flensburg 1971.
- Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus. In: Enzensberger, Hans Magnus: Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie. Frankfurt a. M. 1962, S. 179-204.
- Ergüven, Mehmet Han: Tourismus und nachhaltige Entwicklung in der Türkei. Grundlagen, Erscheinungsformen, Probleme, Perspektiven. Uni-Diss. Düsseldorf 2009.

- Fabian, Sina: Boom in der Krise. Konsum, Tourismus, Autofahren in Westdeutschland und Großbritannien 1970-1990. Göttingen 2016.
- Fiedler, Walter: Halbinsel Eiderstedt. Urlaub zwischen St. Peter-Ording und Tönning. Breklum 1963.
- Fiell, Charlotte/Fiell, Peter: Skandinavisches Design. Neuausgabe. Köln 2013.
- Fink, Alexandra: Gestern modern, heute „Altes Eisen“? Platzkonzeptionen der frühen sechziger Jahre in Fulda. In: Die Denkmalpflege 63 (2005), Heft 1, S. 15-26.
- Fischer, Friedhelm/Hansestadt Lübeck (Hg.): Travemünde. Stadtbaugeschichte und Stadterneuerung. Lübeck 2002.
- Flemming, Fergus: Killing Dragons. The Conquest of the Alps. New York 2002.
- Flemming, Fergus: Nach oben. Die ersten Eroberungen der Alpengipfel. München 2003.
- Fremdenverkehrsverband Nordmark (Hg): Land und Meer. Reise und Hotelführer Schleswig-Holstein. Hamburg mit Elbe und Heide. (Ausgabe 1961/62). Hamburg 1961.
- Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Traumstrand mit Hinterland. Kiel 1975.
- Frenzel, Volker/Gütschow, Wolf: Sylt – Die großen Jahrzehnte in den 1950er-, 60er-, 70er- und 80er-Jahren. Hamburg 2005.
- Frese, Matthias: Naherholung und Ferntourismus. Tourismus und Tourismusförderung in Westfalen 1900-1970. In: Reininghaus, Wilfried/Teppe, Karl (Hg.): Verkehr und Region im 19. Und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele. Paderborn 1999, S. 339-387.
- Frese, Matthias: Erlebnis und Erholung. Land und Stadt im Fokus des Tourismus in Westfalen 1945-2010. In: Kerstin, Franz-Werner/Zimmermann, Clemens (Hg): Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven. Paderborn 2015, S. 197-223.
- Frey, Julia: Grömitz. Bad an der Sonnenseite. Lübeck 1990.
- Freyer, Walter: Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 9. Aufl. München 2009.
- Friedemann, Peter/Lauschke, Karl: Regionalgeschichtliche Dimensionen des Strukturwandels in vergleichender Perspektive. In: Mitteilungsblatt des Instituts für soziale Bewegungen 30 (2003), S. 25-30.
- Frisch, Max: Kampen, Juli 1949. In: Berkefeld, Henning (Hg.): Sylt in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1991, S. 240-244.
- Fuchs, Elisabeth: Heiligenhafen. Lebensformen in einer fremdenverkehrswirtschaftlich orientierten deutschen Kleinstadt. Uni-Diss. Göttingen 1984.
- Führer, Karl-Christian: Die Stadt, das Geld und der Markt. Immobilienspekulation in der Bundesrepublik 1960-1985. Berlin 2016.
- Funke, Hermann: Das Ruhrgebiet der weißen Industrie. In: Der Spiegel vom 23.08.1971. Nr. 35 (1971), S. 98-103.

- Füssel, Marian/Neu, Tim: Diskursforschung in der Geschichtswissenschaft. In: Angermüller, Johannes u.a. (Hg.): Diskursforschung. Ein interdisziplinäres Handbuch. Bd. 1. Bielefeld 2014, S. 145-161.
- Ganser, Armin: Zur Geschichte touristischer Produkte in der Bundesrepublik. In: Spode, Hasso: Goldstrand und Teutonengrill. S. 185-200.
- Gatje, Robert F.: Arbeiten mit Marcel Breuer. In: Vegesack, Alexander von/Remmele, Mathias (Hg.): Marcel Breuer. Design und Architektur. Weil am Rhein 2003, S. 310-331.
- Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965.
- Gili, Mónica/Solaguren-Beascoa, Félix (Hg.): Arne Jacobsen. Edificios Públicos. Barcelona 2005.
- Goch, Stefan: Strukturwandel und Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen: Vergleichsweise mißlungen oder den Umständen entsprechend erfolgreich? In: Goch, Stefan (Hg.): Strukturwandel und Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Münster 2004, S. 11-53.
- Gondesen, Harald: Fremdenverkehr in Gegenwart und Zukunft. In: Verlag Gerhard Stalling/Kreisverwaltung Plön (Hg.): Der Landkreis Plön. Geschichte – Landschaft – Wirtschaft – Einwohner. Oldenburg o. J. [1958], S. 50-57.
- Görgmeier, Dietmar: Probleme der Freizeitbebauung. In: Raumforschung und Raumordnung 34 (1976), Heft 1/2, S. 58-78.
- Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins. Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung zum 50-jährigen Bestehen der Volksbank Eutin. Eutin 2003.
- Grundmeier, Frederik: Zwischen Erholung und Fortschritt. Die Geschichte des Campings. In: Landschaftsverband Westfalen Lippe (Hg.): Campingkult(ur). Sehnsucht nach Freiheit, Licht und Luft. Münster 2013. S. 15-25.
- Grünen, Sonja: Touristenmetropole Hamburg. Die Entwicklung des Hamburger Städtetourismus, des Hamburg-Images und der touristischen Werbebilder in den Jahren 1955-1975. In: Amenda, Lars/Grünen, Sonja: „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert. München 2008, S. 99-157.
- Grüner, Stefan: Strukturwandel und (Schwer-)Industrie – Forschungsstand und Perspektiven. In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster 2014, S. 123-156.
- Gugg, Eberhard: Möglichkeiten der Saisonverlängerung in der Fremdenverkehrswirtschaft durch einzelwirtschaftliche und kooperative Maßnahmen. München 1970.
- Gyr, Ueli: Reisekultur und Urlaubsanalyse. Forschungstrends in neueren Untersuchungen. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 104 (2008), S. 215-228.
- Hachtmann, Rüdiger: Tourismus-Geschichte. Göttingen 2007.

- Hansen, Astrid: Das „Ostsee-Heilbad“ Arne Jacobsens in Burgtiefe auf Fehmarn. Ein Gesamtkunstwerk in Gefahr. In: Die Denkmalpflege 63 (2005), Heft 1, S. 4-14.
- Hansen, Kirsten Catarina: Der Strukturwandel im deutsch-dänischen Grenzgebiet dargestellt an ausgewählten Beispielen aus dem ländlichen Raum. Uni-Diss. Stuttgart 1992.
- Harbeke, Thorsten: Der Strukturwandel im schleswig-holsteinischen Tourismus (1950-1990). In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster, Hamburg 2014, S. 210-225.
- Harbeke, Thorsten: Touristische Infrastrukturpolitik in Schleswig-Holstein. Strukturwandel und Diskussionen am Beispiel des Ferienzentrums Burgtiefe auf Fehmarn. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 225-249.
- Hartmann, Klaus-Dieter: Urlaub in Burgtiefe. Beobachtungen in einem Ferienzentrum an der Ostsee. Starnberg 1972.
- Hartmann, Klaus-Dieter: Urlaub in Schleswig-Holstein. Eine motiv- und verhaltenspsychologische Untersuchung des Studienkreises für Tourismus e.V. Starnberg 1972.
- Hassel, Kai-Uwe von/Kommunalpolitische Vereinigung der CDU-Landesvereinigung Schleswig-Holstein: Auftrag, Arbeit, Erfolg. Kiel 1958.
- Hauffe, Walther: Vom Badeleben. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 88-100.
- Herde, Heiner: Das Ostseebad Timmendorfer Strand. Eine Zeitreise in Bildern. Erfurt 2015.
- Herrchenröder, Jan: Steinzeit 2000. In: Merian 32 (1979), Heft 3, S. 46-47.
- Hesse, Jan-Otmar: Ökonomischer Strukturwandel. Zur Wiederbelebung einer wirtschaftshistorischen Leitsemantik. In: Geschichte und Gesellschaft 39 (2013), S. 86-115.
- Hilger, Susanne: Strukturkonservativ und globalisierungsuntauglich? Mittelständische Unternehmen in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen im internationalen Vergleich. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 305-319.
- Hochreiter, Rolf/Arndt, Ulrich: Die Tourismusindustrie. Eine Markt- und Wettbewerbsanalyse. Frankfurt a. M., Bern, Las Vegas 1978.
- Hoffmann, Herbert: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. München 1970.

- Hoffmeyer, Martin/Krieger, Christiane/Soltwedel, Rüdiger: Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1987.
- Holler, Lotte: Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in der deutsch-dänischen Grenzregion. In: Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel (Hg.): Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs in der deutsch-dänischen Grenzregion. Kiel 1991, S. 145-241.
- Homp, Catrin: Schleswig-Holstein-Tourismus am Scheideweg. Anforderungen an eine Tourismuspolitik zur Revitalisierung des touristischen Angebots. Uni-Diss Kiel 2009.
- Jakubowski-Tiessen, Manfred: „Trutz, Blanker Hans“. Der Kampf gegen die Nordsee. In: Lundt, Bea (Hg.): Nordlichter. Geschichtsbewußtsein und Geschichtsmythenden nördlich der Elbe. Köln 2004, S. 67-84.
- Jastrow, Alfred: Vertriebene und Flüchtlinge in Nordfriesland. Herausgegeben vom Kreis Nordfriesland. Husum o. J. [1978].
- Jesberg, Paulgerd: Bauen für die Freizeit. In: Deutsche Bauzeitschrift (1966), Heft 3, S. 687-702.
- Jochimsen, Reimut/Knobloch, Peter/Teuner, Peter: Gebietsreform und regionale Strukturpolitik. Das Beispiel Schleswig-Holstein. Opladen 1971.
- Jorgensen, Lisbet Balslev: Arne Jacobsen 1902-1971. In: Gili, Mónica/Solaguren-Beascoa, Félix (Hg.): Arne Jacobsen. Edificios Públicos. Barcelona 2005, S. 4-15.
- Jürgensen, Kurt: Die Briten in Schleswig-Holstein 1949-1949. Aus nächster Nähe beobachtet und mit Erinnerungen versehen vom Kieler Filmproduzenten und Kameramann Gerhard Harms. Neumünster 1989.
- Jürgensen, Kurt: Die Gründung des Landes Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Aufbau der demokratischen Ordnung in Schleswig-Holstein während der Besatzungszeit 1945-1949. Neumünster 1998.
- Jürgensen, Kurt: Der demokratische Neuanfang in Schleswig-Holstein unter britischer Besatzungsherrschaft 1945-1949. In: Wewer, Götttrik (Hg.): Demokratie in Schleswig-Holstein. Historische Aspekte und aktuelle Fragen. Opladen 1998, S. 229-245.
- Jürgensen, Kurt/Lange, Ulrich: Schleswig-Holstein nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Lange, Ulrich (Hg.): Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. 2. Aufl. 2003, S. 623-768.
- Jurczek, Peter: Freizeit- und Tourismusplanung. In: Becker, Christoph/Hopfinger, Hans/Steinecke, Albrecht (Hg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. 3. Aufl. München 2007, S. 730-740.
- Kaule, Martin: Prora. Geschichte und Gegenwart des „KdF-Seebads Rügen“. Berlin 2014.
- Keil, Georg: Leitlinien für ein Raumordnungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961, S. 14-24.

- Keil, Georg: Diskussionsvorlage: Grundlage für ein Raumordnungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 39-50.
- Keitz, Christine: Die Anfänge des modernen Massentourismus in der Weimarer Republik. In: Archiv für Sozialgeschichte 33 (1993), S. 179-209.
- Keitz, Christine: Reisen als Leitbild. Die Entstehung des modernen Massentourismus in Deutschland. München 1997.
- Kellermann, Britta/Brandt, Lutz: Urlaub auf Fehmarn. Eine vergleichende soziologische Untersuchung in einem neuen Ferienzentrum und in alten Ferienorten auf der Insel Fehmarn. Starnberg 1976.
- Klahn, Karl-Wilhelm: Fehmarn – Eine Insel im Wandel der Zeiten. Von der Badekarre zum Ostseeheilbad Burg auf Fehmarn. Neumünster 2001.
- Klee, Ernst: Das Personenlexikon zum Dritten Reich. Wer war was vor und nach 1945. 2. Aufl. Frankfurt a. M. 2003.
- Klemm, Christiane: Methoden der Fremdenverkehrsplanung auf Landkreisebene als Planungsbeispiel für die Regional- und Landesplanung. In: Raumforschung und Raumordnung 35 (1977), Heft 5, S. 230-238.
- Knebel, Hans-Joachim: Strukturwandlungen im modernen Tourismus. Stuttgart 1960.
- Knuth, Wolfgang: Der Inselbaumeister. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 143-151.
- Kolbe, Wiebke: Deutsche Ostseebäder um 1900. Bäderregionen von Nordschleswig bis zur Kurischen Nehrung im Vergleich. In: Kurilo, Olga (Hg.): Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert. München 2009, S. 15-32.
- Kolbe, Wiebke: „Capri von Pommern“ und „nordisches Sorrent“ – Konkurrenzen und Kooperationen deutscher Ostseebäder im Kaiserreich und in der Weimarer Republik. In: Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte 20 (2011), S. 35-52.
- König, Wolfgang: Nazi-Visions of Mass Tourism. In: Tissot, Laurent (Hg.): Construction d'une industrie touristique au 19e et 20e siècles. Perspectives internationales/Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives. Neuchâtel 2003, S. 261-266.
- Koshar, Rudy: German Travel Cultures. Oxford 2000.
- Krahmer, Otto: Wittdün. In: Quedens, Georg/Krahmer, Otto/Pörksen, Erich: Das Seebad Amrum. Gründung und Entwicklung der Inselbäder. Selbstverlag. Flensburg 1965, S. 35-46.
- Kramer, Dieter: Tourismus-Politik. Aufsätze aus 12 Jahren Tourismus-Diskussion. Münster 1990.
- Kramer, Dieter: Von der Freizeitplanung zur Kulturpolitik. Frankfurt a. M. 2011.

- Kramer, Dieter: Kulturwissenschaftliche Tourismusforschung und Tourismuspolitik in der Konsumgesellschaft. In: Rolshoven, Johanna u.a. (Hg.): *Mobilitäten! Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung* Bd. 10. Berlin 2014, S. 218-225.
- Kramer, Gerd: Meinungen über deutsche Landschaften. In: *Studienkries für Tourismus e.V. (Hg): Reisemotive – Länderimages – Urlaubsverhalten. Ergebnisse der psychologischen Tourismusforschung*. Starnberg 1981, S. 131- 139.
- Kramer, Gerd: Ferienland Schleswig-Holstein. Von weißer Industrie zum sanften Tourismus. In: *Landeszentrale für politische Bildung (Hg): Schleswig-Holstein. Eine politische Landeskunde*. Kiel 1992, S. 237-250.
- Kramer, Gerd: Schleswig-Holstein. Meer und mehr. Dreißig Jahre im Tourismus. Husum 2002.
- Krippendorf, Jost: *Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft – Verderben oder Segen?* Bern, Stuttgart 1975.
- Kroll, Katrin: *Kieler Woche*. Neumünster 2007.
- Kupper, Siegfried: Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsentwicklung. In: Burrichter, Clemens/Nakath, Detlef/Stephan, Gerd-Rüdiger (Hg.): *Deutsche Zeitgeschichte von 1945 bis 2000. Gesellschaft – Staat – Politik. Ein Handbuch*. Berlin 2006, S. 683-729.
- Kurilo, Olga (Hg.): *Seebäder an der Ostsee im 19. und 20. Jahrhundert*. München 2009.
- Kurilo, Olga (Hg.): *Kurort als Tat- und Zufluchtsort. Konkurrierende Erinnerungen im Mittel- und osteuropäischen Raum im 19. und 20. Jahrhundert*. Berlin 2014.
- Kürtz, Jutta: *Badeleben an Nord- und Ostsee. Kleine Kulturgeschichte der Sommerfrische*. Heide 1994.
- Kurz, Reinhard: *Ferienzentren an der Ostsee. Geographische Untersuchungen zu einer neuen Angebotsform im Fremdenverkehrsraum*. Trier 1979.
- Landesamt für Verkehr Schleswig-Holstein (Hg.): *Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee*. Kiel 1956.
- Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein (Hg.): *Topographischer Atlas für Schleswig-Holstein und Hamburg*. 4. Aufl. Neumünster 1979, Nr. 23, *Küstenprobleme an der Lübecker Bucht – Ostseebäder von Travemünde bis Pelzerhaken*.
- Landschaftsverband Westfalen Lippe (Hg.): *Campingkult(ur). Sehnsucht nach Freiheit, Licht und Luft*. Münster 2013.
- Lange, Ulrich: *Strukturwandel*. In: Lange, Ulrich (Hg.): *Geschichte Schleswig-Holsteins. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. 2. Aufl. Neumünster 2003, S. 681-743.
- Laufer, Heinz/Görgmaier, Dietmar/Laufer-Heydenreich, Sybille: *Freizeitpolitik von Bund, Ländern und Gemeinden. Eine Analyse und Versuch einer Neuorientierung*. Göttingen 1976.

- Lehmann, Lutz: Schleswig-Holstein unter besonderer Berücksichtigung des Programm Nord. Frankfurt am Main 1988.
- Lehmann, Sebastian: Reichskommissariat Ostland – Tatort und Erinnerungsobjekt. Einleitung. In: Lehmann, Sebastian/Bohn, Robert/Danker, Uwe (Hg.): Reichskommissariat Ostland. Tatort und Erinnerungsobjekt. Paderborn 2012, S. 9-32.
- Lehmkuhler, Erich: Landschaftsaufbauplanung der Insel Fehmarn. Gutachten der Technischen Universität Berlin. Berlin 1969.
- Lemke, Helmuth [!; TH]: Loccumer Thesen. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 65-67.
- Lemke, Helmut: Stabilitätspolitik und regionale Strukturpolitik. Kiel 1966.
- Leonhardt, Rudolf Walter: Sylt und seine Feinde 1971. In: Berkefeld, Henning (Hg.): Sylt in alten und neuen Reisebeschreibungen. Düsseldorf 1991, S. 274-277.
- Leszenski, Jörg: Urlaub von der Stange. Reiseveranstalter und der Wandel des Pauschalismus in beiden deutschen Staaten (1960-1990). In: Plumpe, Werner/Steiner, André: Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960-1990. Göttingen 2016, S. 173-277.
- Lindemann, Günter: Niendorf, vom Bauern- und Fischerdorf zum Ostseeheilbad. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 77-83.
- Lindemann, Günter: Die Entwicklung Timmendorfer Strands zum Ostseeheilbad. In: Gemeinde Timmendorfer Strand (Hg.): Heimatbuch der Gemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965. Timmendorfer Strand 1965, S. 67-76.
- Luft, Hartmut: Der Fremdenverkehr in der Holsteinischen Schweiz. Eine geographische Untersuchung. Uni-Diss. Kiel 1975.
- Mäding, Heinrich: Raumordnungspolitik auf dem Prüfstand 1977: Die Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel im Kontext der Fachdiskussion. In: Strubelt, Wendelin/Briesen, Detlef (Hg.): Raumplanung nach 1945. Kontinuitäten und Neuanfänge in der Bundesrepublik Deutschland. Frankfurt am Main 2015, S. 225-254.
- Manning, Till: Die Italiengeneration. Stilbildung durch Massentourismus in den 1950er und 1960er Jahren. Göttingen 2011.
- Marti, Philipp: Der Fall Reinefarth. Eine biografische Studie zum öffentlichen und juristischen Umgang mit der NS-Vergangenheit. Neumünster 2014.
- Mehl, Heinrich (Hg.): Acker-, Markt- und Reisewagen. Unterwegs in Schleswig-Holsteins Vergangenheit. Heide 1996.

- Meltzer, Lutz: Kurorte und Heilbäder. Impulse für die Modernisierung traditionsreicher Urlaubsorte nach der „Kurkrise“. In: Borghardt, Jörg u.a. (Hg.): Reise-Räume. Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Dortmund 2002, S. 157-171.
- Michaelis-Otte, Bettina: Arne Jacobsens Ferienzentrum „Burgtiefe“ auf Fehmarn (1965-1973). Eine Studie zum Verhältnis von Planung, Ausführung und Fortentwicklung. Unveröffentlichte. Magisterarbeit Uni Kiel 1994.
- Mielke, Bernd u.a.: Großflächige Freizeiteinrichtungen im Freiraum. Freizeitparks und Ferienzentren. Duisburg 1993.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee. Kiel 1953.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. Mit den Augen der Möwen gesehen. Kiel 1959.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren. Kiel 1963.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland am Meer zu jeder Jahreszeit. Kiel 1968.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Ferienland am Meer zu jeder Jahreszeit. Kiel 1969.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Entwicklungsperspektiven für den Fremdenverkehr Schleswig-Holsteins. Kiel 1981.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein/Gutachtergruppe Sylt: Gutachten zur Struktur und Entwicklung der Insel Sylt. Kurzfassung. Kiel 1974.
- Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein in Zusammenarbeit mit dem Leiter der Presse- und Informationsstelle der Landesregierung (Hg.): Wirtschaftspolitik für Schleswig-Holstein. Ziele und Probleme regionaler Wirtschaftspolitik. Schriften des Wirtschaftsministeriums. Heft 4. O. O. [Kiel] 1975.
- Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Schleswig-Holstein. Wirtschaft und Verkehr. Berlin, Basel 1967.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 2. Referate in der Kundgebung über Fragen der Landespflege und Landschaftsgestaltung am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961.

- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 3. Entschließungen des Gemeinsamen Landesplanungsrates Hamburg/Schleswig-Holstein in der Zeit vom 5. April 1956 bis 12. Januar 1962. Kiel 1963.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 5. Erster Raumordnungsbericht der Landesregierung Schleswig-Holstein und die einführende Rede des Ministerpräsidenten im Landtag am 25. Oktober 1965. Kiel 1965.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 6. Regionalplan für den Planungsraum IV mit Erläuterungsbericht. Kiel 1967.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 7. Raumordnungsprogramm für das Land Schleswig-Holstein mit Erläuterungen. Kiel 1968.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9. Fremdenverkehr – Erholung 1973. Kiel 1974.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 12. Regionalplan für den Planungsraum V. Kiel 1976.
- Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 17. Raumordnungsplan für das Land Schleswig-Holstein. Kiel 1979.
- Möller, Hans-Georg: Sozialgeographische Untersuchungen zum Freizeitverkehr auf der Insel Fehmarn. Hannover 1977.
- Möller, Hans-Georg: Zur freizeitorientierten Inwertsetzung des ländlichen Raumes auf Fehmarn: Die Integration des Freizeitverkehrs in Siedlung und Landgemeinden Fehmarns. In: Schnell, Peter/Weber, Peter (Hg.): Agglomeration und Freizeitraum. Paderborn 1980, S. 149-165.
- Möller, Hans-Georg: Tourismus und Regionalentwicklung im mediterranen Südf frankreich. Sektorale und regionale Entwicklungseffekte des Tourismus. Stuttgart 1992.
- Mosberg, Helmuth: 50 Jahre CDU in Schleswig-Holstein. 1946-1996. Kiel 1996.
- Müller, Hansruedi: Freizeit und Tourismus: Eine Einführung in Theorie und Politik. 9. Aufl. Bern 2002.
- Mundt, Jörn: Tourismuspolitik. München 2004.
- Mundt, Jörn W. (Hg.): Reiseveranstaltung. Lehr- und Handbuch. 7. Aufl. München 2011.
- Mundt, Jörn: Tourismus. 4. Aufl. München 2013.

- Muschik, Alexander: Rostocker Ostseewoche versus Kieler Woche: Die deutsch-deutsche Festwochenkonkurrenz um die Gunst der nordischen Länder. In: Götz, Norbert/Hackmann, Jörg/Hecker-Stampehl, Jan (Hg.): Die Ordnung des Raums. Mentale Landkarten in der Ostseeregion. Berlin 2006, S. 367-384.
- Nagel, Frank Norbert: Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und Hamburg unter besonderer Berücksichtigung der stillgelegten Strecken. Ein regionaler und methodischer Beitrag zur historisch-geographischen Kulturlandforschung und zur Landesplanung. Wiesbaden 1981.
- Neander, Lutz: Die nordfriesischen Inselbäder. Der Bildband ihrer schönen Ferienzeit. Lübeck 1945.
- Neumann, Franz: Daten zu Wirtschaft – Gesellschaft – Politik – Kultur der Bundesrepublik Deutschland 1950-1975. Baden-Baden 1976.
- Newig, Jürgen: Die Entwicklung von Fremdenverkehr und Freizeitwohnen in ihren Auswirkungen auf Bad und Stadt Westerland auf Sylt. Kiel 1974.
- Newig, Jürgen: Fremdenverkehr an der Ostseeküste. Das Beispiel Grömitz. In: Praxis Geographie 20 (1990), Heft 5, S. 14-19.
- Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte 20 (2011): Themenband zu Tourismus im Ostseeraum.
- Oestreich, Hans: Der Fremdenverkehr der Insel Sylt. Sozioökonomische und raumplanerische Probleme des Fremdenverkehrs an der deutschen Nordseeküste dargestellt am Beispiel der Insel Sylt – Planung und Realität in Erholungsgebieten. Bredstedt 1976.
- Pagenstecher, Cord: Neue Ansätze für die Tourismusgeschichte – ein Literaturbericht. In: Archiv für Sozialgeschichte 38 (1998), S. 591-619.
- Pagenstecher, Cord: The Construction of the Tourist Gaze. How industrial was post-war German Tourism? In: Laurent Tissot (Hg.): Construction d'une industrie touristique au 19e et 20e siècles. Perspectives internationales/Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th Centuries. International Perspectives. Neuchâtel 2003, S. 373-389.
- Pagenstecher, Cord: Antreten zum Lotterleben. Private Fotoalben als Quelle einer Visual History des bundesdeutschen Tourismus. In: Gilomen, Hans-Jörg/Schumacher, Beatrice/Tissot, Laurent (Hg.): Freizeit und Vergnügen vom 14. bis zum 20. Jahrhundert/Temps libre et loisirs du 14e au 20e siècles. Zürich 2005, S. 201-220.
- Pagenstecher, Cord: Zwischen Tourismuswerbung und Autobiographie. Erzählstrukturen in Urlaubsalben. In: Spode, Hasso/Ziehe, Irene (Hg.): Gebuchte Gefühle. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 7. München, Wien 2005, S. 82-91.
- Pagenstecher, Cord: Reisekataloge und Urlaubsalben. Zur Visual History des touristischen Blicks. In: Paul, Gerhard (Hg.): Visual History. Ein Studienbuch. Göttingen 2006, S. 169-187.

- Pagenstecher, Cord: „Pixi geht wie ein Sofa über die Prachtstraße“. Das Auto im Tourismus der Nachkriegszeit. In: Moser, Johannes/Seidl, Daniella (Hg.): Dinge auf Reisen. Materielle Kultur und Tourismus. Münster 2009, S. 264-280.
- Pagenstecher, Cord: Von der Strandburg zur Bettenburg. Zur Visual History des bundesdeutschen Ostsee-Tourismus. In: Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte 20 (2011), S. 146-173.
- Pagenstecher, Cord: Der bundesdeutsche Tourismus. Ansätze zu einer Visual History: Urlaubsprospekte, Reiseführer, Fotoalben 1950-1990. 2. Aufl. Hamburg 2012.
- Pagenstecher, Cord: Camping-Bilder. Zur Visual History der privaten Urlaubsfotografie. Landschaftsverband Westfalen Lippe (Hg.): Campingkult(ur). Sehnsucht nach Freiheit, Licht und Luft. Münster 2013, S. 51-62.
- Paul, Gerhard/Danker, Uwe/Wulf, Peter (Hg.): Geschichtsumschlungen. Sozial- und kulturgeschichtliches Lesebuch Schleswig-Holstein 1848-1948. Bonn 1996.
- Paulsen, Astrid: „... ein gesegneter und reizvoller Fleck Erde...“ – Tourismus in der Holsteinischen Schweiz 1867-1914. Neumünster 1994.
- Paulsen, Sven (Hg.): „Blumenpflücken während der Fahrt verboten.“ 125 Jahre Sylter Verkehrsgeschichte. 2. Aufl. Westerland 2013.
- Pearman, Hugh: Weltarchitektur heute. Berlin 2002.
- Pfingsten, Gabriele: Strandsand mit Seepferden: Die Ostseebäder in der Lübecker Bucht. In: Eutiner Landesbibliothek (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins. Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung in der Volksbank Eutin. Eutin 2003, S. 27-32.
- Pfingsten, Gabriele: Wieder auf Achse. Reiseverkehr in den fünfziger und sechziger Jahren. In: Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen. S. 47-54.
- Pfingsten, Gabriele: Visitenkarte mit Rosen. Fremdenverkehr und 700-Jahr-Feier in Eutin. In: Griep, Wolfgang/Pfingsten, Gabriele (Hg.): Urlaub zwischen Strand und Seen. Eine kleine Tourismusgeschichte Ostholsteins. Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung zum 50-jährigen Bestehen der Volksbank Eutin. Eutin 2003, S. 63-68.
- Pfleiderer, Heinrich: Aufbau und Aufgaben der Bioklimatischen Forschungsstelle an der Universität Kiel. In: Kieler Blätter 2 (1939), Heft 1, S. 127-129.
- Pfleiderer, Heinrich: Die Seeheilbäder. In: Pfleiderer, Heinrich: Aufsätze zur Meeresheilkunde. Medizinische Sonderdrucke, hg. von der städtischen Kurverwaltung des Nordseeheilbades Westerland/Sylt. Heft 2. Westerland o. J. [1963], S. 9-12.
- Pfleiderer, Heinrich: Bioklimatik der Abhärtung. In: Archiv für physikalische Therapie 16 (1964), Heft. 1, S. 23-25.
- Pfleiderer, H[einrich]/Büttner, K[onrad]: Bioklimatologie. Sonderdruck aus Vogt, H. (Hg.): Lehrbuch der Bäder- und Klimaheilkunde. Berlin 1940.

- Pirker, Theo: Die SPD nach Hitler. Die Geschichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands 1945-1964. Berlin (West) 1977.
- Poock-Feller, Ulla/Krausch, Andrea: „Berlin lebt – Berlin ruft“. Die Fremdenverkehrswerbung Ost- und West-Berlins in der Nachkriegszeit. In: Spode, Hasso (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945 bis 1989. Berlin 1996, S. 105-116.
- Pöschl, Arnold Ernst: Fremdenverkehr und Fremdenverkehrspolitik. Berlin 1962.
- Poppen, Udo: Die wirtschaftliche Bedeutung der Ostseebäder in Geschichte und Gegenwart. In: *Mare Balticum* 14 (1989), S. 21-25.
- Prollius, Michael von: Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945. Göttingen 2006.
- Quedens, Georg: Das Seebad Amrum. „...und befürchten den Verderb der guten hiesigen Sitten...“ Selbstverlag. Amrum 2006.
- Raben, Holger/Uthoff, Dieter: Die Raumrelevanz touristischer Großprojekte. Ein Beitrag zur regionalökonomischen Erfolgskontrolle staatlicher Fremdenverkehrsförderung am Beispiel von Ferienzentren in Norddeutschland. In: *Raumforschung und Raumordnung* 33 (1975), Heft 1, S. 18-29.
- Radetzki, Karl-Heinz: Die Entwicklung und Bedeutung des Zweckverbandes Ostholstein. In: *Chronik der Bädergemeinde Timmendorfer Strand. Zur Hundertjahrfeier 1965*. 2. Aufl. 1979, S. 218-225.
- Rassow, H. J.: Urlaub auf dem Bauernhof in der Praxis. Ergebnisse und Auswertung einer Umfrage aus dem Flensburger Förde-Raum. In: Bielfeldt, Claus (Hg.): *Das Unternehmen Landentwicklung. Programm Nord – Eiderraum*. Kiel 1967, S. 230-237.
- Rehling, Andrea: Die konzertierte Aktion im Spannungsfeld der 1970er-Jahre: Geburtsstunde des Modells Deutschland und Ende des modernen Korporatismus. In: Andresen, Knud/Bitzegeio, Ursula/Mittag, Jürgen (Hg.): „Nach dem Strukturbruch“? Kontinuität und Wandel von Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) seit den 1970er Jahren. Bonn 2011, S. 65-86.
- Rehling, Andrea: Konfliktstrategie und Konsenssuche in der Krise. Von der Zentralarbeitsgemeinschaft zur Konzertierte Aktion. Baden-Baden 2011.
- Reulecke, Jürgen (Hg.): 100 Jahre Jugendherbergen 1909-2009. Essen 2009.
- Rönnpag, Otto: Die oldenburgischen Ostseebäder an der Lübecker Bucht. In: *Die Heimat. Zeitschrift für Natur- und Landeskunde von Schleswig-Holstein und Hamburg* 100 (1993), S. 193-198.
- Rostock, Jürgen: Paradiesruinen. Das KdF-Seebad der Zwanzigtausend. 10. Aufl. Berlin 2015.
- Ruck, Michael: Ein kurzer Sommer der konkreten Utopie – Zur westdeutschen Planungsgeschichte der langen 60er Jahre. In: Schildt, Axel/Siegfried, Detlef/Lammers, Karl Christian (Hg.): *Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften*. 2. Aufl. Hamburg 2003, S. 362-401.

- Ruck, Michael: Gesellschaft gestalten. Politische Planung in den 1960er und 1970er Jahren. In: Mecking, Sabine/Oebecke, Janbernd (Hg.): Zwischen Effizienz und Legitimität. Kommunale Gebiets- und Funktionalreformen in der Bundesrepublik Deutschland in historischer und aktueller Perspektive. Paderborn 2009, S. 35-47.
- Ruck, Michael: „Zwischen Steuerungsbedarf und ordnungspolitischem Sündenfall“. Sektorale „Strukturpolitik“ im bundesdeutschen Planungsdiskurs. In: Grüner, Stefan/Mecking, Sabine (Hg.): Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945-2000. Berlin, Boston 2017, S. 23-38.
- Ruhl, Andreas: Stalin-Kult und Rotes Woodstock. Die Weltjugendfestspiele 1951 und 1973 in Ostberlin. Marburg 2009.
- Schanetzky, Tim: Die große Ernüchterung. Wirtschaftspolitik, Expertise und Gesellschaft in der Bundesrepublik Deutschland 1966 bis 1982. Berlin 2007.
- Scheuch, Erwin K.: Ferien und Tourismus als neue Formen der Freizeit. In: Scheuch, Erwin K./Meyersohn, Rolf (Hg.): Soziologie der Freizeit. Köln 1975, S. 304-317.
- Schildt, Axel: „Die kostbarsten Wochen des Jahres“. Urlaubstourismus der Westdeutschen (1945-1970). In: Spode, Hasso (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945-1989. Berlin 1996, S. 69-85.
- Schildt, Axel/Siegfried, Detlef: Deutsche Kulturgeschichte. Die Bundesrepublik von 1945 bis zur Gegenwart. München 2009.
- Schlaffke, Marlen: Von Bollenhütten und Ritterburgen. Tourismuswerbung und Raumbilder. München, Wien 2007.
- Schlottmann, Antje: Erlebnisräume/Raumerlebnisse: Zur Konstruktion des „Draußen“ in Bildern der Werbung. In: Wöhler, Karlheinz/Pott, Andreas/Denzer, Vera (Hg.): Tourismusräume. Zur soziokulturellen Konstruktion eines globalen Phänomens. Bielefeld 2010, S. 67-85.
- Schmidt, Gert: Industrie. In: Schäfers, Bernhard/Zapf, Wolfgang (Hg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands. Bonn 2001, S. 306-318.
- Schneider, Kirsten: Städtetourismus in Schleswig-holsteinischen (!) Küstenstädten am Beispiel von Lübeck und Kiel. Unveröffentl. Magisterarbeit. Universität Kiel 1994.
- Schnittger Architekten (Hg.): Die Architekten Schnittger. Bauen in Norddeutschland. Hamburg 2000.
- Shubert, Christina: Die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtags nach 1945 und ihre nationalsozialistische Vergangenheit. In: Zankel, Sönke (Hg.): Skandale in Schleswig-Holstein. Beiträge zum Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten. Kiel 2012, S. 71-128.
- Schultze, Ernst Günter: Zur Geschichte der Ostseebäder. In: Mare Balticum 14 (1989), S. 7-12.

- Schultze, Ernst-Günter: Das Seebad Wyk auf Föhr. In: Boyens Verlag (Hg.): Wyk auf Föhr. Geschichte und Bild eines Nordseeheilbades. Heide 1969, S. 65-79.
- Schumacher, Susanne: Die Entwicklung der Kulturlandschaft im alten Kirchspiel Travemünde von 1433 bis zur Weltwirtschaftskrise. Uni Diss. Bonn 1987.
- Schwarz, Jürgen: Über die vergeudeteten Werbemillionen der Touristik-Branche: Ketzereien eines Praktikers. In: Studienkreis für Tourismus e.V. (Hg.): Werbung im Tourismus. Starnberg 1973, S. 7-12.
- Serraino, Pierluigi: Die Fotografie und die Amerikanische Moderne. Vom frühen International Style bis zu den 70er-Jahren. In: Serraino, Pierluigi/Schulman, Julius: Modernism Rediscovered/Die wiederentdeckte Moderne/La redécouverte d'un modernisme. Köln 2000, S. 10-13.
- Sheridan, Michael: Room 606. The SAS House and the Work of Arne Jacobsen. London 2003.
- Siebenecker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016.
- Simonis, Heide: Untersuchung über die Entwicklung des Fremdenverkehrs und der Touristik in Schleswig-Holstein. Kiel o. J. [um 1968].
- Sommar, Ingrid: Scandinavian Style. Classic and modern Scandinavian design and its influence on the world. London 2003.
- Sommerfeld, Renate: Badeleben am Probsteier Ostseestrand. In: Jahrbuch für Heimatkunde im Kreis Plön 27 (1997), S. 78-96.
- Sozialdemokratische Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag: Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1964.
- Sozialdemokratische Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag: Der Weiße Plan. Ein Programm zur Förderung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. Kiel 1965.
- SPD Landesverband Schleswig-Holstein: Wirtschaftsprogramm für Schleswig-Holstein. Kiel 1967.
- SPD Schleswig-Holstein (Hg.): Umweltschutz in Schleswig-Holstein. Materialien der SPD. Kiel 1971.
- Spode, Hasso (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945-1989. Berlin 1996.
- Spode, Hasso: Ein Seebad für zwanzigtausend Volksgenossen. Zur Grammatik und Geschichte des fordistischen Urlaubs. In: Brenner, Peter J. (Hg.): Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik bis zum „Dritten Reich“. Tübingen 1997, S. 7-47.
- Spode, Hasso: Wie die Deutschen „Reiseweltmeister“ wurden. Eine Einführung in die Tourismusgeschichte. Erfurt 2003.

- Spode, Hasso: Der Blick des Post-Touristen. Torheiten und Trugschlüsse in der Tourismusforschung. In: Spode, Hasso/Ziehe, Irene (Hg.): Gebuchte Gefühle. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 7. München, Wien 2005, S. 139-161.
- Spode, Hasso: Zur Geschichte der Tourismusgeschichte. In: Kolbe, Wiebke/Noack, Christian/Spode, Hasso (Hg.): Tourismusgeschichte(n). Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 8. München, Wien 2009, S. 9-22.
- Spode, Hasso: Eine kurze Geschichte des Hotels. Zur Industrialisierung der Gastlichkeit. In: Löffler, Klara u.a. (Hg.): Das Hotel. Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung Bd. 9. Berlin 2011, S. 10-31.
- Spode, Hasso: Homogenisierung und Differenzierung. Zur Ambivalenz touristischer Chronotopie-Konstruktion. In: Schnepel, Burkhard/Girke, Felix/Knoll, Eva-Maria (Hg.): Kultur all inclusive. Identität, Tradition und Kulturerbe im Zeitalter des Massentourismus. Bielefeld 2013, S. 93-115.
- Spode, Hasso: Historische Tourismusforschung als interdisziplinäres Projekt. In: Danker, Uwe/Harbeke, Thorsten/Lehmann, Sebastian (Hg.): Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Neumünster, Hamburg 2014, S. 197-209.
- Spode, Hasso: Geschichte des Badeurlaubs. Vom Kurprinzip zum Lustprinzip. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 79-87.
- Spode, Hasso/Klemm, Kristiane: Zur Geschichte der Ferienarchitektur. In: Romeiß-Stracke, Felizitas (Hg.): TourismusArchitektur. Baukultur als Erfolgsfaktor. Berlin 2009, S. 95-109.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2016/2017. Hamburg 2017.
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein. Kiel. Jahrgänge 1950-1982.
- Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Hg.): Beiträge zur historischen Statistik Schleswig-Holsteins. Kiel 1967.
- Steensen, Thomas: Geschichte Nordfrieslands von 1918 bis in die Gegenwart. Bredstedt 2006.
- Steinecke, Albrecht: Populäre Irrtümer über Reisen und Tourismus. München 2010.
- Steiner, André: Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt des wirtschaftlichen Strukturwandels in West und Ost? In: Jarausch, Konrad H. (Hg.): Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte. Göttingen 2008, S. 29-48.
- Steiner, André: Abschied von der Industrie? Wirtschaftlicher Strukturwandel in West- und Ostdeutschland seit den 1960er Jahren. In: Plumpe, Werner/Steiner, André (Hg.): Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960-1990. Göttingen 2016, S. 15-54.

- Stock, Wolfgang Jean: Günther Behnisch mit Frei Otto. Olympiabauten – München (1967-72). In: Thiel-Siling, Sabine (Hg.): Architektur! Das 20. Jahrhundert. München u.a. 2005, S. 114-115.
- Stöver, Hans-Jürgen: Westerland auf Sylt. Das Bad im Wandel der Zeiten. Husum 1980.
- Stojan, Ernst Wilhelm: Die Verunreinigung der Nordsee. In: SPD Landesverband Schleswig-Holstein (Hg.): Umweltschutz in Schleswig-Holstein. Materialien der SPD. Kiel 1971, S. 11-12.
- Stojan, Ernst-Wilhelm: Denkwürdigkeiten ... die Spuren hinterließen. Westerland 2014.
- Stoltenberg, Gerhard: Vorwort in: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 9. Fremdenverkehr – Erholung 1973. Kiel 1974, S. 5-7.
- Streck, Wolfgang: Gekaufte Zeit. Die vertagte Krise des demokratischen Kapitalismus. Berlin 2013.
- Thau, Carsten/Vindum, Kjeld: Arne Jacobsen. Englische Ausgabe. Kopenhagen 2002.
- Thomas, Klaus: Zur Funktion und baulichen Struktur von Ferienzentren. Untersuchung an Beispielen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Uni-Diss. Berlin 1977.
- Tilitzki, Christian/Glodzey, Bärbel: Die deutschen Ostseebäder im 19. Jahrhundert. In: Bothe, Rolf (Hg.): Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung. Berlin 1984, S. 513-536.
- Tourismus-Service Ostseeheilbad Grömitz (Hg.): Grömitz gestern und heute. Die Entwicklung des Ostseeheilbades Grömitz von der Eiszeit bis zur Gegenwart. 2. Aufl. Grömitz 2005, S. 128-142.
- Uekötter, Frank: Deutschland in Grün. Eine zwiespältige Erfolgsgeschichte. Göttingen 2015.
- Undeutsch, Dieter: St. Peter-Ording als Heilbad. In: Klose, Werner/Kloth, Eckhard (Hg.): St. Peter-Ording. Nordseeheil- und Schwefelbad. 2. Aufl. St. Peter-Ording 1985, S. 56-70.
- Urry, John/Larsen, Jonas: The Tourist Gaze 3.0. Los Angeles u.a. 2011.
- Uthoff, Dieter: Ansätze zu einer Effizienzkontrolle der regionalen Fremdenverkehrspolitik. Teil III. Analyse räumlicher und regionalwirtschaftlicher Auswirkungen staatlich geförderter Ferienzentren. Hannover 1976.
- Voigt, Kurt/Seemann, Karl: Chronik Damp. Gut Damp, Gemeinde Damp, Ostseebad Damp. Damp 1994.
- Wagener, Mathias: Ab in den Urlaub. Das Recht auf die jährliche Erholungszeit. In: Siebenecker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 69-77.

- Wagener, Mathias: Sylt. Urlaub auf einer Nordsee-Insel. In: Siebeneicker, Arnulf/Wagener, Mathias (Hg.): Reif für die Insel. Tourismus auf Sylt, Hiddensee und Mallorca. Essen 2016, S. 131-141.
- Wagner, Friedrich A.: Ferienarchitektur. Die gebaute Urlaubswelt. Modelle + Erfahrungen + Thesen. Starnberg 1984.
- Wiechmann, Thorsten: Vom Plan zum Diskurs? Anforderungsprofil, Aufgabenspektrum und Organisation regionaler Planung in Deutschland, Baden-Baden 1998.
- Wilde, Alexander: Zwischen Zusammenbruch und Währungsreform. Fremdenverkehr in den westlichen Besatzungszonen. In: Spode, Hasso (Hg.): Goldstrand und Teutonengrill. Kultur- und Sozialgeschichte des Tourismus in Deutschland 1945-1989. Berlin 1996, S. 87-103.
- Wirtschaftlicher und sozialer Wandel in der Bundesrepublik Deutschland. Gutachten der Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel. Göttingen 1977.
- Witt, Werner: Aufgaben der regionalen Landesplanung. Entwurf eines Regionalplanes der Insel Sylt. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 1. Referate der konstituierenden Sitzung des Landesplanungsrates am 30. November 1961 in Kiel. Kiel 1961, S. 25-34.
- Witt, Werner: Regionalplan Fehmarn. In: Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Landesplanung in Schleswig-Holstein. Heft 4. Die Tätigkeit des Landesplanungsrates in der Zeit vom 1. Januar 1962 bis 31. Dezember 1964. Kiel 1964, S. 59-63.
- Witzleben, Lothar: Grömitz als Ort des Fremdenverkehrs. In: Ehlers, Walther K./Gemeinde Grömitz (Hg.): Grömitz. Das Bad an der Sonnenseite. Grömitz 1972, S. 152-165.
- Wöbse, Anna-Katharina: Kritisch denken, politisch handeln, gut leben. Klara Enns – eine Sylter Biografie. Husum 2017.
- Wördemann, Wilfried: „...was nie genug empfohlen werden kann“. Zu den Anfängen des Seebädertourismus. In: Bengen, Etta/Wördemann, Wilfried: Badeleben. Zur Geschichte der Seebäder in Friesland. Oldenburg 1992, S. 13-37.
- Xylander, Marlen von: Flüchtlinge im Armenhaus. Studien zu Schleswig-Holstein 1945-1949. Neumünster 2010.
- Zankl, Hans L.: Leitsätze zur Fremdenverkehrswerbung. In: Jahrbuch der Fremdenverkehrspraxis 2 (1960), S. 20-23.
- Zedek, Gustav: Fremdenverkehrspolitik. Grundlagen und Instrumentarium der Fremdenverkehrspolitik. Salzburg 1973.
- Zeller, Ernst: Die Fremdenverkehrspolitik des Bundes. Ihre Begründung und Systematik. Uni-Diss. Bern 1949.

Internetadressen

Archivgemeinschaft Gettorf

Webauftritt unter <http://www.archivgemeinschaft-gettorf.de>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung

Sozialdemokratischer Pressedienst von 15.09.1964, abrufbar unter <http://library.fes.de/spd/pd/1964/640915.pdf>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Deutscher Wetterdienst

Deutscher Wetterdienst: Zusammenstellungen historischer Wetterdaten für Schleswig-Holstein. Abgerufen unter <http://www.dwd.de>, abgerufen am 14.10.2014.

Fremdenverkehrsverein Westerland/Sylt e.V.

Denkschrift Westerland und die Insel Sylt von 1952. Abrufbar unter <https://www.fvv-westerland.de/der-verein/denkschrift-1952/>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

H-Soz-Kult

Hachtmann, Rüdiger: Tourismusgeschichte – ein Mauerblümchen mit Zukunft! Ein Forschungsüberblick. In: H-Soz-Kult, 06.10.2011, S. 12, <http://www.hsozkult.de/searching/id/forschungsberichte-1119>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Kieler Gelehrtenverzeichnis

Eintrag zu Heinrich Pfeleiderer. Abrufbar unter <http://www.gelehrtenverzeichnis.de/person/918fb786-f880-d235-dfde-4d4c600431f7>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Eintrag zu Konrad Johannes Karl Büttner: Abrufbar unter <http://www.gelehrtenverzeichnis.de/person/9c1aa040-4d51-576b-397d-4ec120c481d4>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Kieler Nachrichten

Kieler Nachrichten vom 04.02.1014: Planung für Marina Wendtorf geändert. Bürger können sich einbringen. Abrufbar unter <http://www.kn-online.de/News/Naechrichten-aus-Ploen/Planung-fuer-Marina-Wendtorf-geaendert-Buerger-koennen-sich-einbringen>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Landtagsinformationssystem Schleswig-Holstein

Abrufbar unter <http://lissh.lvn.parlanet.de/shlt/start.html>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Firma Dr. Rüger Holding

Firmenhistorie, abrufbar unter <http://www.rueger-holding.de/unternehmen>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Statista. Das Statistik-Portal

Faktenbuch, Eintrag: Tourismusindustrie, abrufbar unter <https://de.statista.com/statistik/faktenbuch/290/a/branche-industrie-markt/tourismusbranche/tourismusindustrie/>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH)

Sparkassen-Tourismusbarometer Schleswig-Holstein, Infobrief 1/2017. Abrufbar unter: http://www.tvsh.de/fileadmin/content/Startseite/TB_SH_Infobrief_1_2017_final.pdf, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Zeit Online

Herlt, Rudolf: Sechs Jahre – und kein bißchen weise. Ist das Gutachten eine Hilfe für die praktische Politik? In: Die Zeit vom 28.01.1977, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1977/05/sechs-jahre-und-kein-bisschen-weise/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2016.

Noch einmal davongekommen. In: Die Zeit vom 13.01.1978, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1978/03/noch-einmal-davongekommen/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Roggenkamp, Viola: „Gnadenlose Härte“. Die Todesurteile des Stadtpräsidenten Gaul. In: Die Zeit vom 14.07.1978, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1978/29/gnadenlose-haerte/komplettansicht>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

- Schmidt, Volker: Die ersten Online-Gehversuche der Deutschen. In: Die Zeit vom 02.09.2013, abrufbar unter <http://www.zeit.de/digital/internet/2013-09/30-jahr-e-btx>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.
- Wendt, Kurt: Schliekers Villa brachte Kein Glück. In: Die Zeit vom 01.03.1974, abrufbar unter <http://www.zeit.de/1974/10/schliekers-villa-brachte-kein-glueck>, zuletzt aufgerufen am 23.10.2017.

Abkürzungsverzeichnis

Archivkürzel

StA Burg	Stadtarchiv Burg auf Fehmarn
LAS	Landesarchiv Schleswig-Holstein
KrA NF	Kreisarchiv Nordfriesland
AdsD	Archiv der sozialen Demokratie der Friedrich-Ebert-Stiftung Bonn
FrA SPD Landtag SH	Fraktionsarchiv der SPD im Landtag Schleswig-Holstein
HAT	Historisches Archiv zum Tourismus an der TU Berlin
AmA SchLO	Amtsarchiv Schlei-Ostsee
Archiv TVSH	Archiv des Tourismusverbands Schleswig-Holstein bei der privaten Archivierungsfirma Denker

Weitere Abkürzungen

Apo	Außerparlamentarische Opposition
BHE	Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten
BTX	Bildschirmtext
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
FDP	Freie Demokratische Partei
FVV	Fremdenverkehrsverband Schleswig-Holstein
GB/BHE	Gesamtdeutscher Block/Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten
IROK	Interministerielle Raumordnungskonferenz
KdF	Kraft durch Freude
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
NPD	Nationaldemokratische Partei Deutschlands
SBK	Südstrand-Betreuungsgesellschaft
SHB	Schleswig-Holstein-Block
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands

SSV/SSW	Südschleswigischer Verein/Südschleswigischer Wählerverband
SSW	Südschleswigischer Wählerverband
TVSH	Tourismusverband Schleswig-Holstein
WP	Wahlperiode

Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung des Fremdenverkehrs in ausgewählten Nordseebädern 1950-1965	60
Tabelle 2:	Struktur des Bettenangebots in ausgewählten Nordseebädern 1960-1965	63
Tabelle 3:	Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Luftkurorten Plön und Eutin 1950-1965	65
Tabelle 4:	Entwicklung des Fremdenverkehrs in ausgewählten Ostseebädern 1950-1965	69
Tabelle 5:	Struktur des Bettenangebots in ausgewählten Ostseebädern 1960-1965	72
Tabelle 6:	Daten zum Fremdenverkehr in den Großstädten 1965-1980	85
Diagramm 1:	Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Sommerhalbjahr 1950-1965	48
Diagramm 2:	Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Winterhalbjahr 1950-1965	49
Diagramm 3:	Aufenthaltsdauer im Sommerhalbjahr zwischen 1950 und 1965 in Tagen	51
Diagramm 4:	Summe der Übernachtungen in Nord- und Ostseebädern 1950-1965	52
Diagramm 5:	Anteil der Privatvermietung an der Gesamtzahl der Übernachtungen	53

Diagramm 6:	Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Sommerhalbjahr 1965-1980	79
Diagramm 7:	Summe der Übernachtungen in Nord- und Ostseebädern 1965-1980	80
Diagramm 8:	Übernachtungen in Schleswig-Holstein im Winterhalbjahr 1965-1980	81
Diagramm 9:	Anteil der Übernachtungen in Privatunterkünften im Sommerhalbjahr 1950-1980	83
Diagramm 10:	Übernachtungen in Ostseebädern mit Ferienzentren 1970-1980	129
Diagramm 11:	Bettenangebot in Burg auf Fehmarn 1970-1980	130
Diagramm 12:	Bettenangebot in Damp 1972-1980	131
Diagramm 13:	Bettenangebot in Heiligenhafen 1970-1980	133
Diagramm 14:	Übernachtungen im Sommerhalbjahr in fünf ausgewählten Nordseebädern 1966-1980	139
Abbildung 1:	Bebauungsplan Burgtiefe	110
Abbildung 2:	Einer der drei Hoteltürme in Burgtiefe	112
Abbildung 3:	Titelblatt der Broschüre: „Ferienland Schleswig-Holstein. Brücke zwischen Nord- und Ostsee“ von 1953	317
Abbildung 4:	Zwei Ansichten aus der Broschüre „Schleswig-Holstein. Ferienland zwischen den Meeren“, S. 20	325

Anhang

Bauprojekte an der Ostsee

1) Auszug aus Thomas, Klaus: Zur Funktion und baulichen Struktur von Ferienzentren. Untersuchung an Beispielen der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Uni-Diss. Berlin 1977, S. 62-71.

„01 Glücksburg

wichtige Neubauten des alten Ostseebades sind

- Hotel „Intermar“
- „Kurpark-Hotel“ mit Apartmentanlage
- Wellenbad mit „Fitness-Center“, „Schönheitssalon“
- Haus des Kurgasts

02 Maasholm

- „Maasholm-Bad“, Ferienhäuser, 1 Apartmenthaus (im Bau)

03 Schönhagen

- Apartmenthaus „Scania“ mit Ferienhäusern
- Apartmenthaus „Bellmedica“ (ca. 400 Apartments) mit Bungalows (6) und weiteren Einrichtungen

04 Damp

- „Damp 2000“, -Ferienzentrum mit ca. 1.500 Apartments,
- ca. 500 Ferienhäusern, umfangreichen Folgeeinrichtungen, Yachthafen, „Ostseeklinik Damp“, „Kurklinik Damp“

05 Schleswig

- Apartmenthaus „Port Wiking“ mit Folgeeinrichtungen und Yachthafen (Konkurs)

06 Kiel-Schilksee

- Ehem. Olympiazentrum, -Folgenutzung: „Hotel Olympia“, private Apartments

07 Wendtorf

- „Marina Wendtorf“, Feriencentrum mit ca. 500 Apartments (davon ca. 100 privat), umfangreiche Folgeeinrichtungen, Yachthafen

08 Holm

- „Feriencentrum Holm“ mit ca. 1000 Apartments, umfangreiche Folgeeinrichtungen

09 Hohwacht ---

10 Weißenhaus

- „Weißenhäuser Strand“, - Feriencentrum mit ca. 1.200 Apartments, 57 Ferienhäuser, umfangreiche Folgeeinrichtungen

11 Heiligenhafen

- „Ferienpark Heiligenhafen“, Feriencentrum mit ca. 1.700 Apartments, umfangreiche Folgeeinrichtungen
- Apartementhaus „Steinwarder“ mit ca. 300 Apartments

12 Großenbrode Weststrand

- Hotel „Baltic“ mit Ferienhäusern

13 Landkirchen – Westerbergen

- Ferienhauskolonie (ca. 50 Ferienhäuser)

14 Petersdorf – Flügger Strand –

15 Bannersdorf – Puttgarden –

16 Meschendorf – Stabersdorf

- „Fehmarnstrand“ mit ca. 75 Ferienhäusern, 110 Apartments, Laden (im Bau)

17 Burg – Burgtiefe

- „IFA-Hotel Südstrand Burgtiefe“, -Feriencentrum mit ca. 1.300 Apartments, 60 Ferienhäusern, umfangreiche Folgeeinrichtungen, Yachthafen

18 Avendorf – Fehmarnsund –

- 19 Großenbrode – Südstrand
wichtige Neubauten in diesem Ortsteil sind
- Apartmentanlage „Bellevue“
 - Apartmentanlage „Vier Jahreszeiten“ mit ca. 350 Apartments, Yachthafen (geplant)
 - Apartmenthäuser „Hamburg“, „Berlin“, Ferienhäuser
 - Apartmentanlage „Belvedere“ (im Bau)
 - Apartmenthäuser „Atlantis“, „Haus am Meer“, „Haus Sanddorn“, „Haus Stranddistel“
- 20 Neukirchen – Sütel Seekamp –
- 21 Neukirchen – Ostermade –
- 22 Neukirchen – Kraksdorf
- „Sahna Strand“ mit ca. 50 Apartments, 110 Ferienhäusern, Folgeeinrichtungen (Schwimmbad, Tennisplatz)
- 23 Heringsdorf – Rosenfelder Strand –
- 25 Dahme
- Geplant „Kur- und Wohnanlage Dahme“ mit ca. 400 Apartments, Folgeeinrichtungen
- 26 Kellenhusen
- wichtige Neubauten des alten Ostseebades sind
 - „IFA-Ostsee-Kurhotel Kellenhusen“ (Apartmentanlage)
 - Apartmenthaus „Meeresblick“
- 27 Grömitz
- wichtige Neubauten des alten Ostseebades sind u.a. die Hotels „Intermar“, „Prinzenhof“, „Belvédère“
- 28 Schashagen – Bliesdorf
- Ferienhauskolonie mit SB-Laden
- 29 Schashagen – Brodau
- Ferienhauskolonien
 - „Terrassenwohnanlage Brodau“ (im Bau)
- 30 Neustadt
- in Rettin ca. 20 Ferienhäuser, ca. 30 Apartments, Hotel, SB-Laden (z.T. im Bau, z. T. geplant)

- in Pelzerhaken Apartmenthaus „Prinz Hamlet“ mit 150 Apartments, Schwimmhalle, Sauna

31 Sierksdorf

- Apartmenthotel „Panoramic“ mit ca. 400 Apartments, umfangreiche Folgeeinrichtungen, ca. 800 private Apartments, „Lego-land“

32 Timmendorfer Strand

- „Maritim-Golf- und Sporthotel Timmendorfer Strand“ mit ca. 250 Zimmern und speziellem Angebot an Sporteinrichtungen
- „Maritim Seehotel Timmendorfer Strand“ mit ca. 250 Zimmern und umfangreichen Folgeeinrichtungen

33 Travemünde

- „Maritim-Hotel mit Congress-Center Travemünde“ mit ca. 250 Zimmern und umfangreichen Folgeeinrichtungen.“

2) Auszug aus der Niederschrift einer Besprechung am 23.11.1961 im Hause des Ministers für Arbeit, Soziales und Vertriebene des Landes Schleswig-Holstein betreffend Schaffung eines neuen Badeviertels durch die Stadt Burg auf Fehmarn

Die Quelle stammt, laut Aussage von Frau Bettina Michaelis-Otte, aus einem Ordner im Bauamt der Stadt Burg auf Fehmarn. Dort ist sie heute nicht mehr erhalten, auch im Landesarchiv Schleswig-Holstein war sie nicht auffindbar. Leider enthält die von Frau Michaelis-Otte angefertigte Kopie nicht das gesamte Protokoll, es fehlt die zweite Seite. Da sie die älteste erhaltene Nachricht über Planungen zum Ausbau des Bades Burgtiefe enthält, werden die erhaltenen Textteile hier abgedruckt.

Der Minister
für Arbeit, Soziales und Vertriebene
des Landes Schleswig-Holstein

II - 34 a - 312/2-08,05 -

Kiel, den 29. November 1961
Brunswiker Straße 16-22
Fernruf: 4 08 91
App.: 2933

N i e d e r s c h r i f t

über die Besprechung am 23.11.1961 im Hause des
Ministers für Arbeit, Soziales und Vertriebene des
Landes Schleswig-Holstein in Kiel
betreffend

Schaffung eines neuen Badenviertels durch die Stadt Burg auf Fehmarn
in Burgtiefe nach Aufspülung des Burger und Sahrensdorfer Binnensees
und der Halbinsel Burgtiefe.

Nach einem vorläufigen Abschluß der Planungsarbeiten hatte die Stadt
Burg gebeten, eine Besprechung anzusetzen.

Es nahmen teil (Reihenfolge der umgelaufenen Anwesenheitsliste):

Bürgermeister Feilke, Burg auf Fehmarn
Dipl. Arch. Neupert, Wohnungsbaukreditanstalt, Kiel
Bauing. Albe, Burg auf Fehmarn
Regierungsinspektorin Frä. Dettmann, Innenminister, Kiel
Regierungsassessor Brümmer, Kreis Oldenburg
Reg. Baureferendar Jäger, z.Zt. Min. ASV, Kiel
Rechtsanwalt Wachsmuth, Wobau, Kiel
Techn. Direktor Nitsche, Wobau, Kiel
Landrat Dr. Rohwedder, Kreis Oldenburg
Ob.-Reg.-Rat Dr. Christensen, Min. f. Wirtschaft und Verkehr,
Dipl.-V.W. Direktor Schmidt, Wobau
Ob.-Reg.-Baurat Rose, Landesplanungsbehörde, Kiel
Vizepräsident Dr. Wirth, Wohnungsbaukreditanstalt, Kiel
Ministerialrat Haake, Min. ASV., Kiel
Ob.-Reg.-Baurat Baumann, Min. ASV., Kiel
Architekt Engel, Min. ASV., Kiel

Architekt Neupert erläuterte zunächst den von ihm aufgestellten
Bebauungsplan. Der Plan ist funktionell klar gegliedert. Die Auf-
teilung der Flächen für die verschiedenen Zwecke, Wohnhäuser mit
Möglichkeiten der Bettenvermietung während der Saison, gewerbliche
komfortable Beherbergungsbetriebe, Bauten für die Gemeinde und den
Kurbetrieb, Grün- und Sportflächen ist logisch aufgebaut, an-

nicht, daß zahlungsfähige Interessenten kommen würden, die diese und evtl. weit höhere Preise bezahlen könnten. Auch Gastronomen könnten das nicht für Bettenhäuser, Hotels und Restaurants. Finanzielle Hilfsmöglichkeiten des Kreises seien äußerst beschränkt. Der Kreis sei jedoch im Rahmen seiner Möglichkeiten bereit, zu helfen.

Bürgermeister Feilke erklärte, daß eine Strandverbreiterung vorgesehen sei und daß die Stadt außerdem durch Bühnenbau eine weitere Strandverbreiterung zu erreichen versuchen werde.

Ob.Reg. Rat Dr. Christensen (Min. Wirtsch. u. Verk.) äußerte, daß er zur günstigen Durchführung des Objektes einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren annehme und auch für richtig halte, da sonst Störungen des bestehenden Wirtschaftslebens zu befürchten seien. Eine 10 %ige Steigerung der wirtschaftlichen Kapazität pro Jahr sei noch real. Durch den zu erwartenden hohen Bodenpreis werde der Interessentenkreis stark eingeschränkt, so daß der ursprünglich vorgesehene Personenkreis kaum in Frage käme.

Oberreg. Baurat Rose (Landesplanung) erklärte, daß die Landesplanungsbehörde bereits an den bisherigen Besprechungen beteiligt war und dem Projekt positiv gegenüberstehe. Das neue Bad könne eine Stätte von einzigartiger Prägung und ganz besonderem Reiz werden. Die im Vorgespräch bereits erwähnten Schullasten dürften allerdings wohl doch auf die Gemeinde zukommen.

Ob.Reg. Baurat Baumann äußerte: Es geht bei diesem Projekt, so schön es werden kann, einfach um das Geld, vor allem um das Geld der Gemeinde. Die Gemeinde müsse eine sorgfältige und vorsichtige Berechnung aufstellen, welche Einnahmen ihr unter Berücksichtigung der notwendigen großen Investition^{haben} voraussichtlich zufließen werden. Es dürfe auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß Konjunkturschwankungen Rückgänge des Fremdenverkehrs und damit Schwierigkeiten verursachen könnten. Bei der Vorbelastung des Projektes mit mindestens 2 Mio Erschließungskosten könne überdies die wirtschaftliche Seite nicht genug beachtet werden.

Bürgermeister Feilke meinte, daß aus dem Fremdenverkehr mit DM 1,8 bis 2 Mio Einnahmen zu rechnen sei. Schon jetzt ergäben sich die Gewerbesteuererinnahmen überwiegend aus dem Fremdenverkehr. Man dürfe keine zu düsteren Prognosen stellen.

- 4 -

Er erhoffe auch eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den skandinavischen Ländern. Der Schulbau würde für die Stadt nicht so teuer. Die Volksschule könne erweitert werden. Seiner Meinung nach werde ein entstehendes Risiko von der Privatinitiative übernommen.

Min. Rat Haake betonte, daß dann mit sehr teuren Preisen gerechnet werden müsse. Er richtete an die Wobau die Frage, ob sie sich an der Trägerschaft beteiligen könne. Dies betreffe auch die Frage der Vorfinanzierung. Bei der Stadt selbst fehlten in organisatorischer Hinsicht alle Voraussetzungen. Der Vorschlag der Stadt, eine Finanzierungsgesellschaft, ähnlich der Helgoland-Aufbau GmbH., zu gründen, gehe an der Tatsache vorbei, daß der Wiederaufbau Helgolands mit starker Beteiligung des Bundes erfolgte, also von Anfang an ganz andere Vorbedingungen fand.

Vizepräsident Dr. Wirth (WKA) erklärte, daß die Wohnungsbaukreditanstalt bei der Frage der Übernahme der Trägerschaft bzw. einer Beteiligung völlig auszuschalten sei. Allenfalls kämen Darlehen an die Stadt aus dem Landbeschaffungsfonds in Frage. Er empfehle jedoch die Inanspruchnahme von Bankkrediten durch die Träger, evtl. bei der Landesbank. Die beiden als Träger in Aussicht genommenen Privatfirmen seien gut und kapitalstark. Die Nachteile der privaten Trägerschaft hinsichtlich der Preisbildung und des damit verbundenen, wahrscheinlich sehr ungünstigen Einflusses auf die Bürger und die gesamte Fehmarnner Wirtschaft lägen auf der Hand. Evtl. könnten bei einem Vertragsabschluß mit den Privatfirmen vertragliche Bindungen hinsichtlich der Weiterveräußerung des Geländes eingebaut werden. Er fürchte im übrigen, wenn sich, wie erwähnt, der gesamte Aufbau des Bades auf etwa 15 Jahre verteilen würde, das Ganze sehr leicht ein Torso bleiben könnte, da ein Anhalten des wirtschaftlichen Aufschwungs niemand gewährleisten könnte. Es dürfte weiterhin eine Frage sein, wie sich die Kommunalaufsicht zu dem Abschluß von Verträgen der Stadt mit den Privatfirmen stelle.

Bürgermeister Feilke mußte darauf erklären, daß er seiner Stadtvertretung die Verträge ohne Abdeckung durch Bürgschaften gar nicht vorlegen könne.

Direktor Dipl.-V.-W. Schmidt (Wobau) erklärte, daß seine Gesellschaft

- 5 -

z. B. auf Helgoland keine Grundstücke erworben habe. In Burgtiefe wären schon für die Entstehung der Flächen riesige Kosten aufzuwenden. Eine Arbeitsgemeinschaft mit den Trägern könne nicht in Aussicht genommen werden. Er halte auch ein Vorantreiben des Projektes für nicht erforderlich.

Min. Rat Haake äußerte hierzu, daß eine Einschaltung der Vobau nur mit Hilfe von Kapitalmarktkrediten möglich sei, und zwar in dem Sinne, daß sie die baulichen Maßnahmen durchführt, verkauft und betreut.

Landrat Dr. Rohwedder warf die Frage auf, ob man, da ja nicht wie bei Helgoland der Bund dahinter stehe, das Projekt verkleinern und sich auf den östlichen Teil beschränken könne.

Min. Rat Haake erwiderte, daß der Reiz des Projektes, der eben auch die Anziehungskraft für den Fremdenverkehr ergäbe, erst bei der Durchführung der Gesamtplanung entstehe.

Landrat Dr. Rohwedder erklärte: Das ist zu teuer!

Min. Rat Haake ging nochmals auf Fragen ein, die sich bei der ausschließlichen Einschaltung der Privatfirmen ergeben, z. B. ob man alle Geländekäufer zwingen könne, Fremdenbetten zu vermieten.

Bürgermeister Feilke war der Meinung, daß dies erreichbar ist.

Vizepräsident Dr. Wirth riet der Stadt, sich von den beiden als Träger in Aussicht genommenen Privatfirmen nun eingehende Vorschläge und Angebote vorlegen zu lassen, die es ermöglichen, zu prüfen, welcher wirtschaftlichen und entwicklungsmäßigen Situation die Stadt bei einem Vertragsabschluß gegenübersteht.

Reg. Inspektorin Frä. Dettmann (Innenministerium) wies darauf hin, daß bei der Maßnahme auch Fragen des Eigentums der Öffentlichen Hand an den Küstenstreifen zu beachten seien.

Bürgermeister Feilke erklärte dazu, daß die Eigentumsfrage der Wasserflächen eindeutig geklärt sei; Eigentümer sei die Stadt Burg.

Min. Rat Haake faßte abschließend zusammen, welche Bedingungen ein solcher Vertrag, neben seinem sonstigen technischen und wirtschaft-

- 6 -

lichen Inhalt, enthalten müsse, ia die Besprechung ergeben habe, daß die Durchführung des Projektes nur auf dem Wege der Privatinitiative möglich sei. Es sind folgende Punkte:


- 1) Kostenfreie Herrichtung der in öffentlichen Eigentum verbleibenden Flächen
- 2) Durchführung der Erschließung übereinstimmend mit dem verbindlichen Bebauungsplan einschließlich der Herstellung einer Druckrohrleitung zum Klärwerk.
- 3) Auswahl der Grundstückserwerber und Bauinteressenten nach dem Grundsatz, daß außer der Wohnung vermietbare Fremdenzimmer erstellt werden.
- 4) Reservierung eines Teilgeländes für örtliche (burger und fehmärner) Bauinteressenten unter Vereinbarung eines Maximalpreises für das Grundstück.
- 5) Herstellungsfristen für die Herrichtung des Geländes, Fristen für die Benennung der Kauf- und Bauinteressenten und Vereinbarung einer Frist über die bauliche Durchführung der Objekte.

Da das Projekt teilweise auf Meeschendorfer Gebiet liegt, muß die Planung gemeinsam erfolgen. Ebenso ist eine Beteiligung dieser Gemeinde an den Verträgen erforderlich.

Schluß der Besprechung


Im Auftrage
gez. Haake

Beglaubigt:


Kanzleivorsteherin

3) Erste Seite eines Briefs von Ministerialrat Haake an die Deutsche Gesellschaft freier Ingenieure in Hamburg. Die Quelle stammt, laut Aussage von Frau Bettina Michaelis-Otte, aus einem Ordner im Bauamt der Stadt Burg auf Fehmarn. Dort ist sie heute nicht mehr erhalten, auch im Landesarchiv Schleswig-Holstein war sie nicht auffindbar. Die zweite Seite des Schreibens ist ebenfalls nicht mehr erhalten.

Ministerialrat Haake
beim
DEUTSCHEN MINISTER FÜR ARBEIT, SOZIALES UND VERTRIEBENE
DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN

 (24b) KIEL, den 2. März 1962
Brunswiker Straße 14, 22
Fernruf: 446 - 711, App. 2830
Besuchszeit: Montag - Dienstag
Donnerstag - Freitag von 9 - 11 Uhr

Geschäftszeichen:
(in der Antwort angeben)

Abschrift

Deutsche Gesellschaft
freier Ingenieure mbH.
Hamburg 36
Große Bleichen 36

Betr.: Bauleitplanung Ostseebad Burg auf Fehmarn, Kreis Oldenburg

Von Ihrem Schreiben vom 22. Januar 1962 mit Durchschriften Ihrer beiden Schreiben an den Herrn Bürgermeister Feilke und an den Magistrat der Stadt Burg/Fehm. habe ich mit Interesse Kenntnis genommen. Allerdings kann ich den Inhalt, insbesondere den der beiden Durchschriften, nicht uneingeschränkt bestätigen. Was die Gemeinde im gegenwärtigen Zeitpunkt braucht, sind

1. ein einwandfrei funktionierender Flächennutzungsplan und
2. ein brauchbarer Bebauungsplan.

Städtebauliche Gutachten allgemeiner Art und solche, die sich kritisch mit dem landesplanerischen Gutachten auseinandersetzen, führen im Augenblick nicht weiter.

Auch kann ich mich keiner Empfehlung entsinnen, die u.U. geeignet wäre, die Handlungsfreiheit der Gemeinde zu berühren. Vielmehr hat Herr Lüder in einer Besprechung am 8.1. im Hause angeboten, die Überarbeitung des Flächennutzungsplanes und ggf. die Einzelplanung im Bebauungsplan durch Ihre Gesellschaft ausführen zu lassen. Ich habe damals erklärt, daß ich gegen die Überprüfung des Gesamtflächennutzungsplanes mit Regelung der Verkehrsverhältnisse und Anschluß der Stadt Burg an die neuen Verkehrsflächen der Insel Fehmarn keine Bedenken hätte. Hinsichtlich des Bades Burgtiefe wies ich jedoch darauf hin, daß ich der Ansicht sei, daß in dem Bebauungsvorschlag der Wohnungsbaukreditanstalt (Entwurf Neupert) eine geeignete Grundlage insbesondere hinsichtlich der Führung der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Bades, der Anlage der Parkplätze und der Gesamtverteilung der

4) Brief des Bürgermeisters von Burg auf Fehmarn Ulrich Feilke an Regierungsbaurat Güldner vom 21.04.1965. Die Quelle stammt, laut Aussage von Frau Bettina Michaelis-Otte, aus einem Ordner im Bauamt der Stadt Burg auf Fehmarn. Dort ist sie leider heute nicht mehr erhalten.

21. April 1965

Aus den Akten des
Haupt- Bauamts Burg

Herrn
Regierungsbaurat
Dipl.-Ing. Güldner
i. Ministerium für Arbeit,
Soziales und Vertriebswesen
23. Kiel
Düsternbrooker Weg

ab 24. 4. 65

Architektenwettbewerb Burgtiefe

Sehr geehrter Herr Güldner!

Ich kann Ihnen mitteilen, daß unsere Stadtvertretung am Grün-Donnerstag "grünes Licht" für den Architekten-Wettbewerb gegeben hat. Es war eine heisse Debatte, führte aber dann doch zu einem einstimmigen Beschluß. Ich fahre heute mit meinem Badesachbearbeiter die Bäder an der Lübecker Bucht ab, um das Programm für das Haus des Kurgastes zu erarbeiten.

Anliegend übersende ich Ihnen die versprochenen Prospekte und Luftaufnahmen. Nach näherer Überlegung wäre es wirklich sehr schön, wenn wir zumindest Herrn Arne Jakobsen als Teilnehmer für den Wettbewerb gewinnen könnten. Ich habe inzwischen gehört, daß er andere Strandzonen bereits bearbeitet haben soll. Wie Sie wissen, sind wir mit der Stadt Rödby auf Lolland in Dänemark verschwistert. Ich hörte, daß ein enger Mitarbeiter von Herrn Jakobsen in Rödby zu Hause ist. Über unsere Freunde in Rödby könnte ich also auch auf dem Wege einen Verstoß unternehmen. Daneben sollten Sie sich ja auch noch um Herrn Professor Eiermann bemühen. Zumindest als Preisrichter.

Sobald ich die Vorbereitungen abgeschlossen habe, werde ich mich wieder mit Ihnen in Verbindung setzen.

Hochachtungsvoll
gez. Feilke
Bürgermeister

beglaubigt:
Schirrmann
Angestellte

