



► Nr. VO/2023/12567
öffentlich

Lübeck, 17.09.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
1.101 - Bürgermeisterkanzlei

Bearbeitung: Oliver Groth (E-Mail: oliver.groth@luebeck.de Telefon: 122-1026)

Die Feste Fehmarnbeltquerung - Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.09.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
26.09.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.10.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.10.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.11.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Aufzeigen der Potentiale und Herausforderungen durch die Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) und in diesem Zusammenhang die Beantwortung der Anfragen VO/2020/09555 AM Prieur (Hauptausschuss am 24.11.2020) und VO/2021/10226 AM Simon (Hauptausschuss am 15.06.2021)

Bericht:

Siehe Anlage

Anlagen:

Die Feste Fehmarnbeltquerung – Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Bürgermeister Jan Lindenau



Die Feste Fehmarnbeltquerung

Potentiale und Herausforderungen für die Hansestadt Lübeck

Analyse der aktuellen Studienlage und Bewertung von Chancen und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung auf der Verkehrsachse zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen/Malmö aus Sicht der Hansestadt Lübeck.

Informationen finden Sie unter: www.luebeck.de/fbq-info

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
Bürgermeisterkanzlei
Rathaus | 23539 Lübeck
(0451) 115
bgmkanzlei@luebeck.de
www.luebeck.de



Lübeck, 14. September 2023

Die FFBQ aktiv gestalten

Bürgermeister Jan Lindenau

Liebe Leser:innen,

der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) ist eines der größten Infrastrukturprojekte unserer Zeit und wird weitreichende gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen in allen Lebensbereichen für die Menschen in Dänemark und Deutschland auf der Zukunftsachse zwischen Kopenhagen/Malmö und Hamburg bedeuten.

Der Großraum Kopenhagen/Malmö und die Metropolregion Hamburg werden nicht nur näher aneinanderrücken, sondern haben mittelfristig das Potential, zu einem bedeutenden europäischen Lebens- und Wirtschaftsraum zusammenzuwachsen. Die Hansestadt Lübeck liegt exakt auf dieser Achse und hat die einmalige Chance, von dieser Entwicklung zu profitieren und sich als größtes Oberzentrum der Region neben den beiden Metropolen zu etablieren.

Den politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Institutionen in der Hansebelt-Region und insbesondere hier auch der Hansestadt Lübeck obliegt nun die Verantwortung, die Chancen und Herausforderungen im Zuge dieses überragenden Infrastrukturprojektes zu identifizieren und geeignete Maßnahmen in die Wege zu leiten, um von der FFBQ als Standort bestmöglich zu profitieren und positive Effekte für die Menschen in Lübeck und der Region zu erzielen.

Denn die Entwicklung eines gemeinsamen Arbeits- und Absatzmarktes bietet enorme Potentiale, die von allen Beteiligten aktiv gestaltet und mit Leben gefüllt werden müssen. Diese Herausforderung betrifft alle Lebens- und Kompetenzbereiche unserer Gesellschaft - von politischen Entscheidungen über gesellschaftliche Rahmenbedingungen, das wirtschaftliche Handeln und die Positionierung von Unternehmen bis hin zur Bildung und Forschung an Schulen und Hochschulen.

Mit dem vorliegenden Bericht sollen die wesentlichen Informationen zusammengeführt, generelle Chancen und Herausforderungen auf deutscher und dänischer Seite sowie im Besonderen aus der Perspektive der Hansestadt Lübeck und der HansebeltRegion dargestellt und eingeordnet werden, um eine gemeinsame Diskussionsgrundlage für Rahmenbedingungen, Umsetzungsschritte, und Maßnahmen zu erhalten. Zur gemeinsamen Gestaltung der neuen Zukunftsregion lade ich alle Kooperationspartner im Hansebelt und im Land herzlich ein.

Lassen Sie uns gemeinsam die Potentiale aus der Festen Fehmarnbeltquerung für Lübeck und die HansebeltRegion ausschöpfen und mit aktiver Begleitung des Projektes einen Beitrag zum Zusammenwachsen eines neuen Wirtschafts- und Kulturraumes in Europa leisten.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Lindenau
Bürgermeister



Inhaltsverzeichnis

1. Die FFBQ verbindet Menschen und Regionen

Einleitung

2. Kernaussagen vorliegender Studien und Berichte

Analyse der aktuellen Studienlage

3. Best Practice: Malmö – Kopenhagen

Die Zusammenarbeit zwischen Schweden und Dänemark als Vorbild

4. Im Herzen der Hansebelt-Region

Chancen und Herausforderungen aus der Sicht der Hansestadt Lübeck

5. Management Summary

Zusammenfassung und Roadmap

6. Quellenverzeichnis



1. Die FFBQ verbindet Menschen und Regionen

Einleitung

Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte sind Meilensteine des Zusammenwachsens von Nationen, Regionen und Menschen. Sie erfordern jahrzehntelange Vorbereitungen und Planungen sowie die umfangreiche Beteiligung von Interessensvertretungen, Vereinen, Verbänden und Bürger:innen und entfalten nach ihrer Fertigstellung nachhaltige Veränderungen für viele Generationen.

Bereits 1863 hatte die dänische Regierung den Plan verfolgt, eine Verkehrsverbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg zu bauen. Hundert Jahre später wurde mit der Fehmarnsundbrücke ein erster Schritt getan. Weitere über 50 Jahre später wird der Schlussstein gesetzt mit einer direkten festen Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Großraum Kopenhagen/Malmö und Kontinentaleuropa.

Die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland lässt damit die europäische Region zwischen den Ballungsräumen Hamburg und

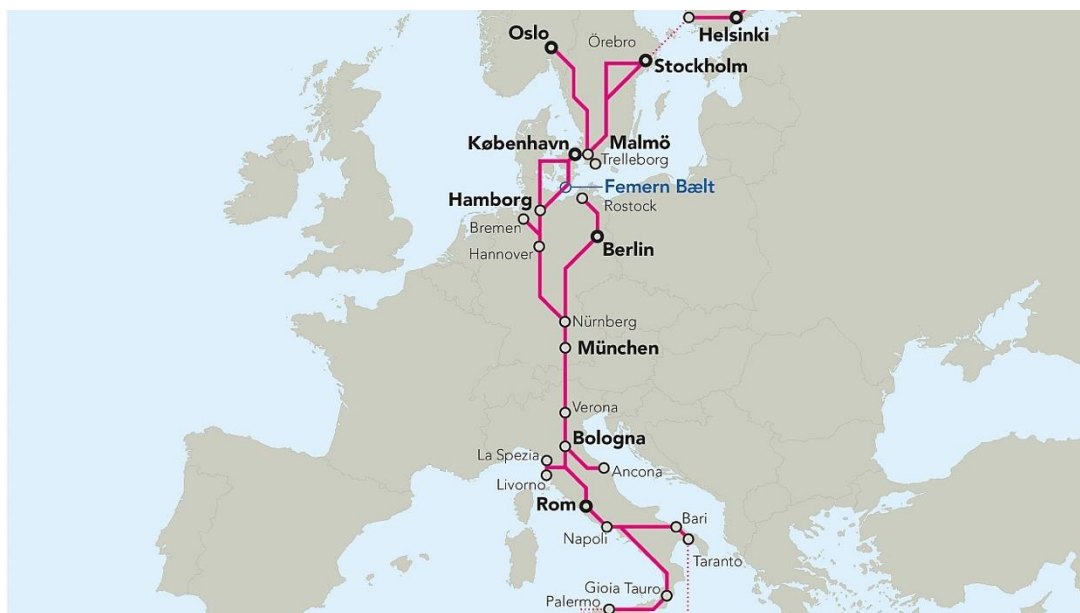


Abb. 1: Skandinavisch-Mediterrane Achse im Transeuropäischen Netz (Quelle: Femern A/S)

Kopenhagen/Malmö näher zusammenwachsen als jemals zuvor. Sie verbindet die Inseln Fehmarn (auf deutscher Seite) und Lolland (auf dänischer Seite) als Tunnelbauwerk auf einer Länge von 18,5 km unter dem Fehmarnbelt hindurch. Der Tunnel umfasst eine vierspurige Autobahn und eine zweigleisige elektrifizierte Eisenbahn. Auf deutscher Seite wird der Tunnel in einem Tunnelportal auf der Insel Fehmarn zwischen Marienleuchte und Puttgarden enden.

Eingebettet in die Transeuropäischen Netze der Europäischen Union (TEN) zur Entwicklung des europäischen Binnenmarktes und zur Verbesserung des sozialen Zusammenhaltes innerhalb in der

EU ist die FFBQ als Teil der Skandinavisch-Mediterranen Achse (ScanMED-Korridor) und damit als Ergänzung des TEN-Kernnetzkorridores einzuordnen.

Kürzere Fahrzeiten zu vergleichbar niedrigeren Kosten und mit hoher individueller Flexibilität erlauben nicht nur eine fundamentale Stärkung der Handelsbeziehungen zwischen den skandinavischen und den mitteleuropäischen Partnern, sondern geben den Unternehmen der anliegenden Region absehbar einen Schub für ihr Wachstumspotential und ihre Wettbewerbsfähigkeit. Logistische und touristische Verkehre werden gleichermaßen unabhängiger, schneller und frequenter möglich.

Ein Bauwerk zur Überbrückung des Fehmarnbelts wird bereits seit den späten 1980er Jahren diskutiert. Erstmals wurde 1989 ein Konzept für eine Brücken- oder Tunnelquerung auf deutscher Seite vorgelegt. Im weiteren Verlauf des Austausches zwischen Dänemark und Deutschland kam es im Jahr 2007 zur Einigung zwischen den jeweiligen Regierungen mit Unterzeichnung des Staatsvertrages am 3. September 2008 in Kopenhagen. Zentrale Bestandteile des Vertrages sind die Verpflichtung auf dänischer Seite, das Querungsbauwerk sowie die Rampen auf dänischer und deutscher Seite zu errichten und zu finanzieren. Dem dänischen Staat wurde im Gegenzug eingeräumt, für die Nutzung der FFBQ Maut-Gebühren zu erheben. Die Verpflichtung auf deutscher Seite ist, die umfangreichen Infrastrukturinvestitionen in die Hinterlandanbindung vorzunehmen und deren Finanzierung. Das beinhaltet den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der 88 km langen Schienenstrecke Lübeck–Puttgarden, den vierspurigen Ausbau der B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden mit Querung des Fehmarnsunds durch ein Tunnelbauwerk sowie die Ertüchtigung der seit 1999 denkmalgeschützten Fehmarnsundbrücke.

Auf deutscher Seite wurde darüber lange gerungen, wie die Region auf der Achse zwischen Fehmarnbelt und Hamburg zu nennen ist, die verschiedene Kreise und Städte in ihrem Verlauf berührt und griffig als Marke mit einem Wiedererkennungseffekt vermittelt werden kann. Seit 2009 etablierte sich die Bezeichnung Hansebelt-Region, die die Kreise Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und die Hansestadt Lübeck umfasst.

An dieser Stelle soll ausdrücklich nicht verschwiegen werden, dass es im Verlaufe der politischen Diskussion um das Projekt sowie im Rahmen der baurechtlichen Planungs- und Umsetzungsschritte Auseinandersetzungen um mögliche Risiken, Vor- und Nachteile sowie Gefahren für Umwelt und Natur gegeben hat und bis heute gibt. Sowohl u.a. die Folgen für die marine Ökologie, die Landschaftsentwicklung sowie die Anzweiflung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Prognosen einerseits und die anzunehmenden Belastungen für die Menschen durch zusätzliche Verkehre auf Straße und Schiene andererseits waren und sind wesentlicher Teil der jahrelangen Diskussion und Positionsfindung in der deutschen Politik.

Der vorliegende Bericht soll sich im Schwerpunkt die potenziellen Auswirkungen der FFBQ auf Wirtschaft, Tourismus, Arbeitsmarkt, Wissenschaft und Gesellschaft widmen und dazu zunächst einen Überblick über eine Auswahl der zur Verfügung stehenden Studien, Berichte und Analysen geben und deren Kernaussagen herausarbeiten. Auf dieser Grundlage sollen sowohl die Chancen und Herausforderungen aus Sicht der Hansestadt Lübeck dargestellt und anschließend Perspektiven für die Zukunft aufgezeigt werden. Außerdem soll mit Blick auf die bereits bestehende Verbindung zwischen Malmö und Kopenhagen ein bereits erfolgreiches grenzüberschreitendes Infrastrukturprojekt vergleichbarer Größe betrachtet und zum Vorbild genommen werden bevor abschließend eine kurze Zusammenfassung der Erkenntnisse mit einer Road Map präsentiert wird.

Spätestens seit dem 24.02.2022 in einer sich ändernden geopolitischen Weltlage erfährt der Fehmarnbeltkorridor bis hinauf zum Öresund eine gestiegene sicherheitspolitische Dimension am



westlichen Ausgang der Ostsee. Die nachhaltigen Folgen für die weitere Entwicklung der Anrainerstaaten des EU-Binnenmeeres bleiben abzuwarten. Gleichzeitig bietet dieses gemeinsame länderübergreifende Projekt angesichts des Ukrainekrieges und des Brexit die Chance, ein starkes Zeichen für den Fortgang eines friedlichen europäischen Integrationsprozesses auszusenden.

2. Kernaussagen vorliegender Studien und Berichte

Analyse der aktuellen Studienlage

Zur Festen Fehmarnbeltquerung und ihren Auswirkungen liegen für die Hansebelt-Region verschiedene, teilweise auch ältere, Studien vor, die sich mit den Auswirkungen insbesondere auf Wirtschaft, Tourismus und Verkehr befassen. Entsprechend enthält dieser Bericht zu den einzelnen Hauptthemen einzelne Kapitel mit den dafür relevanten Aussagen dieser Studien und den entsprechenden Quellenangaben.¹

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die aufgeführten Studien zum Teil aufeinander Bezug nehmen, so dass Wiederholungen nicht auszuschließen und zum besseren Verständnis nicht gestrichen wurden.

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (Endbericht), Georg und Ottenströer und Regionomica GmbH (2010)

Hintergrund und Aufgabenstellung

Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung FFBQ ist eines der zentralen europäischen Verkehrsprojekte und künftiges Teilstück des transeuropäischen Netzes (TEN). Zusätzlich zu der festen Querung erfolgt auch der Ausbau der Hinterlandanbindungen (Straße und Schiene) auf deutscher und dänischer Seite.

Es werden in Folge dieses Verkehrsinfrastrukturprojekts spürbare Auswirkungen hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten auf Infrastruktur, Wirtschaft und Tourismus erwartet, vor allem entlang der Landesentwicklungsachse A1 zwischen Puttgarden und Hamburg. Im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes 2010 (REK) sollen die sich für die Region ergebenden, Chancen und Risiken untersucht werden. Dabei geht es um die optimale Chancenausnutzung bzw. Risikominimierung. Entsprechende Handlungsansätze sind zu identifizieren.

¹ Die vorliegenden Studien berücksichtigen aufgrund der Erstellungsdaten weder Brexit- noch Coronafolgen. Die Studien wurden in der Wiedergabe sprachlich nicht gegendert.



Themenfelder des REK:

- Tourismus – mit Konzentration auf die Betriebsphase der fertiggestellten FFBQ
- Wirtschaft und Gewerbeflächen
- Verkehr – hier hauptsächlich als übergreifendes „Querschnittsthema“
- Politik und Kooperation – Kultur und Begegnung

Die Hansestadt Lübeck sowie die Kreise Ostholstein, Bad Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg mit den Wirtschaftsförderern „Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH (WAS)“ sowie „Entwicklungsgesellschaft Ostholstein GmbH (egoh)“ und der IHK zu Lübeck haben das REK im Jahr 2009 beauftragt.

Die Erstellung des REK wurde von einer Lenkungsgruppe begleitet, die sich zusammensetzt aus Vertretern der Hansestadt Lübeck, der aufgeführten Kreise und Institutionen sowie – beratend - der Landesplanung des Innenministeriums, des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie Vertretern der Kreise Plön und Nordwestmecklenburg.

Vorgehen

Die Erarbeitung des REK wurde in zwei Phasen aufgeteilt.

Phase 1:

- ausführliche Sichtung und Auswertung bereits vorliegender Gutachten und Studien
- eigene Analysen zu den Themengebieten „Tourismus“ sowie „Wirtschaft und Gewerbeflächen“
- Durchführung einer schriftlichen und einer telefonischen Unternehmensbefragung
- Rund 25 Expertengespräche mit Akteuren aus der Region zur Ergänzung der Datensammlung
- Definition der relevanten Wirkungsbereiche
- Entwickeln eines Leitbildes und eines Zielsystems
- Entwickeln erster Handlungsempfehlungen.

Phase 2:

Diskussion/ Präzisierung der Untersuchungsergebnisse und Handlungsfelder mit der Lenkungsgruppe und den Kreisen und Vertretern der Kommunen.

Zusammenfassung wesentlicher Analyseergebnisse und Empfehlungen

Auswirkungen der FFBQ auf den **Tourismus** und die Tourismusbranche sind insbesondere im nördlichen Teil der Untersuchungsregion in Ostholstein und Lübeck zu erwarten und zwar im Gegensatz zu den entfernteren, südlicheren Landkreisen Herzogtum Lauenburg, Stormarn sowie Segeberg.

Das Infrastrukturbauwerk verbessert die Erreichbarkeit der Region und vergrößert damit deren Einzugsgebiet, auch das touristische Einzugsgebiet. Es steigert die Nachfrage insbesondere in den Segmenten der



- Tagesausflügler
- Stop-Over-Gäste (Transit-Gäste)
- Kurzurlauber (auch Städtereisende und Tagungsgäste).

Zur Nutzung des vorhandenen Potenzials bedarf es einer entsprechenden Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebots und zusätzlich eines entsprechenden, überregionalen Marketings. Mit einem Verharren auf dem Status Quo würden die bestehenden Chancen nicht ausgenutzt werden können.

Daneben werden touristische Durchreiseverkehre (Transit) und der Shopping-Tourismus zunehmen. Hier können in beiden Fällen attraktive Angebote geschaffen werden, um Nutzen für die regionale Tourismuswirtschaft zu generieren.

Abb. 2: Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale durch die FFBQ

Puttgarden Einzugsgebiet Fahrzeitzone PKW *	Deutschland mit & ohne FFBQ Einwohner D	Dänemark ohne FFBQ (heute) Einwohner DK	Dänemark mit FFBQ (Betrieb) Einwohner DK	Differenz Zusatz-Potenzial durch FFBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	41.328	0	47.757	47.757
Zone B: 30 - 60 min.	324.416	0	109.762	109.762
Zone C: 60 - 90 min.	1.149.630	110.968	627.203	516.235
Zone D: 90 - 120 min.	3.058.585	162.946	1.513.311	1.350.365
Nachfragepotenzial	4.573.959	273.914	2.298.033	2.024.119
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 50 min mit FFBQ				
	Oldenburg i.H. Zusatz-Potenzial durch FFBQ Einwohner DK	Lübeck Zusatz-Potenzial durch FFBQ Einwohner DK	Ahrensburg Zusatz-Potenzial durch FFBQ Einwohner DK	Hamburg Zusatz-Potenzial durch FFBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	0	0	0	0
Zone B: 30 - 60 min.	157.519	0	0	0
Zone C: 60 - 90 min.	215.934	110.968	0	0
Zone D: 90 - 120 min.	1.423.400	240.537	157.519	47.757
Nachfragepotenzial	1.796.853	351.505	157.519	47.757
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 60 min mit FFBQ				

Quelle: REK, eigene Berechnungen der Arbeitsgemeinschaft nach Angaben der Statistischen Ämter in Deutschland und Dänemark

Beispiel: Für Ahrensburg in der Zone D (Fahrzeit 90 bis 120 Minuten) bedeutet die FFBQ die zusätzliche Erreichbarkeit von 157.500 Einwohnerpotenzialen in Dänemark.

Erhebliche Risiken im Bereich Tourismus bestehen insbesondere durch den zunehmenden Schienenverkehr, hier ist vor allem der Güterverkehr zu benennen. Dieser kann zu erheblichen Beeinträchtigungen der Tourismusorte führen und sollte in seinen Auswirkungen durch einen möglichst konfliktarmen Trassenverlauf begrenzt werden.

Des Weiteren sind Beeinträchtigungen der Urlaubsregionen während der Bauphase zu befürchten, die ggf. durch eine reduzierte Bautätigkeit in der touristischen Hauptsaison abzumildern wären.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Tourismus“ folgende Empfehlungen:

- Die Gewinnung zusätzlicher Gäste für die Region aufgrund der besseren Erreichbarkeit (neue Quellgebiete) ist durch angebotsseitige Qualitätsverbesserungen, ggf. neue Angebote im Bereich „Beherbergung“ und „Attraktionen“ sowie eine intensive Vermarktung (Quellgebietsmarketing Skandinavien) anzustreben.
- Eine Abschöpfung der verstärkten Durchreiseverkehre durch transitorientierte Einrichtungen (z.B. Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center) ist zu empfehlen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Gewerbegebiete nicht für

Einzelhandelsansiedlungen zweckentfremdet werden sollen und das Thema Cross-Border-Shopping vor allem im nördlichen Teil der Untersuchungsregion (Fehmarn, Ostholstein) von wirtschaftlicher Bedeutung ist und hier entsprechende Standorte (Sondergebiete) in Folge der FFBQ geschaffen werden können.

- Es ist eine Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen skandinavischer und deutscher Gäste (Erlebnis, Shopping, Gourmet, Wellness, Gesundheitstourismus, Segeln) durchzuführen.
- Es ist die Schaffung und Vermarktung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion beiderseits des Fehmarnbelt zu empfehlen, um eine Gesamt-Destination im nationalen und internationalen Kontext zu erreichen. Mit einer Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) sind zusätzliche Urlauber zu gewinnen. Falls es zu einer Brückenlösung kommt, ist das Megabauwerk für Bekanntheits-/Marketing- und PR-Effekte einzusetzen.
- Die FFBQ erlaubt die Bearbeitung eines großräumigeren touristischen Quellmarktes. Zudem ist zu erwarten, dass die FFBQ zu einem beschleunigten Strukturwandel im Tourismus durch größere Konkurrenz führt. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine zunehmende Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen in der Untersuchungsregion zur Nutzung von Synergieeffekten, zur Erhöhung der Schlagkraft und zur Vermeidung eines (kleinteiligen) ineffizienten Mitteleinsatzes sinnvoll
- Die Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes (Lärm, Stau, visuelle Störungen etc.) insb. aufgrund von verstärktem Bahnverkehr in den Fremdenverkehrsgemeinden ist durch weniger konflikträchtige Trassenverläufe (ggf. entlang der A1) zu minimieren.

Auch für **Wirtschaft und Gewerbeflächen** werden positive Impulse gesehen. In der Bauphase der FFBQ eröffnen sich für die regionalen Unternehmen vielfältige Perspektiven, wozu es jedoch deren frühzeitige Information und entsprechende Vorbereitungen bedarf.

Es wird davon ausgegangen, dass durch den Bau der FFBQ einschließlich der Hinterlandanbindung mehrere tausend Personen über mehrere Jahre beschäftigt sein werden. Arbeitsplatzeffekte ergeben sich, je nach Produktionsstandort, allerdings eher für die Regionen Ostholstein oder evtl. auch Lübeck und weniger für die anderen Kreise des Untersuchungsraumes. Darüber hinaus ist auch später für die Betriebsphase qualifiziertes Personal erforderlich.

Die FFBQ stellt für die Region überregional und international ein unverwechselbares Identifikationssymbol dar. Dies stärkt in Verbindung mit der verbesserten Erreichbarkeit die Region, u.a. mit steigenden Unternehmensansiedlungen. Grundvoraussetzung hierfür sind überregional bedeutsame Gewerbeflächenangebote mit hoher Lagegunst. Diese zeichnen sich durch besondere Standortfaktoren für herausragende Gewerbestandorte aus wie z.B.

- restriktionsarme Standortgelände,
- Lage an der Landesentwicklungsachse A1,
- Nähe zu Hamburg
- Nähe zum Oberzentrum Lübeck (inklusive Südraum des Lübecker Stadtgebietes)
- Nähe zu den Autobahnknoten.

Für Unternehmensansiedlungen in der Untersuchungsregion werden mittelfristig neue Gewerbeflächen benötigt werden. Nachgefragte Standorte finden sich besonders in dem Abschnitt zwischen



Hamburg bis einschließlich Lübeck mit seinem Umland. Die Region Lübeck und die südlich gelegenen Kreise (insbesondere Stormarn) werden somit voraussichtlich stärker von dieser Entwicklung profitieren. In diesem Zusammenhang gewinnt der zeitnahe Ausbau der Hinterland-Verkehrsinfrastruktur erheblich an Bedeutung.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Wirtschaft und Gewerbeflächen“ folgende Empfehlungen:

- Der Vergleich mit anderen Großbauprojekten hat gezeigt, dass eine frühzeitige Sensibilisierung der regionalen Unternehmen durchaus zielführend ist. Hierzu gehören zielgenaue Informationsveranstaltungen, die die Unternehmen bereits in der Vorbereitungsphase auf mögliche Vorteile hinweisen. Die gezielte Ansprache einzelner Branchen und der Ausgleich sich evtl. abzeichnender Rekrutierungsengpässe sind hierbei von Bedeutung.
- Mit Hilfe der angebotsorientierten Ausweisung von überregional bedeutenden Gewerbeflächen an exponierten Stellen im Raum kann die sich abzeichnende Verbesserung im Standortwettbewerb genutzt werden. Hieraus lassen sich direkte und indirekte positive wirtschaftliche Effekte durch die FFBQ für die gesamte Region generieren. Ein abgestimmtes regionales Vorgehen hinsichtlich der Entwicklung und Vermarktung überregionaler Gewerbestandorte erscheint geboten.
- Durch Baustellenstandorte in der Region (wahrscheinlich eher im nördlichen Teil der Region) können bereits in der Bauphase positive Arbeitsplatzeffekte induziert werden.“

Die deutlich relevanten Auswirkungen auf den **Verkehr** (Schiene und Straße) sind zurückzuführen auf die zu erzielende Zeiteinsparung zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen sowie die verbesserte Qualität der Hinterlandanbindung.

Die unterschiedlichen Gebietskörperschaften haben auch unterschiedliche Schwerpunkte bezüglich der unmittelbaren Infrastruktur:

- Hansestadt Lübeck: Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck, insbesondere für die Schienenhinterlandverkehre des Skandinavienkais und der Hafenanlagen in Dänischburg und Siems entsprechend der künftig zunehmenden Schienengüterverkehre
- Kreis Herzogtum Lauenburg: Ausweichverkehre auf Teilstrecken der B207/B208 sowie Ausbau der B404 zur A21,
- Kreis Segeberg: mögliche Mehrbelastung der Schiene und in diesem Zusammenhang die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster
- Kreis Stormarn: vorrangig Ausbau der S-Bahnlinie S4, sowie Ausbau B404 zur A21.

Das Straßenverkehrsaufkommen wird in Folge vorliegender Daten mittelfristig aller Voraussicht nach maßvoll steigen, vor allem bedingt durch die zunehmenden Transitverkehre. Dagegen werden für den Schienengüterverkehr teilweise starke Zuwächse erwartet. Aus diesem Grund wird die Empfehlung zur rechtzeitigen Fertigstellung der geplanten Hinterlandanbindung bis zur Eröffnung der FFBQ gegeben, um die reibungslose Abwicklung aller Verkehre sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für den zweigleisigen Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden.

Der Kreis Ostholstein hat beschlossen, eine Gesamtstrategie für die Schienenhinterlandanbindung der FFBQ zu erarbeiten, um die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden zu klären, die durch die unterschiedlichen Trassenführungen verursacht werden könnten.



Neben dem Nadelöhr Fehmarnsundbrücke wird Schienenknoten Lübeck / Bad Schwartau kapazitätsmäßig ein Engpass gesehen, wenn hier die FFBQ-Trasse auf die Schienenverkehre aus dem Lübecker Hafen trifft.

Es wird von Verlagerungseffekten in den Seehäfen insbesondere Puttgarden und Lübeck ausgegangen, die aber in ihrer Höhe vom Nutzungspreis der FFBQ abhängen werden.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Verkehr“ u.a. folgende Empfehlungen:

- Die rechtzeitige Fertigstellung der geplanten Hinterlandanbindungen gewährleistet die reibungslose Abwicklung der Verkehre.
- Der Erhalt der Erreichbarkeit der touristischen Orte entlang der Küste (Bahnhaltstellen / Autobahnausfahrten) muss gewährleistet sein. Viele Urlauber erreichen diese Destinationen per Bahn. Dies sollte bei der Konzipierung der Trassen Berücksichtigung finden.
- Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck
- Um zusätzlich entstehende Verkehre zu brechen, empfehlen sich Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke (insbesondere im Bereich Tourismus). Dies kann durch Schaffung einzelner Attraktionspunkte entlang der Entwicklungsachse A1 erreicht werden. Beispiele wären hier das Welcome Center oder Stop-over taugliche Beherbergungsangebote. Verkehrsaspekte spielen eine herausgehobene Rolle in der weiteren Projektumsetzung und müssen im Detail und vor Ort gelöst werden.

Begegnungen und Kooperationen auf kultureller und politischer Ebene können weitere Kontakte initiieren. Kooperationsbeziehungen zwischen Ostholstein und Storstrøms Amt in Dänemark bestehen schon seit 1977. Auf beiden Seiten des Belts haben sich bereits verschiedene Organisationen und Partnerschaften gebildet mit dem Ziel der Realisierung gemeinsamer künftiger Projekte und der Unterstützung der Akteure aus der Region. Dazu können auch vielfache Förderprogramme und Institutionen genutzt werden wie beispielsweise der Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Komitee oder das INTERREG-Programm.

Der Information der Bevölkerung über die Fortschritte in der grenzübergreifenden Kooperation und über Veranstaltungen sollte zwingend z.B. über (lokale) Medien stattfinden, dies besonders in Ostholstein und der Hansestadt Lübeck.

Engere Kooperationen der Hochschulen / FHs der Region mit den Institutionen in ganz Schleswig-Holstein sind wünschenswert.

Das REK gibt auf Basis der vorliegenden Analyseergebnisse für den Bereich „Begegnungen und Kooperationen“ u.a. folgende Empfehlungen:

- Durch eine regionale Kooperation der Bildungseinrichtungen kann eine bessere Vernetzung und Kooperation erreicht werden. Das sich teilweise stark überschneidende Lehrangebot der einzelnen Hochschulen kann hier genutzt werden.
- Die Errichtung eines deutsch-dänisches Forschungszentrums auf Fehmarn wäre eine weitere mögliche Maßnahme. Anlass dazu kann das Umwelt-Monitoring, zu dem der Betreiber im Rahmen des Baus verpflichtet ist, sein. Ein solches Projekt kann auch mit touristischen Elementen verbunden werden.



- Eine Verbesserung der Sprachausbildung kann beispielsweise durch die Schaffung einer „Modellregion englische Sprache“ erreicht werden. Ein solches Projekt ist in der Lage langfristig eine Qualitätsoffensive in den Bereichen Tourismus und Dienstleistungen / Service anzustoßen und fördert damit die Wettbewerbsfähigkeit der Untersuchungsregion.

Die FFBQ wird künftig im Sinne eines europäischen Integrationsprozesses die Lösung bestehender Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingungen befördern.

Übergeordnetes Leitbild für die Region

Für den Untersuchungsraum ergeben sich laut REK, basierend auf der Analyse der bisherigen, oben umrissenen, Arbeitsergebnisse, folgende vier Aussagen für ein künftiges Leitbild:

*„Es muss eine **Aufbruchsstimmung** in der Region erzeugt werden, mittels der die **Chancen** der festen Fehmarnbelt-Querung **genutzt** und die **Risiken minimiert** werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es vor allem einer **verstärkten regionalen und grenzübergreifenden Kooperation** zwischen den Akteuren, sowie der **Weiterentwicklung und Stärkung der Landesentwicklungsachse A1 („Fehmarnbeltachse“)**“.*

Zielsystem und Handlungsfelder (Projektansätze)

Für die einzelnen Bereiche wurde folgendes Zielsystems erarbeitet. Dieses soll zeigen, wie die Chancen und Risiken infolge der FFBQ in der Region genutzt bzw. vermieden/verringert werden können.

Tourismus:

- Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insbesondere aus Skandinavien (Tagesausflügler, Städte- und Kurzurlauber, Ferienurlauber)
- Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus
- Nutzung der FFBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen und Fortentwicklungen bei bestehenden Angeboten)
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung
- Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Wirtschaft und Gewerbeflächen:

- Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes
- Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb
- Schaffung eines differenzierten und zielgruppenspezifischen Gewerbeflächenangebotes
- Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten an der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A1 für die überregionale und internationale Vermarktung (Unternehmensansiedlung)
- Ausbau und Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten unter besonderer Berücksichtigung technologieorientierter Ansätze
- Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster



- Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen
- Frühzeitige Information und Vorbereitung von Unternehmen
- Hohe Partizipation von lokalen und regionalen Unternehmen am Bau der FFBQ
- Sinnvolle und nachhaltige Nutzung der Häfen (insb. Puttgarden)
- Schaffung eines grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarktes

Verkehr:

- Vermeidung einer reinen Transitstrecke
- Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und Verhinderung von Ausweichstrecken (beispielsweise durch Ausbau der Ausweichstrecken)
- Vermeidung konfliktträchtiger Trassenverläufe
- Sicherstellen einer weiterhin guten Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Fern- und Regionalhaltestellen sowie Autobahnausfahrten auf Fehmarn

Kooperation und Begegnung:

- Weiterführung der Lenkungsgruppe zur begleitenden Umsetzung des REK's (Managementaufgaben)
- Stärkere regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Grenzübergreifende und regionale Kooperation von Bildungseinrichtungen, gemeinsame Studiengänge
- Forcierung der Fremdsprachenausbildung.

Auf Grundlage des Zielsystems wurden im Rahmen des REK die nachstehenden spezifischen Handlungsfelder abgeleitet, von denen insbesondere diejenigen in der zweiten Phase weiter konkretisiert wurden, für die keinen weiteren fachspezifischen Gutachten erstellt werden/wurden.



Abb. 3: Leitbild und Handlungsfelder

Abb.: Leitbild und Handlungsfelder



Quelle: Regionales Entwicklungskonzept 2010

Für die Realisierung der identifizierten Handlungsfelder und Maßnahmen empfiehlt sich die Einbindung der lokalen Akteure und Unternehmen, da diese über lokale Marktkenntnisse verfügen. Auf diese Weise kann die regionale Wirtschaft profitieren. Die Bündelung und Verknüpfung von Projekten untereinander bzw. mit Bestandsnutzungen ist wegen einer effizienten Flächennutzung und Nachfragesicherung anzustreben und zwar geeigneter Weise am „Kopf der FFBQ“ (z.B. Welcome Center, Wohnmobil - Stellplätze, Forschungszentrum).

Notwendig wird künftig im Sinne einer effizienten Bearbeitung des Themas der Austausch über sämtlicher Aktivitäten zur FFBQ und die entsprechende Bereitstellung der Informationen werden. Das REK behandelt das Thema FFBQ und deren Auswirkungen nicht abschließend, sondern ist als Impuls und „Startschuss“ für die weitere Konkretisierung bzw. Entwicklung der Handlungsfelder, ggf. auch neue und zusätzliche, zu sehen. Die Einsetzung eines „Kümmerers“ für dieses komplexe und bedeutende Projekt wird empfohlen.

Leitfaden Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck

**- erstellt von der Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale
Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 im Februar 2015 –**

Ausgangslage, Zielsetzung und Vorgehen zur Entwicklung von Standorten für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete

Ausgangslage

Vor dem Hintergrund der Planungen für die FFBQ haben sich die Kreise Ostholstein, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und die Hansestadt Lübeck sowie ihre regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften mit den Chancen dieses Verkehrsinfrastrukturprojektes zur Stärkung der regionalen Strukturen beschäftigt. Dieser Leitfaden befasst sich mit den Möglichkeiten für die Entwicklung von überörtlich bedeutsamen Gewerbegebieten an den, im Landesentwicklungsplan (LEP 2010) Schleswig-Holstein aufgeführten Landesentwicklungsachsen A 1, A 21, A 20 (Kreis Segeberg: nur A 20 von Lübeck bis Bad Segeberg) und A 24. Alle gehören zum Planungsraum 3 gemäß Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein.

Die vorgenannten Kreise und die Hansestadt Lübeck machen rund 1/3 der Landesfläche aus mit circa 1,1 Mio. Einwohnern, das entspricht 38 % der Gesamtbevölkerung Schleswig-Holsteins.

Das zu betrachtende Gebiet ist Teil der Metropolregion Hamburg (MRH) und gehört damit zu dem herausragenden wirtschaftlichen Zentrum Norddeutschlands mit sehr hoher Bedeutung bezüglich des wirtschaftlichen Wachstums, der Arbeitsplätze und der überregionalen Infrastruktur für die Hansestadt Hamburg genauso wie für die norddeutschen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Zielsetzung des Leitfadens:

Die Empfehlung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) 2010 ist eine gebietsgrenzenübergreifende Kooperation bei der Gewerbeflächenentwicklung. Der Leitfaden betrachtet mit einem Planungshorizont bis 2030 die Gewerbegebietstypen der Sonderstandorte von überregionaler Bedeutung sowie der überörtlichen Gewerbegebiete jeweils an den Landesentwicklungsachsen. Beiden Typen ist gemein, dass sie geeignet sind für Gewerbe- und Industriebetriebe aller Art, auch für verkehrsintensive Branchen / Betriebe, die auf eine überregionale Verkehrsanbindung angewiesen sind und nicht siedlungsnah untergebracht werden können bzw. sollen.

Für die Sonderstandorte gilt, dass diese an einer Landesentwicklungsachse (siehe Landesentwicklungsplan LEP) liegen und mit besonderen Eigenschaften (z.B. hervorragende Lage im überörtlichen Straßennetz, Hafenanbindung etc.) ausgestattet sind.

Für die überörtlichen Gewerbegebiete gilt, dass diese im Bereich zentraler Orte und Gemeinden mit planerischer Gewerbefunktion und / oder im Bereich von Siedlungsachsen an einer Landesentwicklungsachse mit Nähe zu einem BAB-Anschluss liegen sollten.



Dieser Leitfaden soll für die vorgesehene Neuaufstellung der Regionalpläne in Schleswig-Holstein eine Grundlage für die Regionalplanung liefern. Dabei sind folgende Ziele im Fokus:

- Erarbeitung eines abgestimmten Leitfadens zur Entwicklung von Standorten für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete und von Sonderstandorten von überregionaler Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen,
- Mittel- bis langfristig eine bedarfsorientierte Ausweisung von geeigneten Standorten mit besonderem Flächenentwicklungspotenzial,
- Optimierung der Gewerbeflächenentwicklung entlang der Landesentwicklungsachsen.

Vorgehen bei der Leitfadenerstellung:

- Zusammenfassende Darstellung der Ziele und Grundsätze des LEP 2010 für gewerbliche Entwicklung,
- Zusammenfassende Darstellung der Aussagen und Empfehlungen vorliegender regionaler Konzepte, u.a. REK in Folge einer FFBQ sowie der Konzepte der Kreise und der Hansestadt Lübeck,
- Identifizierung von Suchräumen für überörtlich bedeutsame Gewerbegebiete und von Sonderstandorten mit überregionaler Bedeutung.

Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010)

Der LEP 2010 gibt den Rahmen vor, nach dem Standorte für überregional bedeutsame Gewerbegebiete in den Regionalplänen festgelegt werden können, auch für den neuen Gewerbetyp (Sonderstandorte). Dieser neue Gewerbegebietstyp soll insbesondere die Zahl der Standorte im jeweiligen Planungsraum auf wenige, qualitativ hochwertige und größere gewerbliche Entwicklungsschwerpunkte beschränken.

Verbindliches Ziel der Landesplanung ist die Feststellung und -legung solcher Gebiete zunächst für den vorsorgenden, überregionalen Flächenbedarf und die Standortanforderungen der weiteren gewerblichen Entwicklung, natürlich unter Beachtung der Belange benachbarter Planungsräume. Die Planungen sind auf der jeweiligen Entwicklungsachse abzustimmen. Grundsätzlich gilt zudem, dass in diesen Gebieten der Einzelhandel ausgeschlossen ist.

Nachfolgende elf Kriterien (Ziele und Grundsätze der Landesplanung) sind die bei der Standortauswahl für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung von Relevanz:

Ziele gemäß § 1 Abs. 6 BauGB

- Feststellung des vorsorgenden überregionalen (Gewerbe-) Flächenbedarfs
- (gutachterliche) Feststellung der Standortanforderungen der weiteren gewerblichen Entwicklung
- Beachtung der Belange benachbarter Planungsräume
- Abstimmung der Planungen auf der jeweiligen Entwicklungsachse
- Ausschluss von Einzelhandel

Grundsätze (sind in der bauleitplanerischen Abwägung der Belange einzustellen)

- Lage an einer Landesentwicklungsachse



- besonders gute verkehrliche Anbindung
- Soweit möglich: Wahl des Standorts unter Einbeziehung eines zentralen Ortes (ZO)
- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes bei der Festlegung des Umfangs der Flächenausweisung
- Sicherstellung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung
- Ökologische Verträglichkeit

Aussagen vorliegender Fachgutachten zur gewerblichen Entwicklung

Für die Kreise und die Hansestadt Lübeck liegen zu dem Thema u.a. die im Anschluss aufgeführten übergreifenden Konzepte und Studien vor. Der Leitfaden benennt die wichtigsten Aussagen:

- Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL 2004)
- Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (REK 2010)
- Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg (GEFEK 2011)
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Kreis Herzogtum Lauenburg
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck
- Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung Kreis Ostholstein (PLOH/ EGOH/ 2013/ 2014)
- Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Stormarn und Fortschreibung der Expertise inkl. fachgutachterlicher Stellungnahmen

Das **Regionale Entwicklungskonzept (REK 2010)** schreibt aufgrund der FFBQ den Gebieten entlang der Landesentwicklungsachse eine verbesserte Position im Standortwettbewerb zu. Um von dieser verbesserten Position profitieren zu können, sind überörtlich bedeutsame Gewerbeflächenstandorte an ausgewählten Standorten entlang der Entwicklungsachse A 1, z.B. in der Nähe zum Oberzentrum Lübeck oder zu den Autobahnknoten, eine Grundvoraussetzung.

Weitere Zielsetzungen bei der Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten sind die Schaffung eines ausreichenden Flächenangebotes und eines leistungsstarken Wirtschaftsraumes. Das REK 2010 empfiehlt die Planung und Entwicklung von ein oder zwei überörtlich bedeutsamen Gewerbestandorten mit hohem Flächenentwicklungspotenzial entlang der Landesentwicklungsachse A 1. Hierzu wären die Abstimmung der Wirtschaftsförderer und Kommunen sowie die Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Festlegung potentieller Standorte denkbar und seitens der Landesplanung sowie der IHK zu Lübeck wünschenswert.

Das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (GEFEK)**, (Teil-) Ergebnis eines Leitprojektes der MRH, mit dem die Gewerbeflächenentwicklung für die damaligen Trägerkreise der MRH (noch ohne die Hansestadt Lübeck und den Kreis Ostholstein, die erst 2012 in die MRH eingetreten sind) und die Hansestadt Hamburg analysiert wurde, enthält u.a. folgende wesentliche Aussagen:

Beschäftigtenprognose

Entsprechend der überdurchschnittlichen Entwicklung der Leitbranchen der Metropolregion in der letzten Dekade wird im Rahmen einer Beschäftigtenprognose bis zum Jahr 2025 eine höhere Wachs-



tumsdynamik als im Bundestrend erwartet. Der bereits seit einigen Jahrzehnten deutlich wahrnehmbare Strukturwandel hin zu innovations- und wissensbasierten Produkten und vor allem Dienstleistungen wird sich auch in der MRH weiter fortsetzen.

Flächenbedarf

Bis 2025 entsteht für die gesamte MRH ein rechnerischer Gewerbeflächenbedarf von ca. 1.430 ha. Dieser Bedarf verteilt sich zu unterschiedlichen Anteilen auf die Teilräume der MRH. Den rechnerisch größten Flächenbedarf nach Hamburg (355 ha) haben die Kreise Pinneberg mit 140 ha sowie Segeberg und Stormarn mit jeweils rd. 130 ha.

Tendenziell ist mit zunehmender Nähe zu Hamburg festzustellen, dass hochwertige und geeignete, nachgefragte Flächen knapp sind.

Lagekriterien für Gewerbeflächen:

Eine günstige Lage ist - nach wie vor - das entscheidende Merkmal für die Beurteilung der Qualität einer Gewerbefläche. Dabei ist für viele Unternehmen mit Bedarf an klassischen Gewerbeflächen die Nähe ihres Standortes zum übergeordneten Straßenverkehrsnetz, in der Regel bestimmt durch Autobahnnähe oder Erreichbarkeit ohne Ortsdurchfahrt, der wichtigste Beurteilungsmaßstab.

Empfohlen wird, weiterhin mittels eines ausdifferenzierten Angebotsportfolios den Bedarf an qualifizierten Gewerbeflächen, auch für Angebote im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb, mittel- und langfristig zu bedienen.

Im Auftrag der BWVI Hamburg im Mai 2013 wurde eine weitere Studie erstellt mit dem Ergebnis, dass der Gewerbeflächenbedarf bis zum Jahr 2025, je nach Intensität des Strukturwandels, um 240 ha bis ca. 300 ha zunehmen wird. Dies ist insbesondere durch das steigende Logistikaufkommen bedingt, eine Lösungsalternative für die sich ergebenden Flächenprobleme ergeben sich aus Kooperationen mit den Umlandgemeinden oder -kreisen.

Die **Wirtschaftsförderungsgesellschaft Herzogtum Lauenburg (WfL)** beauftragte das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept**, um die bedarfsgerechte Gewerbeflächenplanung und -entwicklung für den **Kreis Herzogtum Lauenburg** zu sichern.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg wird von zwei Landesentwicklungsachsen (A 20 auf 6 km Länge und A 24 auf 36 km Länge) durchquert. An der Achse A 24 befindet sich das einzige Gewerbegebiet im Kreis mit überörtlicher Bedeutung (Elmenhorst – Lanken). Darüber hinaus stehen weder an den Landesentwicklungsachsen noch an den südlichen zentralen Orten des Kreises entsprechende Gewerbeflächenpotenziale zur Verfügung, obgleich die Landesplanung den Mittelzentren Mölln und Geesthacht, dem gemeinsame Mittelzentrum Reinbek, Wentorf, Glinde sowie dem Unterzentrum Schwarzenbek Gewerbeflächen mit örtlicher bzw. überörtlicher Bedeutung planerisch einräumt.

Aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept werden für die weitere Planung folgende Aussagen abgeleitet: Im Zeitraum bis 2025 besteht ein Gewerbeflächenbedarf unter Berücksichtigung einer Planungsreserve von rund 150 ha. Gemäß den rechtskräftigen Bebauungsplänen stehen 30 ha zur Verfügung, so dass ein Flächendefizit von rund 120 ha besteht. Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept weist einen Bedarf an Gewerbeflächen mit überörtlicher Bedeutung von mindestens 50 ha aus.

Das Konzept unterteilt seine Standortempfehlungen in zwei Kategorien:



- Suchräume und Standorte mit überörtlicher Bedeutung an Landesentwicklungsachsen im Knotenpunkt der Bundesautobahn A 24/ B 404 im Bereich der Gemeinden Kasseburg und Kuddewürde
- Suchräume und Standorte mit überörtlicher Bedeutung im gesamten Kreisgebiet Geesthacht Nord an der Ortsumgehung im Zuge der B 5 neu und Schwarzenbek, Grabau an der Ortsumgehung im Zuge der B 404/ 209.

Die **Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH (EGOH)** hat ein **Konzept zur Gewerbeflächenentwicklung im Kreis Ostholstein** beauftragt, das einen Handlungsrahmen für die weitere gewerbliche Entwicklung in Ostholstein, insbesondere unter Beachtung der sich aus der geplanten festen Fehmarnbelt-Querung ergebenden Chancen, vorgeben soll.

Die Landesentwicklungsachse A 1 durchquert den Kreis Ostholstein parallel zu der BAB 1 von Süden nach Norden, daran liegen die Unterzentren (mit Teilfunktion Mittelzentrum) Neustadt i.H. sowie Oldenburg i.H.

Für die Untersuchung wurden Gewerbegebiete analysiert, bestehende Bedarfe abgefragt und vorliegende Gutachten zur Gewerbeflächenentwicklung mit einbezogen. Es wurden geeignete Bereiche für die weitere gewerbliche Entwicklung festgelegt und beschrieben.

Für Gewerbegebiete mit überregionaler Bedeutung kommen gemäß dem Konzept (Stand 2013) die Kommunen Fehmarn / Puttgarden, Gremersdorf / Oldenburg i.H., Ratekau und Stockelsdorf in Frage.

Die Stadt Neustadt i.H. wurde zunächst nicht weiter bedacht aufgrund geringen Interesses, auch mangels fehlender geeigneter Flächen. Interkommunale Kooperationen auf den Flächen der Nachbarkommunen können ein langfristiger Weg sein, da Neustadt i.H. die Anforderungen an Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung erfüllt und somit auch weiterhin perspektivisch in den Leitfaden einfließt.

Das Konzept hebt für die Insel Fehmarn drei Bereiche hervor und zwar den geplante BAB 1-Anschluss-Stelle „Todendorf“ und die BAB 1-Abfahrt „Burg“. Beide Standorte sind für Einzelhandel (Grenzhandelserverlagerung, Scandinavien-Center) vorgesehen und stehen damit den Kriterien für überregional bedeutsame Gewerbegebiete entgegen. Im Gegensatz dazu treffen diese Kriterien auf den Standort „Fährbahnhof/ Fährhafen Puttgarden“ zu. Dies gilt im Übrigen auch für den Standort „Gremersdorf/ Oldenburg i.H.“, beide Gebiete werden in dem Leitfaden entsprechend eingeordnet. Im Gegensatz dazu steht Ratekau, das die erforderlichen Kriterien nicht umfassend erfüllt und daher für den vorliegenden Leitfaden keine Relevanz hat.

Im Auftrag der **Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft mbH (WAS)** wurde eine **Expertise zur Gewerbeflächenentwicklung Kreis Stormarn** erstellt mit dem Ziel, den bis 2025 bestehenden Gewerbeflächenbedarf zu analysieren und für weitere Arbeiten eine fundierte, aktuelle Grundlage bezüglich überregional bedeutsamer Gewerbeflächenstandorten bereit zu stellen. Weiterhin waren Standortprofile zu erarbeiten. Insgesamt war dabei den planerischen Vorgaben des LEP 2010 zur Festlegung von Gewerbeflächenstandorten und Standorten mit überregionaler Bedeutung zu entsprechen.

Der Kreis Stormarn wird von vier Teilabschnitten der Landesentwicklungsachsen entlang der Autobahnen A 1, A 20, A 21 und A 24 durchzogen, wobei der in Nord-Süd-Richtung vom Stadtrand Hamburg bis zum Stadtrand Lübeck ausgerichteten A 1 mit rd. 45 km Länge am meisten Gewicht zukommt. Parallel zu dieser Achse befinden sich wichtige Siedlungsachsen, deren Städte Ahrensburg,



Bargteheide, Bad Oldesloe und Reinfeld als wichtige Zentren des Kreises Stormarn in unmittelbarer Nähe zu der Achse A 1 angeordnet und darüber hinaus mit Bahnhaltepunkten erschlossen sind.

Entlang dieser Landesentwicklungsachse liegen ebenfalls verkehrsgünstig gelegene Gewerbegebiete (u.a. in Barsbüttel, Stapelfeld / Braak, Siek, Ahrensburg, Bad Oldesloe und Reinfeld), wobei die hamburgnahen Standorte besonders nachgefragt werden. So ist der Teil des interkommunalen Gewerbegebietes der Gemeinden Stapelfeld und Braak als überregional bedeutsamer Gewerbebestandort ausgewiesen, allerdings ist er auch bereits größtenteils belegt.

Als weitere Achse besteht die A 20 (rd. 10 km), wobei diese ihre umfassende Wirkung erst mit ihrer durchgängigen Fertigstellung über die A 7 hinaus mit westlicher Elbquerung entfalten wird. Die Landeshauptstadt Kiel wird durch das Kreisgebiet hindurch über die Achsen A 21 (rd. 16 km) vom Bargteheider Kreuz (A 1) aus ebenso wie über die A 24 (rd. 12 km) von der Autobahn Hamburg aus erreicht.

Für den Kreis Stormarn werden nachstehende drei Aussagen getroffen, die Grundlage der regional- und landesplanerischen Beurteilung sind (Beschluss Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss des Kreises Stormarn):

- Bis 2025 beträgt der Netto-Flächenbedarf rd. 114 ha (ohne Einbezug einer Flexibilitätsreserve von 34 ha) für Flächen der „klassischen“ Gewerbegebiete und um Standorte für Logistik- und verkehrsintensives Gewerbe.
- Die rechtskräftigen Bebauungspläne weisen freies Gewerbeflächenpotenzial von rd. 65 ha (netto) aus, so dass bis 2025 das Flächendefizit inklusive Flexibilitätsreserve bei rd. 83 ha liegt. Dieses kann bis auf rd. 5 ha abgedeckt werden bei entsprechender Realisierung des laut Expertise zusätzlichen Gewerbeflächenpotenzials außerhalb rechtskräftiger Bauleitpläne.
- Insbesondere für Hammoor (Achse A 1 und A 21) und bedingt für Mönkhagen (Achse A 20) wird jeweils die Ausweisung für ein Gewerbegebiet mit überörtlicher/überregionaler Bedeutung empfohlen. Hammoor hat als Besonderheit aufgrund seiner Lage im Verkehrsnetz die Entwicklungs- und Nutzungsperspektive für einen Autohof und für Logistik- und verkehrsintensives Gewerbe. In Stapelfeld ist der an der A 1 gelegene Teil des interkommunalen Gewerbegebietes Stapelfeld / Braak bereits als überregional bedeutsamer Gewerbebestandort ausgewiesen. Die vorhandene Nachfrage macht eine Erweiterung in Nähe zur A 1 sinnvoll.“

Das **Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck 2012**, erstellt durch das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), prognostiziert für Lübeck einen Beschäftigungszuwachs von 6.500. Es trifft keine räumliche Zuordnung des Gewerbeflächenbedarfes und verzichtet auf Standortempfehlungen.

Bis 2025 wurde ein Gesamtbedarf an Gewerbeflächen zwischen 242 ha und 296 ha errechnet (davon unbebaut: 135 ha bis 165 ha), dem ein Flächenpotenzial mit 142 ha in der Vermarktung (von insgesamt 315 ha) gegenübersteht. Damit die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen gedeckt werden kann, müssten 56 ha an Fläche neu entwickelt werden. Die künftige Nachfrage wird auf hochwertige Gewerbeflächen in integrierten, urbanen Lagen sowie auf Flächen für wissenschafts- und technologieaffine Betriebe ausgerichtet sein, entsprechend sind höherwertige Gewerbeflächen (39 ha) zu entwickeln, dies auch auf Brachflächen.

Zur Entwicklung einer zukunftsorientierten Gewerbeflächenpolitik wurden vom Gutachter folgende Leitlinien formuliert:



- Leitlinie 1: Bereitstellung bzw. Sicherung eines nachfragegerechten Angebots an gewerblichen Flächen als prioritäre Aufgabe in der Hansestadt Lübeck,
- Leitlinie 2: Sicherung eines umfassenden Angebots an Gewerbeflächen und Profilierung von Standorttypen,
- Leitlinie 3: kommunale Bodenvorratspolitik als Zukunftsvorsorge,
- Leitlinie 4: Chancen und Entwicklungspotenziale der Zukunftsprojekte FFBQ und Ausbau der A20 für den Wirtschaftsstandort durch Sicherung von potenziellen gewerblichen Flächen,
- Leitlinie 5: Entwicklung und Sicherung eines zukunftsorientierten Gewerbeflächenangebots als Prozess,
- Leitlinie 6: Berücksichtigung der Präferenzen für möglichst hochwertige und konfliktfreie Flächen,
- Leitlinie 7: Flächensparen durch gezielten Abbau von Aktivierungshemmnissen,
- Leitlinie 8: forcierte Brachflächenentwicklung sowie
- Leitlinie 9: Neuaufstellung des Flächennutzungsplans in der Hansestadt Lübeck als Chance einer zukunftsorientierten Gewerbeflächenpolitik.

Die Standortsuche für zukunftsfähige Gewerbeflächen geschieht mit dem **Konzept Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: „Lübeck 2030“** unter Berücksichtigung des Wohnungsmarktkonzeptes sowie der Thematischen Landschaftsplanfortschreibung Klimawandel in Lübeck.

Zweiundzwanzig sogenannte Suchräume ohne derzeitige gewerbliche Nutzung wurden identifiziert, die Standorteigenschaften für deren potenzielle Flächenentwicklung geprüft und bewertet. Unterschieden wurde dabei in:

- Standorteignung: Gewerbearten, Anbindung, Städtebau/ Siedlungsstruktur. Die Festlegung von Nutzungsprioritäten für bzw. die Kategorisierung von insgesamt fünfzehn Flächen wurde durchgeführt mit Beschränkung auf die vier Suchräume Flughafen, Genin Süd/Nie-mark, Roggenhorst und Teerhofsinsel.
- Realisierbarkeit: Planerische Vorgaben, Gesetze und Verordnungen, Eigentümerstruktur/ Verfügbarkeit und Flächenqualität.

Nur Teile dieser Flächen dienen der Deckung ermittelten Bedarfes bis 2025. Der größere Teil stellt Reserveflächen für den langfristigen Bedarf dar.

Ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept mit einer **Bedarfsprognose für Bad Segeberg/ Wahlstedt** bzw. für den im Betrachtungsraum liegenden Ostkreis Segeberg liegt nicht vor.

Suchräume und Standorte für Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck

Die Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen können zusammengefasst der nachstehenden Abbildung 1 entnommen werden. Der Leitfaden liefert zu den einzelnen Flächen detailliertere Angaben zu Lage, zentralörtlicher Funktion, Größe und Charakter.

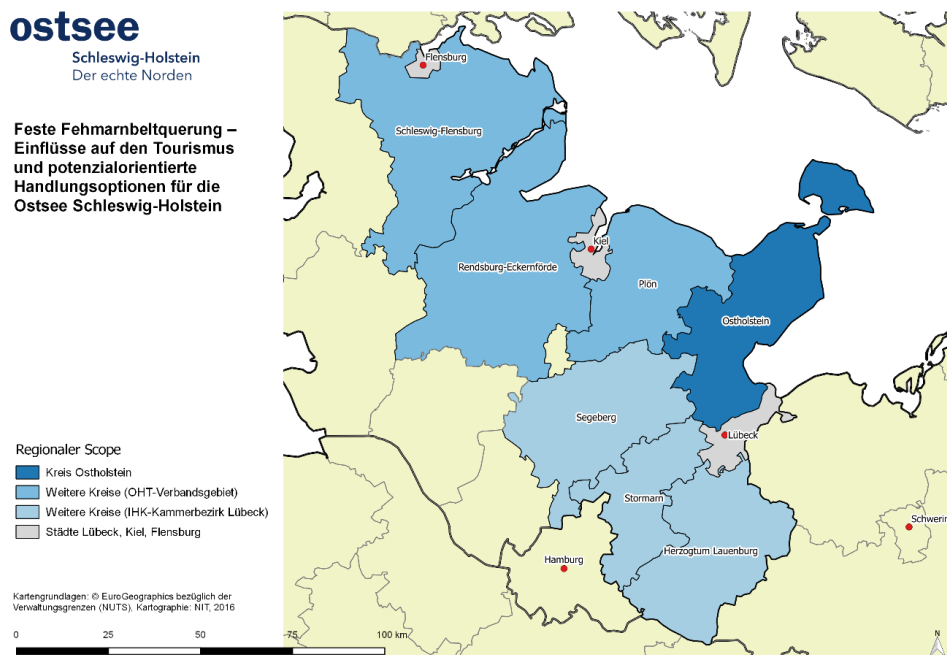
Des Weiteren gibt der Leitfaden noch ergänzende Hinweise:



1. Der Leitfaden soll die Grundlage für eine Abstimmung der festzulegenden Suchräume bzw. Standorte von Gewerbegebieten von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den beteiligten Kreisen und der Hansestadt Lübeck darstellen.
2. Es sind grundsätzlich nur Suchräume bzw. Standorte entlang der definierten Landesentwicklungsachsen A 1, A 20, A 21 und A 24 ausgewählt worden.
3. Soweit es aufgrund der geographischen Lage und der jeweiligen Standortbedingungen möglich war, wurde die Standortwahl unter Einbezug der zentralen Orte vorgenommen.
4. Soweit der Suchraum bzw. Standort sich nicht in einem zentralen Ort befindet, gilt es im Besonderen die Funktionsfähigkeit des zentralen Ortes bei der Festlegung des Umfangs der Flächenausweisung zu beachten. Die Berücksichtigung dieser Anforderung ist dadurch gewährleistet, dass bei der Erstellung der jeweiligen Kreiskonzepte eine regionale Abstimmung der ausgewählten Standorte erfolgte. Darüber hinaus sind in den folgenden förmlichen Planverfahren der Bauleitplanung grundsätzlich auch die Nachbargemeinden zu beteiligen.
5. Eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung wird als wichtig angesehen und ist im Rahmen einer Konkretisierung der Gewerbegebietsplanungen von den Städten und Gemeinden zu thematisieren.
6. Die ökologische Verträglichkeit der jeweiligen Flächenentwicklung kann in diesem Leitfaden nicht abschließend geprüft werden. Es ist Aufgabe der (noch) durchzuführenden förmlichen Planverfahren (Regionalplan-Neuaufstellung, kommunale Bauleitplanung), in einem abgeschichteten Vorgehen die ökologischen Belange auf der Grundlage der Fachplanung zu prüfen und die gesetzlich vorgeschriebenen Umweltprüfungen durchzuführen.
7. Planungsrechtlich wird der Ausschluss von Einzelhandel durch entsprechende Festsetzungen der Standortgemeinden im Rahmen der erforderlichen Bauleitplanung gesichert.
8. Dieser Leitfaden wurde von der „AG Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1“ zusammengestellt.



Abb. 1: Regionaler Betrachtungsbereich der Untersuchung, Auszug aus Studie



Die künftigen Verkehre über die FFBQ werden prognostiziert für Personenfahrten im Kfz mit einer Steigerung von gut 6 Mio. auf gut 12 Mio. Fahrten (auch ohne FFBQ eine Steigerung auf knapp 8 Mio. Fahrten), im Schienenverkehr (Prognose 2016 für 2030) beim Personenfernverkehr eine Zunahme der Züge pro Tag von 12 auf 23 sowie im Güterverkehr von 0 auf 73 Züge pro Tag.

Quellmärkten Dänemark und Schweden

Rund 670.000 Dänen unternahmen 2014 eine Reise nach Schleswig-Holstein, die zu 60 % auf eine Städtereise entfielen. Knapp 220.000 Schweden kamen aus touristischen Gründen nach Schleswig-Holstein, wobei auch hier Städtereisen einen Anteil von 40%. Die Regionen an der Ostsee Schleswig – Holsteins und Holsteinische Schweiz verzeichneten in den letzten Jahren einen Rückgang der Schwedenbesucher und im Gegensatz dazu eine steigende Tendenz bei den Gästen aus Dänemark. Dabei ist die Gesamtnachfrage nach Campingübernachtungen gewachsen.

Grundsätzlich fallen die Gästezahlen bei den dänischen Gästen für die Stadt Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg, aber auch in den übrigen Städten, am höchsten aus. Dabei verzeichnet die Hansestadt Lübeck auch einen hohen Anteil schwedischer Gäste.

Die Zahl der skandinavischen Tagesgäste (Einkaufstourismus, Besuch von Veranstaltungen und Attraktionen) ist sehr schwer einzuschätzen. Die Studienautoren gehen von den nachfolgenden Werten (basierend auf Schätzungen 2008 und 2011) aus:

Abb. 1: Schätzung Tagesgäste aus DK/SE, Auszug aus Studie

Flensburg	1.100.000
Lübeck (ohne Travemünde), insb. Weihnachtsmarkt	200.000
Kiel	150.000
Kreis Schleswig-Flensburg	500.000
Fehmarn	500.000
Heiligenhafen	100.000
Lübecker Bucht (insb. Hansapark)	250.000

Quelle: NIT (2017)

Es wurde eine bevölkerungsrepräsentative Online-Befragung im Zeitraum 17.-27. Juni 2016 in den dänischen Regionen Sjælland und Hovedstaden und im schwedischen Landesteil Götaland mit jeweils n=501 Befragten durchgeführt. In den genannten dänischen Regionen leben rund 2,6 Mio. und in dem schwedischen Landesteil 4,5 Mio. Menschen.

Abb. 2: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten

Dänemark	Tages- ausflüge	Kurz- urlaubs- reisen	Längere Urlaubs- reisen	Ge- schäfts- reisen (ohne Übern.)	Ge- schäfts- reisen (mit Übern.)	Transit- fahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	14	11	8	7	7	15
Eher häufiger als heute	23	28	21	11	11	27
Wahrscheinlich keine Veränderung	56	53	64	71	71	49
Eher seltener als heute	1	3	1	2	2	4
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	6	5	6	9	9	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	+11,5	+10,8	+6,5	+0,75	+0,75	+12,5

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Tabelle 18: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten, Schweden

Schweden	Tages- ausflüge	Kurz- urlaubs- reisen	Längere Urlaubs- reisen	Ge- schäfts- reisen (ohne Übern.)	Ge- schäfts- reisen (mit Übern.)	Transit- fahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	7	8	5	3	3	5
Eher häufiger als heute	16	20	14	6	7	16
Wahrscheinlich keine Veränderung	71	66	74	81	81	70
Eher seltener als heute	1	2	1	2	1	3
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	5	5	5	8	7	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	+5,3	+6,8	+3,3	-2,8	-1,5	+2,5

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Die Ostseeküste Schleswig-Holsteins wurde von 7% der befragten Schweden und von 18% der befragten Dänen in den letzten drei Jahren im Rahmen einer privaten Übernachtungsreise besucht. In den kommenden drei Jahren kommt die Ostsee SH für 17% der befragten Schweden und für 26% der Dänen als Ziel für eine private Übernachtungsreise in Frage. Bezogen auf die FFBQ vermittelt

die Abb. 2 einen Überblick über die Reiseabsichten der Befragten getrennt nach Dän:innen und Schwed:innen. Erkennbar ist hier insgesamt ein positiver Trend, nach Fertigstellung der FFBQ nach Deutschland einzureisen. Starkes Motiv sind hierbei Transitfahrten.

Chancen und Risiken

Die FFBQ eröffnet Chancen für die Region aufgrund der verkürzten Reisezeit und der besseren Erreichbarkeit, insbesondere für den Kreis Ostholstein und in Teilen auch für die Hansestadt Lübeck.

Auch der gezielte Besuch der Tunnelbaustelle während der Bauphase und die Unterbringung und Versorgung der am Tunnelbau Beschäftigten beinhaltet touristische Chancen.

Schleswig-Holstein rückt für die Skandinavier durch die FFBQ dichter heran. Dies geschieht umgekehrt jedoch auch, sodass neben den Chancen auch gleichzeitig Risiken für eine Abwanderung deutscher Gäste nach DK oder SE denkbar sind. Weitere Risiken liegen in einer möglichen schlechteren Erreichbarkeit bestimmter Orte durch Verlegung der Bahntrasse und damit von Haltepunkten. Ebenso können der Baubetrieb, ein unzulänglicher Lärmschutz (Güterverkehre), laute und für den Gast unattraktive Baustellen im Rahmen des Gesamtpakets FFBQ sowie weniger attraktive Küsten durch Sediment-Aufwirbelungen während der Bauphase zusätzliche Risiken beinhalten.

Daneben bestehen weitere Risiken, deren Einfluss jedoch sehr gering eingeschätzt wird. Dazu gehören beispielsweise ein geringerer Besucherstrom aus anderen Teilen Dänemarks, zusätzliche Verkehre mit Lärm- und Abgasemissionen sowie „Überfüllung“ durch steigende Nachfrage. Ebenso könnte die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sich negativ auswirken. Von dem Tunnel-Bauwerk wird allerdings lediglich das Portal zu sehen sein, Straße und Schiene orientieren sich an Vorhandenem.

Die Chancen und Risiken, die sich zum einen durch die Bauphase aber zum anderen auch durch den Betrieb der FFBQ für den Tourismusstandort Ostsee SH ergeben, sind in der nachfolgenden Abbildung 3 zusammenfassend dargestellt.

Abb. 3: Chance und Risiken für das Projektgebiet, Auszug aus Studie

	Chancen	Risiken
In der Betriebsphase	1. Zusätzliche Tourismusknachfrage aus DK und SE infolge der Reisezeitverkürzung durch die FFBQ 2. Attraktivitätssteigerung der Ostseeküste Schleswig-Holstiens durch zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten infolge der verkürzten Reisezeiten 3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn	4. Abwanderung deutscher Gäste nach DK 5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn 6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke
In der Bauphase	7. Baustellentourismus 8. Übernachtungen durch Arbeitskräfte	9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung 10. Verkehrsbeeinträchtigungen Straße 11. Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene 12. Sedimentierung/Verdriftung



Chancen und Risiken in der Betriebsphase

1. Steigerung der Nachfrage aus DK/SE

Die Studie nimmt eine Abschätzung der zu erwartenden touristischen Nachfrage, basierend auf den Daten einer Quellmarktbefragung in Ostdänemark und Südschweden vor. Sie liefert Werte für die einzelnen Gemeinden bzw. Gemeindegruppen, die Besuchersegmente (Urlaub, Kurzurlaub, Transit, Tagesreisen) und unterschiedliche Szenarien.

Die größten, zu erwartenden Veränderungen werden im Kreis Ostholstein und in der Hansestadt Lübeck stattfinden, und zwar aufgrund deren Entfernung zum Tunnel bzw. zur Verkehrsachse A1. Im Gegensatz dazu finden sich bei den anderen Kreisen keine oder nur marginalen Veränderungen, weil diese querungs- und/oder autobahnferner liegen. Der Zugewinn aus DK und SE aufgrund der neuen FFBQ lässt sich im Vergleich zu dem touristischen Gesamtaufkommen jedoch als gering einstufen.

Transitreisen und Urlaubsreisen

Bei den Transitreisen und Urlaubsreisen wird es im gesamten Betrachtungsgebiet nur geringfügige Veränderungen geben, so die Einschätzung der Studienautoren. Gleichzeitig wird jedoch auf das Potenzial infolge der zunehmenden Fahrten von motorisiertem Individualverkehr (MIV), Bus und Landgangs-Passagieren (von 5,6 Mio. auf 7,3 Mio. zuzüglich 3,7 Mio. durch die FFBQ) hingewiesen. Urlaubsreisen werden als weniger bedeutsam eingestuft, können aber bei positiver Entwicklung insgesamt Zuwachschancen bis 7% und in Teilbereichen bis 15% aufgrund der FFBQ ausmachen.

Sowohl für Transitreisen als auch Urlaubsreisen lassen sich Parameter festhalten, die eine positive, aber auch eine negative Entwicklung forcieren können. Diese werden in den anschließenden Abbildungen 4 und 5 dargestellt.

Abb. 4: Parameter für negatives und positives Szenario (Transitreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Keine geeigneten Übernachtungs- und Freizeitmöglichkeiten an der A1 • Deutliches Unterschreiten der Verkehrsprognose	• Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen am Fehmarnbelt/an der A1 lässt sich linear in Transitübernachtungsgäste umsetzen (+50% für Bus, MIV, Landgang, siehe Tabelle 2, S. 10). • Das Angebot an transitfähigen Übernachtungsmöglichkeiten wird so ausgebaut, dass diese Nachfrage vollständig attrahiert werden kann.

Abbildung 5: Parameter für negatives und positives Szenario (Urlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Trend zum Bade-/Mittelmeerurlaub setzt sich in Skandinavien fort • Keine adäquate Anpassung der Übernachtungs- und Freizeitinfrastruktur an die Bedürfnisse der skandinavischen Gäste	• Angebotsausbau vor allem für Familienurlauber/preisorientierte Reisende • Steigende Mobilitätskosten begünstigen nahe gelegene Reiseziele

Quelle: NIT (2017)

Kurzurlaubsreisen

Bei Kurzurlaubsreisen kann von spürbar größeren Zuwächsen ausgegangen werden als bei längeren Aufenthalten. Profiteure sind städtische Ziele mit ihrem Shopping- und Kulturangebot ebenso wie Wellnessanlagen und Gesundheitsangebote und Reisearten mit leichtem bis mittelintensivem Outdoor-Angebot wie Radfahren, Wassersport, Golf. Daneben ist die Strandinfrastruktur als Kontrast zu der skandinavischen Naturlandschaft für dänische und schwedische Gäste für eine Kurzreise interessant. In dem Kurzreisen-Segment bestehen Chancen, durch eine gute Marketingkommunikation Urlauber zu spontanen Reisen zu aktivieren. Dies könnte z.B. durch regional koordinierten Kampagnen erfolgen.

Tagesreisen

Innerhalb des Tagesreisen-Segmentes sind vor allem die Einkaufsfahrten relevant, daneben aber auch andere Alltags-Erledigungen. Für die stark von Grenzhandelstagesreisen profitierenden nördlichen Landesteile Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg werden sich kaum Veränderungen ergeben, während dies für Ostholstein (insbesondere Fehmarn und Heiligenhafen) zu erwarten ist. Auch für die Hansestadt Lübeck kann insbesondere durch attraktive Veranstaltungen von einer Zunahme an Tagesreisenden ausgegangen werden, beispielhaft sind hier die Besuche der Lübecker Weihnachtsmärkte zu erwähnen.

Bei positiver Entwicklung sehen die Studienautoren deutliche Zuwachschancen im Kreis Ostholstein, geringere Erfolge dagegen in den anderen Kreisen. Insgesamt ist jedoch, von einem positiven Szenario auszugehen.

Auch für die Kurzurlaubsreisen und die Tagesreisen lassen sich Parameter festhalten, die eine positive, aber auch eine negative Entwicklung forcieren können, wie den nachstehenden Abbildungen 6 und 7 entnommen werden kann.

Abb. 6: Parameter für negatives und positives Szenario (Kurzurlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Kein Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl. Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/ Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Kein Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Kein Marketingbudget	• Verstärkter Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl. Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Verstärkter Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Ausbau des Marketingbudgets

Quelle: NIT (2017)



Abb. 7: Parameter für negatives und positives Szenario (Tagesreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
• Verminderung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren weniger attraktiv • Keine zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich nicht auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.)	• Verschärfung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren attraktiver • Zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.)

Quelle: NIT (2017)

Geschäftsreisen:

Die FFBQ kann sich positiv auf die Entwicklung der Geschäftsreisen auswirken, 15% der dänischen und 11% der schwedischen Auslandsreisen sind Geschäftsreisen. Insbesondere könnte der MICE-Markt (Meetings, Incentives, Congress, Events) profitieren. Ca. 30% des MICE-Marktes entfallen auf Eventlocations, 25% auf Veranstaltungszentren und fast 50% auf Tagungshotels. Hier ergeben sich Chancen sowohl für Veranstaltungszentren bzw. -hotels direkt an der Straße oder Schiene als auch in landschaftlich bevorzugten Lagen und ebenso für spezielle Eventlocations für besondere Anlässe. Diese können als Treffpunkt zwischen den Metropol- und Wirtschaftsräumen Kopenhagen und Hamburg dienen.

2. Zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten

Grundsätzlich besteht bereits heute die Möglichkeit für Ostseeeurlauber, Tagesausflüge vom Urlaubsort aus nach Dänemark zu unternehmen. Die FFBQ verkürzt die Reisezeit und eröffnet damit weitere Möglichkeiten. So wären in maximal 120 Minuten von Fehmarn aus die Inseln Lolland, Falster, Møn und der größte Teil Sjællands mit der Hauptstadt Kopenhagen erreichbar. Andererseits sind heute solche Ausflüge von Fehmarn aus mit einer attraktiven Schiffspassage verbunden.

Mit zunehmender Distanz der Urlaubsorte zu der FFBQ nimmt die Bedeutung für Tagesausflüge nach DK allein aus Erreichbarkeitsgründen ab. So kommt man von der Hansestadt Lübeck aus in 120 Minuten nur noch bis Maribor auf Lolland.

Das Argument der zusätzlichen Tagesausflugsmöglichkeiten für Urlaubsortausflüge trifft faktisch nur für den Kreis Ostholstein und den östlichen Kreis Plön zu. Es kann angenommen werden, dass Urlauber aus diesen Bereichen die neuen Tagesausflugsmöglichkeiten nutzen werden. Ob allerdings häufiger als heute, scheint fraglich.

Ebenso ist anzuzweifeln, dass die neuen bzw. verbesserten Möglichkeiten für Tagesausflüge Einfluss auf die Wahl des Urlaubsortes in dieser Region haben werden. Die gezielte Bewerbung von Tagesausflügen nach Kopenhagen mit der Bahn oder durch Busunternehmen kann hier zusätzlich Nachfrage stimulieren.

Nach Fertigstellung der FFBQ sind grenzüberschreitende Regionalexpressverbindungen im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Nykøbing (Falster) geplant, die ebenso zu Tagesausflügen genutzt werden können.



3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn

Ein neues und beschleunigtes Expresslinienangebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark (Nykøbing) in Ergänzung zum Fernverkehr ist ebenso wie eine Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt und weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg geplant. Damit könnten einige Haltepunkte (z. B. Lübeck Hbf, Neustadt (Holst.), Oldenburg (Holst.), Großenbrode, Fehmarn-Burg) besser erreichbar sein als bisher. Das betrifft sowohl die An- und Abreise als auch die Erreichbarkeit im Urlauber-Tagesausflugsverkehr.

In der Studie wird davon ausgegangen, dass auf der Fernverkehrsstrecke zwischen Lübeck und Kopenhagen der Fernverkehrshalt Puttgarden entfallen wird. Damit bleibt für den Fernverkehr lediglich der Halt in Oldenburg, der bei einem Erhalt häufiger als heute bedient würde. Bei einer Frequenzausweitung im Fernverkehr würde ggf. das Umland stärker profitieren.

Der Nahverkehr bietet die größeren Chancen für die genannten Orte, da eine erhebliche Steigerung der täglichen Ein- und Aussteigerzahlen anzunehmen ist.

Am Beispiel von Fehmarn (Burg) mit einer geschätzten Tagesausflugszahl von 15.000 p.a. wird ein zusätzliches Umsatzpotential in Abhängigkeit von der Entwicklung der Freizeitnutzer-Zahlen von 0,1 – 0,3 Mio. € p.a. errechnet.

Auch für die Hansestadt Lübeck sind durch die deutliche Zunahme der Fernverkehrsverbindungen auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen mit Halt in Lübeck zusätzliche 45.000 Übernachtungen p.a. zu erwarten, die ein mittleres Umsatzpotential von 4,2 Mio. € p.a. auslösen können.

4. Abwanderung deutscher Gäste nach Dänemark

Die Verkürzung der Reisezeiten durch die FFBQ bedeutet nicht nur für die skandinavischen Gäste einen Anreiz, Ziele in der Region Ostsee SH zu besuchen. Umgekehrt können sich auch heutige Gäste der Region für neue Urlaubsziele in Dänemark oder Schweden entscheiden.

Eine Interessenermittlung hat ergeben, dass 40% der Ostsee-SH-Interessenten sich auch für Dänemark interessieren. Dennoch ist Dänemark nicht der Hauptkonkurrent, denn für Ostsee-SH-Interessenten liegt Dänemark als Urlaubsdestination noch hinter der Nordsee SH, der Ostsee Mecklenburg-Vorpommerns, der Nordseeküste Niedersachsens, Bayern sowie Spanien mit Mallorca und Italien.

Das touristische Angebot zwischen (Ost-) Dänemark und der Ostsee SH ähnelt sich hinsichtlich der Landschaft. Die touristische Suprastruktur unterscheidet sich dagegen deutlich bei der Unterkunftsstruktur, den Stränden und den Aktivitätsmöglichkeiten. Hinzu kommen aus deutscher Sicht die Sprach-, Währungs- und auch Preisniveaubarriere.

In der Gesamtbetrachtung wird die Ersparnis von rund einer Stunde An- und Abreisezeit durch die FFBQ keine wesentliche Abwanderung von Touristen aus der Region in Richtung Dänemark oder Südschweden zur Folge haben. Dafür sind die Unterschiede in dem touristischen Angebot zu groß und die potentiellen Urlauber werden sich vor diesem Hintergrund bewusst für die eine oder andere Urlaubsmöglichkeit entscheiden.

5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn

Mit der Bahn-Neubaustrecke Lübeck-Fehmarn (-Dänemark) wird die sogenannte Bäderbahn Lübeck-Neustadt-Oldenburg-Burg/Puttgarden im Teilabschnitt Lübeck-Neustadt für den Personen-



und Güterfernverkehr nicht mehr benötigt und weitgehend stillgelegt. Damit werden auch die Haltepunkte Scharbeutz und Timmendorfer Strand verlegt. Die bisher noch fußläufigen Strecken von den Bahnhofpunkten in die Orte werden sich dann deutlich verlängern, so dass hier gute Anbindungen geschaffen werden müssen.

Es ist davon auszugehen, dass Urlauber mit Gepäck längere Strecken vom Haltepunkt in den Ort nicht zu Fuß zurücklegen werden, sondern entweder Bus, Bahn oder den Transfer nutzen würden. Eine Distanz von mehr als einem Kilometer ist bereits jetzt in den Orten Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Großenbrode zu überbrücken und führt schon aktuell zu der Nutzung von weiteren Verkehrsmitteln. Somit verursacht eine künftig längere Strecke nur unbedeutenden Mehraufwand und auch nur einen geringen zusätzlichen Zeitverlust für die Gäste. Daraus leitet sich kein entscheidendes Argument gegen diese Orte als Urlaubsziel ab.

Die Anzahl der Tagesausflügler wird von den Studienautoren für die Orte Scharbeutz und Timmendorfer Strand auf rund 151.000 p.a. geschätzt. Diese haben bei durchschnittlichen Ausgaben von 94 € am Tag ein Umsatzvolumen von rund 3,6 Mio. € p.a. in 2015 erzeugt. Es ist nicht davon auszugehen, dass eine längere Distanz vom Haltepunkt zum Strand, Ortszentrum oder Freizeitpark diese Nachfrage komplett verdrängt. Im schlechtesten Fall käme es zu einer Umsatzverdrängung von rund 1 Mio. € p.a., was jedoch deutlich unter 1% des touristischen Gesamtumsatzes liegen dürfte.

In Oldenburg und Großenbrode wird der zukünftige Haltepunkt weiter vom Ortskern entfernt liegen als dies heute der Fall ist. Oldenburg erfährt dadurch jedoch keine deutliche Verschlechterung der Anbindung. Gleiches gilt für das Wallmuseum als Oldenburgs wichtigstes Besucherziel. In Großenbrode verlängert sich die Distanz vom Haltepunkt zur Seebrücke stärker, davon betroffen sind aber nur wenige Freizeitnutzer/Tagesausflügler.

Die Studie geht davon aus, dass auf Fehmarn künftig kein Fernverkehrshaltepunkt mehr vorgesehen wird. Puttgarden entfällt aufgrund der Streckenführung und Burg-Fehmarn ist aufgrund seiner Lage ungeeignet. Der Verlust impliziert zwar einen Rückgang der touristischen Attraktivität, dessen Bedeutung für das Übernachtungsvolumen wird jedoch eher gering eingeschätzt.

6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke

Eine touristische Betroffenheit lässt sich nur für den Kreis Ostholstein erkennen. Zum Zeitpunkt dieser Studiienerstellung ist im Ergebnis die Lärmauswirkung der Güterbahnstrecke auf den Tourismus unklar.

Chancen und Risiken in der Bauphase

7. / 8. Baustellentourismus und Unterbringung von Arbeitskräften

Geplant sind ein Ausstellungszentrum sowie ein Baustellen-Info-Center. Als Besuchsprognose für ein Ausstellungszentrum zu dem Bauwerk können nach Einschätzung der Studienautoren 140.000 bis 160.000 Besucher p.a. angesetzt werden, wobei dadurch keine neuen Gäste durch dieses zusätzliche Ausflugsziel für die Region gewonnen werden. Vielmehr werden diese aus den sich ohnehin in der Region aufhaltenden Urlaubern generiert. Das geplante Baustellen-Info-Center zieht dagegen Fachgruppen an, für die die Baustelle der Reiseanlass ist, und gewinnt somit neue Gäste für die Region.



Insgesamt wird die Region durch die Baustellen mit den begleitenden Info-/Ausstellungs-Infozentren attraktiver wahrgenommen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Umsätze für Fehmarn im Mittel bis zu 2,4 Mio. € p.a. zu Lasten anderer Orte im Kreis Ostholstein erhöhen könnten.

Die Zahl der Arbeitskräfte auf deutscher Seite wird auf 500-600 geschätzt. Diese werden voraussichtlich nicht in touristischen Unterkünften untergebracht.

Für die Tourismusbranche sind vor allem Planer, Gutachter, Behördenvertreter, etc. relevant, die nicht dauerhaft in der Baustelle eingesetzt, sondern kurzzeitig für spezielle Aufgaben entsandt werden. Deren Übernachtungszahl lässt sich seriös kaum schätzen, ein zusätzliches Umsatzpotential im Mittel von 0,3 Mio. € p.a. könnte plausibel sein.

9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung

Der Kreis Ostholstein ist von den zum Teil zeitlich parallellaufenden Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der FFHQ fast ausschließlich betroffen. Die Baustellen verursachen Lärm und Schmutz, sie können damit die touristische Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Als besondere Störfaktoren werden sicherlich lärmintensives Rammen, nächtliche helle Beleuchtung und optische Beeinträchtigungen durch Kräne, Türme o.ä. empfunden.

Ein Urlaubsaufenthalt in unmittelbarer Nähe solcher Baustellen würde vermutlich zu einem nicht unerheblichen Wegbleiben von Touristen führen. Allerdings werden die Baustellen voraussichtlich nicht nahe der touristischen Zentren, insbesondere der Küstenorte, liegen. Trotzdem sollten die sich daraus ergebenden Beeinträchtigungen und Belastungen für den Tourismus minimiert werden, hier bedarf es der Kommunikation mit den Vorhabenträgern.

Daneben ist auch in der Kommunikation mit der Presse darauf hinzuwirken, dass in der öffentlichen Wahrnehmung nicht die gesamte Region pauschal als „Europas größte Baustelle“ und damit als ein urlaubsuntaugliches Gebiet dargestellt wird.

10. / 11. Verkehrsbeeinträchtigungen auf Straße und Schiene

Für die Tunnelbaustelle selbst (Tunnelportal und Rampe) wird weiterhin von einer ausreichenden Erreichbarkeit des Fährhafens ausgegangen. Hinsichtlich des 16 Km langen Ausbaus der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden beschränken sich die Ausführungen auf den Hinweis „einer temporär schlechtere[n] Erreichbarkeit von Erholungsgebieten“.

Eine seriöse Abschätzung für die Staubildung am Fehmarnsund und damit die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn aufgrund des Neubaus einer Fehmarnsundquerung ist aufgrund des Planungsstandes nicht möglich. Allerdings kommt es bereits heute als Folge der Straßenüberlastung im regulären Betrieb zu Staus.

Inwieweit negative Auswirkungen durch die Baumaßnahmen eintreffen, hängt von der Art und zeitliche Taktung der Baumaßnahmen im Jahresverlauf ab und der Wirkung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Der Schienenfernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen wird während der Bauzeit der Schienenhinterlandanbindung voraussichtlich ab Mitte 2020 bis Ende 2024 für den Nah- und Fernverkehr gesperrt werden und dann über die Jütlandroute führen. Dies ist bereits für Ostern 2017 und das Frühjahr 2018 infolge von Bauarbeiten auf der dänischen Seite vorgesehen. Es ist seitens der DB ein Ersatzverkehr mit Bussen geplant. Eine Nahverkehrsanbindung nördlich Neustadt in Holstein entfällt für diese Zeit.



Auswirkungen auf den touristischen Übernachtungszielverkehr sind für Puttgarden nicht erkennbar, wohl aber für Burg a.F., Großenbrode und Oldenburg. Für diese Zielorte erschwert und verlängert sich die An- und Abreise für die Fernreisenden deutlich. Es wird daher von einem Umsatzverlust von 0,1 bis 0,4 Mio. € p.a. ausgegangen.

Für die Hansestadt Lübeck errechnet sich aufgrund des Wegfalls der innerdeutschen Fernverkehrsverbindungen Nürnberg und Frankfurt/Main ein mittlerer Umsatzverlust von 2,8 Mio. € p.a. Der Wegfall der Fernverkehrsverbindung nach Kopenhagen wird durch den Transfer mit einem Bus kompensiert.

Durch den Wegfall der Nahverkehrsverbindungen nördlich von Neustadt in Holstein wird ein Rückgang für Lensahn, Oldenburg, Großenbrode und Fehmarn bei Tages- und Übernachtungsgästen eintreten, der sich zumindest in Umsatzverlusten für Fehmarn und Großenbrode niederschlagen wird. Die Größenordnung plausibel möglicher Rückgänge liegt für Großenbrode bei 0,0 bis 0,3 Mio. € p.a. und für Fehmarn bei 0,5 bis 2,3 Mio. p.a.

12. Sedimentierung/Verdriftung

Für den Tunnelbau werden voraussichtlich mehr als 14 Mio. m³ Baggergut unter Wasser bewegt. Um das Badewasser nicht zu beeinträchtigen, sollten entsprechende küstennahe Baggerarbeiten nicht in der Badesaison vorgenommen werden.

Handlungsoptionen und -erfordernisse

Per Saldo überwiegen laut Studie durch die FFBQ für die Untersuchungsregion die positiven touristischen Effekte. Zusammenfassend sind diese Effekte:

regional differenziert: Hauptprofiteure sind der Kreis Ostholstein, Teile des Kreises Plön und die Hansestadt Lübeck, Rückgänge im Transit im Bereich Flensburg)

segmentspezifisch: Chancen bei Kurzurlaub und Einkaufstagesreisen, relativ wenig Potenzial bei längeren Urlaubsreisen und Transitreisen, nicht quantifizierte Chancen im MICE-Segment.

zeitlich gestaffelt: in der Bauphase eher Nachteile, in der Betriebsphase eher Vorteile

Folgende Handlungsoptionen werden in der Studie benannt:

Kurzreisesegment fit machen

Skandinavische Gäste haben bestimmte Erwartungen an ihren Aufenthalt. Die technischen Aspekte wie Kartenzahlung und WLAN-Verfügbarkeit setzen sich bereits langsam durch. Daher wird einer Ausrichtung des Angebotscharakters auf die Bedürfnisse skandinavischer Gäste mehr Relevanz beigemessen (Abbau von Sprachbarrieren, gezielte Nutzung von Angebotslücken im skandinavischen Heimatmarkt, Etablierung einer Art skandinavischer Willkommenskultur).

Im Kurzreisensegment werden sich kaum Angebote speziell für den skandinavischen Markt etablieren – die Angebote sollten aber die skandinavische Perspektive berücksichtigen.

Die längeren Urlaubsreisen haben deutlich weniger Potenzial als die Kurzurlaubsreisen. Gleichwohl ist es durchaus denkbar, dass ein gezielter Ausbau des Kurzreisenmarketings in Richtung Südkandinavien auch längere Urlaubsreisen nach sich zieht.



Ebenso entscheidend für eine erfolgreiche Vermarktung der Destination Ostsee SH in Skandinavien sind die Kommunikation und der Vertrieb. Das einzusetzende Budget für Marketing sollte auf regionaler Ebene effektiv eingesetzt und genutzt werden:

- Der deutsche Quellmarkt bleibt auch weiterhin der entscheidende, die erreichbaren Übernachtungszahlen aus Skandinavien werden auf einem geringeren Niveau verbleiben.
- Die Bekanntheit der Ostsee SH ist in Deutschland nach wie vor größer als in Skandinavien. Allerdings ist auch in Dänemark die Ferienregion Ostsee SH bekannt und kommt für einen Teil der Dänen in Frage.
- Die FFBQ verändert die Situation erheblich. Dies hat einen „Newswert“ an sich und wird medial unterstützt.

Ein Auslandsmarketingbudget ist bei den agierenden Tourismusinstitutionen nicht oder nur in geringem Umfang vorhanden. Für den dänischen Markt generiert der Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. Mittel aus Interreg-Projekten und die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein verfügt dafür jährlich über ca. 40.000 €.

Kurzurlaubsreisen oder auch Tagesreisen können mit einem verlässlichen, zusätzlichen Budget von ca. 100.000 € p.a. bis zur Eröffnung des Tunnels sowie ein bis zwei Jahre danach gepusht werden. Dies teilt sich gleichermaßen auf Innenmarketing- und PR-Maßnahmen in der Bauphase sowie auf Außenmarketing auf.

Von den erwartbaren Kurzreisen-Zuwächsen werden vor allem die klassischen Kurzreiseziele (Städte, Küsten, Holsteinischen Schweiz) profitieren können. Für andere gut erreichbare Reiseziele entlang der A1 und an den Lauenburgischen Seen ergeben sich ebenfalls durchaus Vermarktungschancen, die jedoch aufgrund des geringeren Bekanntheitsgrades von der Aktivität der einzelnen Anbieter (Hotels, Freizeitunternehmen) abhängen. Gerade für die Bereiche an der A1 gilt dies auch für Transitreisende.

Tagesreisen: Einkaufen und mehr

Aus dem Tagesreisesegment lassen sich aufgrund des Schwerpunktes „Einkaufstour“ relativ große Wachstumspotenziale ableiten, die volumenmäßig die des Kurzreisen-Segments übertreffen.

Es wäre zu hinterfragen, welche ergänzenden Services für grenzüberschreitende Tagesreisen anzubieten wären. Das können gegenüber Dänemark günstigere Dienstleistungen sein (Arzt-/ Zahnarzt-/Therapeutenbesuche, Werkstätten). Für touristische grenzüberschreitende Tagesreisen scheint das Potenzial begrenzt, obwohl zahlreiche attraktive Orte, kulturelle Einrichtungen, Veranstaltungen und Gastronomie für einen Tagesausflug in Frage kommen und mit dem Fehmarnbelt-Ticket gut erreichbar sind.

MICE-Angebote schaffen

Die MICE-Nachfrage wird voraussichtlich mit der Eröffnung des Tunnels steigen. In welchem Maß, ist konjunktur- aber auch angebotsabhängig. Chancen ergeben sich hier sowohl für Tagungshotels bzw. Hotels mit Tagungsmöglichkeiten in landschaftlich schönen Lagen (z. B. an der Küste) oder in Lagen mit bester Erreichbarkeit (an der A1), die durch Marketingangebote und/oder Vernetzungsmöglichkeiten unterstützt werden können. Als gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung in Nyborg auf Fünen zu nennen.



Anreise und Erreichbarkeit per Bahn stärken

Die positiven Auswirkungen der Nah- und Fernverkehrsfrequenz für die Hansestadt Lübeck und für den Bereich Ostholstein, insbesondere Fehmarn, wurde bereits dargestellt. Die Bahn könnte vor diesem Hintergrund künftig an Bedeutung gewinnen, worauf sich die Anbieter der Region mit bahnorientierten Services wie z.B. Transferangeboten bei An-/Abreise einstellen sollten.

Auf die Belange des Tourismus abgestellte Fahrplan- und Tarifkommunikation wäre ein wichtiger Faktor. Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen diskutiert, die zu einer weiteren touristischen Stärkung der Bahnmobilität beitragen können.

Baustellenkommunikation und -abstimmung

In der Bauphase übernimmt die Kommunikation eine besondere Rolle. Die Baustellen (FFBQ, Ausbau der B 207 ab Heiligenhafen, Neu- und Ausbau der Schienenverbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden und Neubau der Fehmarnsundquerung) stellen faktisch eine Beeinträchtigung dar. Dennoch sind sie aufgrund ihrer Entfernung zu den touristisch relevanten Punkten so weit entfernt, dass von einer ernsthaften Beeinträchtigung der Touristen nicht auszugehen ist.

Die Vermittlung des Zusammenhangs zwischen Kommunikation und erwartbaren realen Tourismuseffekten ist eine wesentliche gemeinsame Aufgabe.

Mobilität gewährleisten

Die parallelen Bauarbeiten an Straßen- und Schienenhinterlandanbindung sowie Fehmarnsundquerung und der zusätzliche Baustellenverkehr der FFBQ, könnten dazu führen, dass sich ein Nadelöhr rund um den Fehmarnsund entwickelt. In dessen Folge kann die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn ernsthaft beeinträchtigt sein.

Die Einstellung des gesamten Schienenpersonenverkehrs für viereinhalb Jahren wird voraussichtlich Einbußen bei Übernachtungs- und bei Tagesgästen nach sich ziehen.

Insgesamt ist es daher bei der Bauplanung wichtig, von Seiten des Kreises Ostholstein und den Kommunen gemeinsam mit den Vorhabenträgern auf eine zeitliche Abstimmung und räumliche Entzerrung zu achten.



Potenzialevaluation und Bestandsanalyse für den MICE-Markt in Folge der Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) für den HanseBelt - Zusammenfassende Betrachtung

**- eine Studie des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung
in Nordeuropa GmbH (NIT) aus dem Juni 2019 -**

Tourismus – MICE-Markt

International wie national gewinnt der MICE – Markt (**M**eetings, **I**ncentives, **C**onventions und **E**vents) zunehmend an Bedeutung. Diese Geschäftsreisen- und Tagungswirtschaft ist ein relevanter Wirtschaftsfaktor für die Hansebelt-Region, da sie beispielsweise die Tourismuswirtschaft auch außerhalb der Saison stärkt, potentielle Freizeitreisende nach sich zieht und den Arbeitsmarkt stärkt. In dem wachsenden MICE-Markt in Deutschland und Dänemark sowie in der Chance der verkürzten Verkehre durch die FFBQ werden förderliche Faktoren für die Steigerung der Nachfrage und damit der Marktanteile der Hansebelt-Region erwartet.

Die Potentialanalyse zu den Auswirkungen der FFBQ für die Hansebelt-Region hinsichtlich neuer Nachfragen aus der Region Greater Copenhagen, die geografisch die Insel Seeland mit der Hauptstadt Kopenhagen sowie Südschweden mit der Region Schonen umfasst, kam zu dem Ergebnis, dass eher kein substanzieller Bedeutungszuwachs erwartet werden kann, da sich der dortige MICE-Markt zunehmend auf die Hauptstadtregion konzentriert. Deutschland wird dagegen weiterhin als Hauptnachfragemarkt angesehen.

Die gleichzeitig durchgeführte Bestandsanalyse der vorhandenen Locations ergab, dass die Hansebelt-Region bereits heute auf dem MICE-Markt mit einem quantitativ kleinteiligen aber qualitativ hochwertigen Angebot punktet, insbesondere bei kleinen und mittleren Tagungen und Incentivreisen. Dafür stehen vielfältige und besondere Tagungsorte mit einem hohen Anteil an Tagungshotellerie bereit, darunter Schlösser und Güter, aber auch diejenigen Locations mit maritimen Charme an Hafen und Wasser.

Insgesamt kann die Hansebelt-Region mit einer großen Kapazität an einladenden Locations auf ansprechendem und dennoch recht preisgünstigem Niveau aufwarten. Die Hansestadt Lübeck als UNESCO-Weltkulturerbe und den Special Locations an besonderen kulturellen Orten fällt in diesem Zusammenhang durch ihr günstiges Preisgefüge besonders auf. Hervorzuheben ist auch, dass die Hansebelt-Region dabei für Nachhaltigkeit, Regionalität und guten Service für ihre Gäste, besonders auch für diejenigen mit Einschränkungen oder besonderen Bedürfnissen, steht.

Hinsichtlich der Durchführung von großen Tagungen und Kongressen sowie bei Messen und Ausstellungen kommt der Hansebelt-Region nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Strategische Ansatzpunkte für eine künftige Markterweiterung liegen in den Geschäftsmodellen der Incentivreisen, kleineren sowie mittleren Konferenzen und Tagungen bis 250 Teilnehmer und – bedingt – ggf. Kongresse mit mehr als 250 Teilnehmern. Dabei hängt es vor allem von den einzelnen Anbietern ab, ob und welche Profits aus der FFBQ zu generieren sind.



Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt –
Chancen für Ostholstein und die Region
- eine Studie der CIMA Beratung + Management GmbH aus Juni 2020 –
Auftraggeber:
Kreis Ostholstein, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH,
Regionalmanagement im HanseBelt

Die Studie zeichnet ein Zukunftsbild der Region und benennt die notwendigen Faktoren, die die Entwicklung der Region vor dem Hintergrund des Großinfrastrukturprojektes FFBQ befördern können. Während der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bei diesem Projekt ein Hauptaugenmerk auf die Kostensenkung legt (Nutzerkosten, Zeitkosten, Unfallkosten etc.), orientiert sich diese Studie mit ihren weiteren Überlegungen vorrangig an den Bedürfnissen der Menschen in der Region. Im Blick sind daher die erwarteten kleinräumigen Chancen durch Qualitätssteigerung von Mobilität und Erreichbarkeit.

Die Hansebelt-Region mit dem Oberzentrum Lübeck erhält durch die FFBQ einmalige Entwicklungschancen u.a. auf den Gebieten der Wirtschaft, der Innovationen und des Verkehrs sowie des Wohnungsmarktes und der Tourismusbranche. Die erwartete positive Entwicklung, insbesondere bedingt durch die Verkürzung der Fahrzeiten (Schiene und Straße), wird jedoch nicht automatisch geschehen. Sie benötigt die aktive Gestaltung, Förderung und Einflussnahme der Handelnden in der Hansebelt-Region mit den sich daraus ergebenden starken Impulsen. Dann wird die FFBQ nicht nur für ein positives Zukunftsbild der Region stehen. Dann wird vielmehr Europäische Integration durch die Überwindung der bislang noch trennenden Ostsee gelebt werden: Die FFBQ schafft eine neue Achse mit den Endpunkten Hamburg/ Lübeck und Kopenhagen/Malmö.

Mobilität, Verkehr und regionale Erreichbarkeiten

Die FFBQ verbessert spürbar die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur der Hansebelt-Region und trägt damit zur Senkung von Transportkosten, zur Verbesserung der Standortqualität und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mit entsprechenden Effekten für Produktion und Beschäftigung bei. Sie ermöglicht mehr Mobilität sowohl im privaten Sektor als auch für die Wirtschaft und wird damit zu einem treibenden Faktor für die Sicherung des Wohlstands. Die stärkere Mobilität wird sich auf die Räume der Region auswirken, dies gilt besonders durch die weiteren Entwicklungen in Wirtschaft und Innovation, Wohnungsmarkt und Tourismus.

Die FFBQ bewirkt eine Beschleunigung der vorhandenen Verkehre auf der Schiene und der Straße. Sowohl der Schienenpersonenfernverkehr, der Regionalverkehr als auch der Schienengüterverkehr werden von kürzeren Fahrzeiten profitieren. Für den Schienengüterverkehr käme es zu einer Reduzierung der Transportstrecke um rd. 140 km durch die bisher nur geplante Verlagerung des auf Ostänemark oder Schweden ausgerichteten Güterverkehrs weg von der bisherigen westlichen Linie Flensburg - Padborg („Jütlandkorridor“) hin zur FFBQ. Damit eröffnen sich neue Einsparungspotentiale.



Der landseitige Aus-/Neubau der Bahnstrecke verläuft von der Hansestadt Lübeck aus unter Umfahrung der Orte Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf, Haffkrug, Ratekau, Lensahn und Großenbrode.

Von der geplanten Verlegung der Trasse der heutigen „Bäderbahn“, die künftig auf der neuen Strecke verkehren soll, ist die Strecke über Timmendorfer Strand nach Scharbeutz und Haffkrug betroffen. Hier sind die Ortskerne/Strandanbindung durch intelligente Konzepte mit den neuen Bahnhofsteppunkten zu vernetzen.

Die neue Strecke wird durchgängig elektrifiziert werden und für eine Geschwindigkeit von 160 bis 200 km/h ausgelegt sein, um die Verbindung für eine ausgeweitete ICE-Nutzung zu optimieren. Es werden sieben Haltepunkte neu gebaut, die für eine jeweilige Standortentwicklung im nördlichen Schleswig-Holstein Impulse setzen können. Diese Chance ist aufzugreifen und durch eine geeignete Standortentwicklungsplanung voran zu treiben. Voraussetzung dafür ist eine vorliegende Flächenentwicklungsplanung.²

Der motorisierte Individualverkehr profitiert ebenfalls deutlich von einer Zeitersparnis und von mehr Flexibilität durch den Wegfall der Fährschiffnutzung.

Parallel zum genannten Neu- und Ausbau der Schienenanbindung soll auf 16,3 Kilometern zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden die Bundesstraße B207 vierspurig mit Standstreifen ausgebaut werden.

Im Mittelpunkt des Interesses dieser Studie stehen die Veränderungen der Fahrtzeiten durch Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Die Optimierung im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr wirkt sich sowohl auf der deutschen Seite als auch auf der Gesamtverbindung in Richtung Kopenhagen aus.

Die Fahrzeitverbesserung zwischen Hamburg und Kopenhagen wird bei 2:20 Stunden (Öffentlicher Verkehr) bzw. 1:10 Stunden (Pkw) liegen. Dieser Beschleunigungseffekt wirkt sich weitaus stärker auf die Fahr- bzw. Transportentscheidungen der Bewohner und Unternehmen aus, die sich in einer akzeptablen Nähe zur neuen FFBQ befinden, z.B. also für Ansässige in Lübeck oder Ostholstein. Der Grund liegt in einem erheblich günstigeren Verhältnis von Zeiteinsparung zur Gesamtfahrzeit als beispielsweise für jemanden mit einem langen Anfahrtsweg aus Süddeutschland. Dieser Effekt („Elastizität“) wird sich bei Einkaufsfahrten oder Tagesausflügen, im geschäftlichen bzw. beruflichen Verkehr oder auch beim Transport von zeitkritischen Gütern beobachten lassen (siehe hierzu Abb. 1).

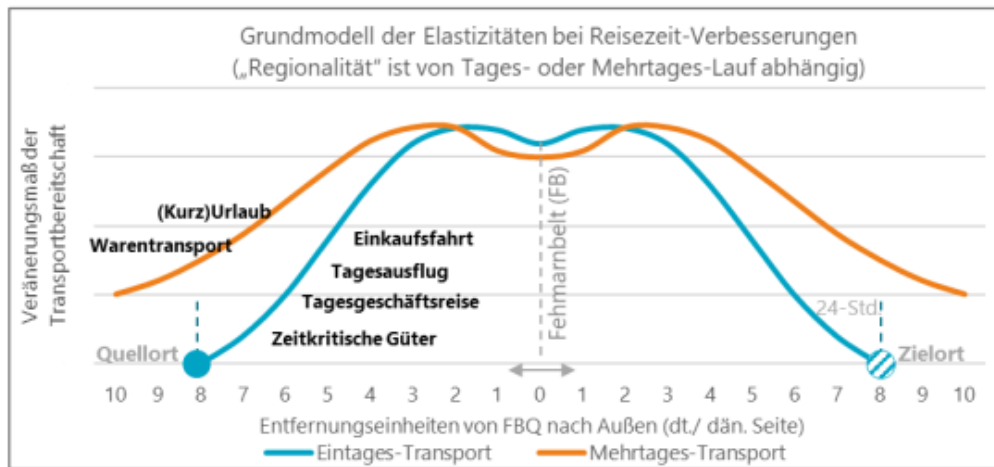
Zusätzlich erfordert es im Bahnverkehr eine Erhöhung der Taktdichte und die Möglichkeit, den Verkehrsträger Bahn auf der neuen Strecke mit anderen Modi zu kombinieren (Modal-Split). Ebenso wie die bereits angesprochene Beschleunigung wirken sich diese Maßnahmen auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur aus.

Eine weitere Verstärkung der Effekte kann regional erreicht werden, indem eine sehr gute Erreichbarkeit der Bahnhofsteppunkte gewährleistet wird z.B. durch die Angebote der nachrangigen öffentlichen Verkehre (ÖPNV) und auch durch deren Preispolitik. Dies gilt im Übrigen auch für die Entgelte der FFBQ, besonders für die gewerblichen Nutzer.

² Gemeint ist hier der Landesentwicklungs- und Regionalplan.



Abb. 1 Grundmodell der Elastizitäten bei Reisezeit-Verbesserungen



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2020

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass die Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke mit ihren positiven Effekten von der Erhöhung der Geschwindigkeit auf der eigentlichen Bahnstrecke, der Gewährleistung einer hervorragenden Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte sowie der Steigerung der Taktdichte und der damit gegebenen Flexibilität abhängig ist. Damit einher geht für die Region eine Vergrößerung des ihres Einzugsgebietes sowie wachsende Absatz- und Beschaffungsmärkte. Im Modell-Ergebnis für den Kreis Ostholstein wird daraus ein Wachstum in Höhe von mindestens rd. 680 bis zu 1.100 zusätzlichen Beschäftigten erwartet.

Insgesamt kann die Hansebelt-Region durch Vergrößerung ihres Einzugsgebietes auch die starken Einwohnergewinne der Achsenendpunkte Hamburg und Kopenhagen nutzen. Hier bietet sich Potential für die Gewinnung von Arbeitskräften ebenso wie für die Zunahme wirtschaftlicher Verflechtungen. Weiterhin kann der Ausbau der Tourismusbranche, hier auch der Tagestourismus, noch stärker profitieren.

Gleichzeitig erzeugt das starke Städtewachstum in den Achsenendpunkten eine Verdrängungswirkung in das Umland, von der die Umlandregionen aufgrund von Betriebs- und Wohnstandortverlagerungen ebenfalls profitieren können. Dies gilt in dem Maße, wie mit dem Wirtschaftswachstum der Endpunkte auch deren Austausch untereinander zunimmt, auf jeden Fall werden sich Auswirkungen auf die Regionen im Korridor zwischen beiden Endpunkten ergeben.

Hierzu sind auf der dänischen Seite beispielhaft sind nachfolgende Projekte zu beobachten:

- „Holmene“, eine geplante Erweiterung des Stadtgebietes von Kopenhagen mit Baubeginn ab 2022, die mittels einer Flächenaufschüttung von ca. 3,1 Mio. qm (mit 17 km Küstenlinie) Platz für rd. 380 Firmen schafft und bereits nach sechs Jahren in die Vermarktung gehen soll
- „Business Park Falster“, eine Erweiterung des bestehenden Industriegebietes im direktem Einzugsgebiet der FFBQ auf Falster um 625.000 qm auf rd. 1,2 Mio. Quadratmeter, lediglich rund 40 Pkw-Kilometer von Rødbyhavn entfernt. Die Planung beruht auf der Annahme eines deutlichen Wachstums des Schienengüterverkehrs sowie der Transitverkehre, für die im Verkehrszentrum die erforderlichen Dienstleistungen angeboten werden sollen.

Derartige Projekte haben entsprechende Branchen- und Nachfrageentwicklungen zur Folge mit möglichen positiven Auswirkungen auf die gesamte Hansebelt-Region und weiteren Kooperationen mit Standorten auf der anderen Seite des Belts.

Nicht verkannt werden darf aber, dass hier auch Konkurrenzsituationen entstehen könnten. Fehlen entsprechende Angebote auf Seiten der Hansebelt-Region, wäre ggf. auch deren Schwächung die Folge.

Wirtschaft und Innovation

Um die sich aus der FFBQ ergebenden Chancen nutzen zu können, bedarf es einer funktionsorientierten Standortentwicklung in der Region, die die Notwendigkeiten für den Standort, die unternehmerischen Anforderungen und den regionalen Unternehmerbestand berücksichtigt. Ein Innovationserfordernis wird laut Studie sowohl für Ballungs- als auch für die ländlichen Räume gesehen. Hier kommt dem Innovationspotential der ansässigen Unternehmen und Betriebe eine besondere Rolle zu, denn Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklungschancen eines Wirtschaftsraums sind erheblich vom Innovationspotenzial der ansässigen Unternehmen abhängig.

Dabei sind folgende Stärken der ländlichen Räume der betroffenen Region im Besonderen aber auch allgemein zu benennen:

- der Großteil der Kommunen mit Bahnhofslage auf der Schienenanbindung zwischen Hamburg und Fehmarn wächst, teilweise sogar überdurchschnittlich,
- in Schleswig-Holstein gelten 33 Unternehmen als „Hidden Champion“, also Welt-/EU-Markt- oder Technologieführer. Zwei dieser Unternehmen befinden sich in Ostholstein, insgesamt neun allein an der Landesentwicklungsachse A1.
- In zahlreichen ländlichen Räumen bestehen wichtige Ansätze innovativer Milieu- oder Clusterstrukturen.
- Weiterentwicklungen und Anpassungen in der Breite sowie das Aufspüren neuer Nischen und anwendergerechter Lösungen im kleinen Maßstab sind besondere Stärken von Unternehmen abseits der großen Ballungskerne

Insbesondere für die Betriebe des ländlichen Raumes bedeutet die FFBQ ein Zusammenrücken näher heran an die großen Städte wie Lübeck, Hamburg und ggf. auch Kopenhagen. Dadurch wird der regionale Austausch positiv beeinflusst. Ebenso ergeben sich dadurch eher Kontakt- und Kommunikationsmöglichkeiten mit den Wissensträgern in den nunmehr zeitlich besser erreichbaren Städten.

Im näheren Hamburger Rand, vor allem auch in der Hansestadt Lübeck finden sich eher wissens- und forschungsintensivere Branchen. In Standorten mit zentralörtlicher Funktion siedeln in der Regel Betriebe mit unternehmensexternen Forschungs- und Entwicklungs-Kapazitäten (FuE), wo spezielle Kompetenzen/ Einrichtungen für Qualitätstests oder spezielle technische Entwicklungsfragen gelöst werden können und wo über Technologiepartner die erforderlichen Impulse für Anpassungen an das Weltmarktniveau gesetzt werden.

Im ländlichen Teil der Hansebelt-Region empfiehlt die Studie, im Zuge der FFBQ Standortentwicklungen mit einem Schwerpunkt auf die Betriebe zu forcieren, die reife, standardisierte und weniger innovationsbezogene Produktionsprozesse aufweisen. Aufgeführt werden die Branchen der Medium- und Low-Tech-Industrien mit entsprechenden Wertschöpfungsketten (weniger High-Tech).



Deren verkehrsgünstige Ansiedlung, konzentriert an den Bahnhaltepunkten, wäre von besonderem Vorteil. Die Realisierung bedarf allerdings mehrerer Maßnahmen:

- der Entwicklung von geeignetem Bauland (v.a. klassische Gewerbegebiete und Schwerpunktsetzungen auf das Handwerk) in konfliktfreien, aber zugleich Ortszentren-nahen Lagen sowie auch einzelnen hochwertigen Standorten,
- ein gutes Standortmarketing,
- die Bereitstellung von Kooperationsplattformen,
- flankierende Marktinformationen und Nachfrageimpulse.

Während der Bauphase der FFBQ wird von einem zusätzlichen Bedarf von 7.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen und später im Betriebsmodus von 300 Arbeitsplätzen insgesamt auf deutscher und dänischer Seite ausgegangen.

Um die Gefährdung von bestehenden Arbeitsplätzen aufgrund von Wettbewerbern außerhalb der Region zu reduzieren, sollten insbesondere im Handwerk ergänzende Wissenstransferleistungen erbracht und für die Sicherstellung von verfügbaren Arbeitskräften gesorgt werden. Dies wiederum wird am besten gelingen, wenn durch eine gute Standortentwicklung der Arbeits- und auch der Wohn- und damit Lebensraum mit guter Qualität sichergestellt wird.

Die Potentiale aus Technologieanwendungen beim Bau der FFBQ, z.B. aus Anwendungsgebieten der internationalen Tunnelforschung oder auch aus der Anwendung und Erprobung neuer Technologien, sind gleichfalls zu berücksichtigen. Diese können sich während der Bauphase aber auch noch danach in der Hansebelt-Region auswirken. Es wird als Aufgabe der Wirtschaftsförderung gesehen, für die notwendigen Informationen und den Wissenstransfer in die regionale Wirtschaft zu sorgen, damit genügend deutsche und besonders regionale Unternehmen am Bau und dem späteren Betrieb der FFBQ beteiligt werden können.

Im näheren Umfeld der fertiggestellten FFBQ kann sich auch durch das dort für den Betrieb benötigte Personal ein technik- und forschungsaffines Klima entwickeln, das seinerseits verschiedenste regionale Entwicklungen anstoßen kann, auch ohne direkte Bezüge zu den Unternehmen vor Ort.

Die Studie enthält eine Befragung von 60 Unternehmen aus Norddeutschland, Dänemark und Südschweden. Diese zeigt im Ergebnis die Sicht der Wirtschaft auf die nachstehend aufgeführten Vorteile beidseitig der FFBQ:

- Bessere und schnellere Erreichbarkeit
- Erhöhung der Flexibilität
- Ausweitung des Absatzradius
- Bessere Überbrückung der Barriere-Wirkung des Fehmarnbelts
- Heranrücken an ausländische Märkte
- Förderung von Wachstum und Entwicklung in Region
- Möglichkeit einer besseren Ausrichtung des Unternehmens
- Robusteres Verkehrssystem mit zunehmenden Kapazitäten und längeren Zügen
- CO₂-Einsparung
- Anstieg spontaner Ausflüge



Festzustellen bleibt, dass die Vorteile sich sowohl auf die Entwicklung der Wirtschaft als auch auf die Chancen für gesellschaftliche Veränderungen auswirken.

Wohnungsbauentwicklung

Die FFBQ wird sich in der Wohnungsbauentwicklung für den Kreis Ostholstein positiv auswirken. Sie wird weiteres Einwohnerwachstum in verschiedenen Orten Ostholsteins befördern. Als Zentren einer FFBQ-bedingter Nachfragesteigerung sind Ratekau, Scharbeutz, Lensahn und Oldenburg i. H. zu benennen. Darüber hinaus verfügt Oldenburg i.H. über Entwicklungspotential, sich als einziger Fernverkehrshaltepunkt in Ostholstein an der internationalen Bahnstrecke zu etablieren.

Im Fokus der künftigen Wohnbauflächenentwicklung für den Kreis Ostholstein sollte der Zuzug von Erwerbstätigen sein, so dass für die künftige Standortentwicklung die Wohnbedürfnissen der jüngeren Bevölkerungsgruppen diesseits der Generation 65+ aufzugreifen wäre. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss mit einem Ausbau und einer Qualitätssteigerung der Raumfunktionen verknüpft werden (Arbeiten, Wohnen, Erholen, sozialer Austausch). Auf diese Weise kann der Entleerung der Räume gegengesteuert und diese sogar in das Gegenteil verkehrt werden.

Damit einher gehen auch positive Auswirkungen u.a. auf die Gemeindefinanzen (Steuern und Gebühren) der Kommunen in Ostholstein.

Die Wohnstandorte in der Region gewinnen deutlich an Attraktivität durch die – neuen – Bahnhaltepunkte, die dichtere Taktung der Züge und die beschleunigten Verbindungen. Dies wird neben den ohnehin verstärkten Aktivitäten im Wohnungsbau die Nachfrage nach Wohnraum weiter steigern. Mit einer Zunahme an Verkehren durch Arbeitspendlern („Wohnstandort in einer attraktiven Lagebeziehung zu den regionalen Arbeitsmarktzentren“) muss dabei gerechnet werden. Für die südlichen Ballungskerne Lübeck und Hamburg ergibt sich möglicherweise eine Entlastung durch Abwanderung von (zukünftiger) Bevölkerung beider Hansestädte aufgrund der „neuen“ Nähe der Wohnstandorte in die Region. Auch muss mit einer Wohnstandortnachfrage von mittel- und unmittelbar Beschäftigten der FFBQ gerechnet werden, die es zu befriedigen gilt. Insgesamt wird diese Entwicklung eine Eigendynamik bezüglich weiterer Arbeitsplatzeffekte auslösen.

Letztlich ist das Zusammenspiel aus Erschließung mit einem guten Zugang zu lokaler Infrastruktur, einem guten ÖPNV-Angebot – auch dem Nachrangigen zur guten Erreichbarkeit des Schienenangebotes - und der Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Bahnhaltepunkten entscheidend für den Erfolg.

Tourismus

Der Tourismus, insbesondere der Tagestourismus, ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Hansebelt-Region. Hier steht die Hansestadt Lübeck neben ihrem Angebot im Seebad Travemünde für einen ganzjährig ausgeprägten Städtetourismus mit jährlich steigenden Übernachtungszahlen. Im Kreis Ostholstein kommen vor allem im Sommer die Tagestouristen verstärkt in Orte wie beispielsweise Timmendorfer Strand und Scharbeutz, die aufgrund ihrer Lage gegenüber den nördlicher gelegenen Orten schneller von Hamburg aus zu erreichen sind. Darüber hinaus verfügen die genannten Küstenorte über eine entsprechend gut ausgebaute touristische Infrastruktur. Weiter nördlich gelegen sind die Orte Heiligenhafen und Großenbrode sowie die Insel Fehmarn als interessante Touristenziele aufzuführen.

Insbesondere der Tagestourismus in Ostholstein hat durch Verbesserungen des Bahnangebotes künftig weiteres Potential. Dies ist bei den Ausbauplanungen der landseitigen Verkehrsanbindung



der FFBQ zu berücksichtigen. Es bedarf auch hierfür die bereits beschriebenen Faktoren „Beschleunigung auf der Hauptstrecke“ und „höheren Taktung der Züge“. Besonderes Augenmerk ist allerdings auch auf den Anschluss der westlich der Küstenorte gelegenen Bahnhaltepunkte an die Zentren und an die Strände der Küstenorte zu legen. Nur der nachrangig sehr gut aufgestellte ÖPNV wird den Vorteil der schnellen Erreichbarkeit für diese Orte und ihre Interessenlage absichern können.

Die kürzeren Fahrzeiten können auch für den grenzüberschreitenden Tagestourismus mit Dänemark weitere positive Impulse setzen.

Insgesamt wird sich die touristische Verflechtung vor allem mit Dänemark bezüglich der Tagesausflüge und Urlaubskurzreisen verstärken. Für deutsche Tagestouristen können Kurztrips nach Dänemark attraktiver werden, aber auch Dänen können „schnell mal eben“ nach Lübeck zu einem Einkaufsbummel oder für einen Weihnachtsmarktbesuch bzw. können sie auch andere Attraktionen wie den Hansapark in Sierksdorf an der Ostsee ansteuern.

Weniger Steigerungen werden dagegen die längeren Urlaubsreisen erfahren, da die erzielte Zeiteinsparung bei der Entscheidung für die Urlaubsdestination weniger Relevanz hat.

So entwickelt sich einerseits eine zunehmende Konkurrenz, andererseits können die Gebiete in Dänemark und der Hansebelt-Region voneinander profitieren und gemeinsam den Gesamttraum um die FFBQ durch intensivere Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen stärken.

Zusätzliche Maßnahmen der Tourismuswirtschaft verbessern auch hier die Chancen für eine weitere Entwicklung. Das wären z.B.

- Qualitätsverbesserungen
- Schaffung neuer Angebote (Unterkünfte und Freizeitangebote)
- Quellgebietsmarketing Skandinavien
- Schaffung transitorientierter Einrichtungen (Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center)
- Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen.

Ebenso wird der Markt der Geschäftsreisetätigkeit, der sogenannte MICE-Markt (Meetings, Incentives, Conventions und Events) profitieren können.

Verkehr

In der gesamten Region ist bei der Planung neuer Betriebsstandorte sowie beim Ausbau im Bestand zu beachten, dass bereits bei diversen Gewerbe- und Industriegebieten die Nähe zu relevanten Gleisanlagen oder auch das Vorhandensein bzw. das Potential für betriebseigene Anschlussgleise usw. gegeben ist. Eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist mit Blick auf die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland sinnvoll.

Die Fortschritte im Logistiksektor weisen zudem darauf hin, dass die Verkehre wieder stärker auf die Schiene zurück verlagert werden können bzw. sollen. Damit sind nicht einzelne Verkehrsträger zu bevorzugen, sondern vielmehr ergeben Nutzungskombinationen verschiedener Transportsysteme neue Potentiale für Gewerbestandorte wie sie im Rahmen der FFBQ in der Region weiter zu entwickeln oder neu zu planen sind.

Die Hansestadt Lübeck als wirtschaftlicher Schwerpunkt der Region profitiert beim Schienengüterverkehr besonders von dem Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung durch das Nutzen des



sogenannten „Kombinierten Verkehrs“ (KV). Die Lübecker Hafenterminals sind zum einen über kurze Wege an das Autobahnnetz, zum anderen auch mit direkten Gleisanschlüssen angebunden und dazu mit einem Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz - über den Elbe-Lübeck-Kanal - ausgestattet. Dies erlaubt Unternehmen und Betrieben, ihre Warenströme mit dem jeweils geeignetsten Verkehrsträger zu disponieren.

Die Hansestadt Lübeck wäre mit ihren Hafenterminals nach Eröffnung der FFBQ der einzige deutsche Ostseehafen, der an seinem Standort durch Trennung der Verkehre nach Zielgebieten zwei Bündelungsprozesse realisieren könnte:

- Nordic junction: Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum am Standort Lübeck. Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten, die über die FFBQ und den Öresund direkt nach Dänemark, Schweden und Norwegen geführt werden
- Balticport: Weiterleitung der restlichen Verkehrsströme, deren Zielgebiete in Finnland, Russland und im Baltikum über den *Seeweg* erreicht werden sollen, über die einzelnen Hafenterminals.

Diese bedeutsamen Bündelungseffekte für die Süd- und Mitteleuropaverkehre auf den Standort Lübeck bedürfen für ihre Realisierung

- die Kapazitätserweiterung bei vorhandenen Schienentrassen sowie
- die Schaffung neuer Potenziale in der Schieneninfrastruktur.

Zwingend zu vermeiden ist eine Konkurrenzsituation in der Region an sich. Auf den Aufbau miteinander konkurrierender Kapazitäten, z.B. ein Hafen in Puttgarden an der Tunnelöffnung zu Lasten bereits bestehender Angebote wie den Lübecker Hafenterminals, sollte verzichtet werden. Dagegen sind die einzelnen Raumfunktionen zu stärken und Kooperationen zu Gunsten der Region insgesamt sollten gesucht werden. Hierbei ist eine Schwächung des Standortes Hansestadt Lübeck zu vermeiden, vielmehr ist dessen Weiterentwicklung in den Blick zu nehmen.

Ostholstein sollte darauf achten, durch den Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung nicht zu einem Transit-Kreis zu werden. Eine weitere Gefahr besteht darin, die eigenen Standortstärken durch verschlechterte Erreichbarkeit der Bahnhaltepunkte zu verlieren.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist die gute Verbindung der Bahnhaltepunkte mit der touristischen Infrastruktur der Küstenorte sowie mit den Anforderungen der Bevölkerung vor Ort sicherzustellen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie wurden dazu verschiedene Möglichkeiten beleuchtet und diskutiert.

Die gute verkehrliche Anbindung kann dazu führen, dass Abwanderungen aus den Ballungsräumen (hier vor allem aus den Hansestädten Lübeck und Hamburg) zu Gunsten der ländlichen Räume der Region stattfinden. Negative Entwicklungen der Ballungsräume wie hohe Immobilienpreise, Staukosten, hohe Löhne, starker Wettbewerb etc. könnten hier treibende Faktoren sein. Im Gegenzug könnten aber auch die Ballungsräume durch ihre bessere Erreichbarkeit an Attraktivität gewinnen zu Lasten der ländlichen Räume.



Beispiele anderer Querungen

Bereits bestehende vergleichbare Infrastrukturprojekte zeigen, dass die wesentlichen Wachstumsursachen in den umgebenden Regionen auf Zeitersparnisse und v.a. auch auf hohe und zunehmende Beförderungsflexibilität (kein Umschlag, kein Umsteigen) zurückführen sind. Dies gilt besonders hinsichtlich der Flexibilität von Geschäftsreisen, die Übernachtungen überflüssig macht.

Erkennbar ist, dass Standorte bei entsprechender wirtschaftlicher Ausgangslage immer dann lokal profitieren, wenn diese weiter gestärkt wird.

Nachteile für Bestandsstrukturen sind dann möglich, wenn die Ausgangslage ohnehin durch starke Abhängigkeiten geprägt ist. Jedoch lassen sich solche nachteiligen Wirkungen wirtschaftspolitisch ausgleichen (u.a. Vorgehen in Dänemark), sodass längerfristig auch für ländlichere Regionen eher Vorteile als Nachteile entstehen.

Deutlich wird, dass sich mit Eröffnung ähnlicher Infrastrukturbauwerke eher eine langsame Entwicklung einstellt. Diese muss mit durchdachten und qualitätsvollen Maßnahmen begleitet werden, damit die positiven Aspekte in der jeweiligen Region voll zum Tragen kommen.

Durch den Eurotunnel unter dem Ärmelkanal fließen rund 26 Prozent aller Handelsströme zwischen dem Vereinigten Königreich und Kontinentaleuropa. Bau- und Betriebsphase gingen und gehen dabei auch regional (Kent und Nord-Pas-de-Calais) mit starken Beschäftigteneffekten einher. Die Schaffung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes konnte bislang allerdings nicht erreicht werden.

Der Fährverkehr wurde weiterhin aufrechterhalten, wobei die Fährtickets unter dem Nutzungsentgelt für den Tunnel liegen. In Folkstone dürfen z.B. Gefahrgüter nicht durch den Tunnel verschifft werden, und sind daher per Fähre zu transportieren. Hierin liegt eine Chance für komplementäre Transportdienstleistungen. Es entstand im Ergebnis eine gute Partnerschaft zwischen den beiden Regionen.

Die Nutzung der Brücken-/ Tunnelquerung über den Großen Belt (Dänemark) erfolgt vorwiegend durch Personenverkehr, v.a. Geschäftsreisen und Freizeitfahrten und zwar insbesondere als Verlagerungsverkehre von anderen Strecken und neu induzierte Verkehre. Starke Beschäftigungseffekte fanden vor allem in der Bauphase statt. Zugleich gab es auch auf mehreren Teilstrecken deutliche Einbußen bei den Fährlinien sowie bei der Bahn die Schließung von Instandhaltungseinrichtungen.

Erhebliche Arbeitsmarkt-Effekte entfallen vor allem auf die Betriebsphase. Unter anderem waren mit der Realisierung der Bau von zwei neuen Bahnhöfen und Autobahnabfahrten, die Entwicklung eines neuen Gewerbestandortes am ehemaligen Bau-Hafen und weitere städtebauliche Maßnahmen in Korsør verbunden. Hinzu kommen Nach-, Neu- und Umnutzungen in Nyborg.

In regionaler Perspektive profitierten jedoch diverse Wirtschaftsbereiche durch die Vergrößerung ihrer Marktgebiete. Genannt werden v.a. das Hotel- und Gaststättengewerbe, der Konferenztourismus, die Metallverarbeitung sowie der Transportsektor. Ein partiell bestehender genereller Abwärtstrend konnte vor allem über Positivtendenzen im Baugewerbe und Dienstleistungssektor gebremst werden.

Die Querung über den Øresund zwischen Schweden und Dänemark führte zu einer starken Zunahme des Berufspendler-Verkehrsaufkommens über den Øresund. Dem gewerblichen Verkehr fällt eine geringere Bedeutung zu. Die Effekte bezüglich eines anwachsenden Transitverkehrs wurden in den Anfangsjahren überschätzt.



Wegen geographischer Konkurrenzvorteile werden weiterhin große Anteile der nördlich von Kopenhagen gelegenen Empfangs- und Versandorte über die Kurzstrecke (Fähre) von Helsingborg nach Helsingör bedient.

Das durch die Øresundbrücke bedingte Wachstumstempo in der Metropolregion Kopenhagen/Malmö als der dynamischsten im ganzen Ostseeraum zielt auf hochtechnologische, wissensbasierte Zukunftsbranchen ab, worauf auch ein Teil der deutlich gestiegenen Umzugszahlen entfällt. Beschäftigtenzuwächse gab es insbesondere in der Kulturwirtschaft, bei Medizintechnik, aber auch in diversen anderen Bereichen

Der Zielsetzung, die beiden Städte weiter als gemeinsamen Metropolraum zu verknüpfen, konnte durch das Projekt erreicht werden. Insbesondere die Zahl der über den Sund verkehrenden Lkw verdeutlicht allerdings, dass nur ein Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden konnte.

Zentrale Empfehlungen

Impulse für einen größeren Wirtschaftsstandort:

Die Ergänzung der FFBQ durch eine umfangreiche Planung mit punktuellen Standortentwicklungen bringt regional den größten Effekt. Dazu bieten sich insbesondere die Standorte mit Bahnhaltepunkten an und zwar dort, wo im Umfeld der Bahnhaltepunkte weitere Investitionen erfolgen. Sämtliche Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten untermauern diese Feststellung.

Die Studie benennt speziell Scharbeutz und auch Ratekau, die sich vorrangig an den Medium- und Low-Tech-Industrien/-Unternehmen orientieren und entsprechend positionieren sollten. Auch die Verzahnung der Standorte mit Bahnhaltepunkten bleibt hinsichtlich größeren Entwicklungspotentials zu überlegen.

Frühzeitig sind die zentralen Knotenpunkte als zentrale Bausteine der Regionalentwicklung und damit auch des zukünftigen Verkehrsnetzes im Land zukunftsorientiert zu entwickeln. Dann gehen von diesen Standorten entsprechende Entwicklungsimpulse auf das jeweilige Umfeld aus.

Positionierung durch grenzüberschreitende Kooperation:

Weitere Chancen liegen in den kooperativ zu entwickelnden und zu vermarktenden Angeboten Ostholsteins und Lollands. Das deutsch-dänische Interreg-Programm bietet verschiedene Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen einer Projektförderung. Die Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt-Region soll die bislang vor allem kommunal geprägten Zusammenarbeit voranbringen. Insbesondere strebt die Landesregierung an, den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt, Mobilität in der beruflichen Bildung und den grenzüberschreitenden ÖPNV zu fördern. Damit erfährt der gesamte ÖV in Schleswig-Holstein eine Aufwertung.

Weitere inhaltliche Schwerpunkte der deutsch-dänischen Zusammenarbeit bilden die Hochschulzusammenarbeit, die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung und Gesundheitswirtschaft. Auch der kulturelle Austausch und der Aufbau kultureller Netzwerke sollen weiterentwickelt werden.

Hierin spiegelt sich zugleich auch die Frage der Beziehung zwischen Deutschland und Dänemark wider: Schleswig-Holstein unterhält seit langem besondere und intensive Beziehungen zum Nachbarn Dänemark. Für Schleswig-Holstein ist Dänemark nicht nur unverändert Handelspartner Nummer 1. Seit der Bonn-Kopenhagener Erklärungen (1955) wurden diverse Partnerschaftsprogramme und -projekte ins Leben gerufen, die sich über den Europäischen Binnenmarkt verstetigen. Zusam-



men mit der Öresund-Querung und den Straßen- und Schienenverbindungen des Nordischen Dreiecks (Dänemark, Schweden, Norwegen) verbindet die FFBQ die nordischen Länder mit dem übrigen Europa. Die Relevanz der FFBQ ist also nicht allein wirtschaftlicher Art, sondern fester Bestandteil der Europäischen Integration, die kaum hoch genug zu bewerten ist.

Dass ohnehin auch den Landesentwicklungsachsen die Funktion zukommt, die räumlichen Standortbedingungen zu verbessern und die Verflechtungsstrukturen im Land zu stärken, untermauert nicht nur das Ziel, die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen zu stärken, sondern soll auch die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze zu unterstützen.

Fortschreibung und Aktualisierung

Des Gewerbeflächenleitfadens des

Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015)

Erstellt von CIMA Beratung + Management GmbH aus 2021

Auftraggeber: Regionalmanagement im Hansebelt

Die Neuaufstellung des Regionalplans erfordert die Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Gewerbeflächenleitfadens. Der Unterschied zum 2015 erstellten Leitfaden bezieht der aktualisierte Leitfaden nunmehr neben *Sonderstandorten von überregionaler Bedeutung (Gebietstyp 1)* und *Gewerbegebieten von überörtlicher Bedeutung (Gebietstyp 2)* an den Landesentwicklungsachsen auch *überörtliche Gewerbegebiete* (nicht an der Landesentwicklungsachse gelegen) im Sinne des LEP 2010 mit ein (*Gebietstyp 3*).

Zur Ermittlung des überörtlichen Bedarfs an zusätzlichen Gewerbeflächen aktualisiert CIMA die Bedarfsprognose und stellt diesem das vorhandene Potenzial zur Ermittlung eines möglichen Nachfrageüberhangs gegenüber. Anschließend werden potenzielle Ergänzungsflächen gemäß der Gebietstypen 1-3 vorgeschlagen.

Die Auswertung der realen Flächenverkäufe anhand von Kaufpreissammlungen der Gutachterausschüsse und kommunalen Verkaufsstatistik für unbebaute Gewerbegrundstücke in der engeren Hansebelt-Region im Zeitraum 2010 – 2018 (Kreise Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Teile Segebergs) bzw. 2010 bis 2020 (Hansestadt Lübeck) ergab laut CIMA einen durchschnittlichen jährlichen Flächenumsatz von netto 38,56 ha (siehe Abb. 1), davon entfielen 10,51 ha auf die Hansestadt Lübeck (HL). Der Standorttyp *Klassisches Gewerbegebiet* macht hier einen Anteil von 62 % aus (HL: 67 %), gefolgt vom *Kleingewerbe und Handwerk* mit 16 % (HL: 7 %). Demgegenüber weist die HL beim Standorttyp der *emissionsintensiven Nutzungen* einen Anteil von 22 % aus, wohingegen im engeren Hansebelt dieser Anteil nur bei 10 % liegt.



Abb. 1 Durchschnittlich realisierte Flächenumsätze p.a. (2010-2018 bzw. HL 2010-2020), netto

Landkreis/ Gebietstyp	Ø-Flächen- umsatz p.a.	Standorttypen					
		emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienst- leistung	Sonstiges (Streulage, Einzelhandelsstandort, Wohnlage)
Hansestadt Lübeck	10,51 ha	22 %	0 %	67 %	7 %	4 %	0 %
Kreis Ostholstein	5,62 ha	2 %	0 %	53 %	44 %	0 %	1 %
Kreis Stormarn	10,84 ha	0 %	33 %	57 %	10 %	0 %	0 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	8,48 ha	0 %	0 %	76 %	20 %	0 %	3 %
Kreis Segeberg (HanseBelt) ²	3,11 ha	39 %	0 %	39 %	11 %	0 %	11 %
GESAMT²	38,56 ha	10 %	9 %	62 %	16 %	1 %	2 %

¹ Für die angegebenen Werte wurde die Statistik mit der größeren Gesamtheit an Flächenverkäufen herangezogen. Außer im Falle des Kreises Stormarn (dort kommunale Flächenverkaufstatistik), Rückgriff auf die GAG-Statistik

² Die Werte beziehen sich auf den Teil der Region HanseBelt (Bad Segeberg; Wahlstedt; Gemeindeverbände Bornhöved, Itzstedt, Leezen, Trave-Land)

Anmerkung: Rundungsfehler sind möglich

Quelle: Gewerbeflächenbedarfsprognose für die Region HanseBelt (2019) sowie die Hansestadt Lübeck (2021), CIMA Beratung + Management GmbH

Mittels einer trendbasierten Gewerbeflächenbedarfsprognose aufgrund einer Prognose der Beschäftigtenentwicklung in den unterschiedlichen Unternehmensgruppen unter Rückgriff auf branchenspezifische Flächenkennziffern (m² pro sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplatz) wird für den Zielhorizont 2021-2030 bzw. 2021-2035 von CIMA ein durchschnittlicher jährlicher überörtlicher Gewerbeflächenbedarf im engeren Hansebelt von 35,73 ha (netto) ermittelt (HL: 10,51 ha). In Summe bedeutet das einen Netto-Gewerbeflächenbedarf von 357,3 ha bis 2030 bzw. 536 ha bis 2035 (siehe Abb. 2). Für die HL liegt der prognostizierte Flächenbedarf bei 105,1 ha (netto) bis 2030 bzw. 157,7 ha bis 2035.

Abb. 2 Trendbasierte Gewerbeflächenprognose

Landkreis/ Gebietstyp	Ø jährl. absoluter Bedarf, in Hektar	Ø jährl. absoluter überörtlicher Bedarf, in Hektar	Hochrechnung überörtlicher Bedarf bis 2030/2035, in Hektar
	netto	netto	netto
Hansestadt Lübeck	10,5	10,51 (100%)	105,1 / 157,7
Kreis Ostholstein	4,8	4,60 (95%)	46,0 / 69,0
Kreis Herzogtum Lauenburg	6,6	6,24 (95%)	62,4 / 93,6
Kreis Segeberg/ Teil HanseBelt	3,4	3,25 (95%)	32,5 / 48,7
Kreis Stormarn	11,7	11,13 (95%)	111,3 / 167,0
Gesamt p.a./ HanseBelt	37,1	35,73	357,3 / 536,0

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

Unter Berücksichtigung eines Sondereffekts für den Kreis OH durch den Bau der FFBQ (0,6 ha pro Jahr) ergibt sich ein überörtlicher Gewerbeflächenbedarf im engeren Hansebelt bis 2030 von 363,3 ha (netto) bzw. 544,9 ha bis 2035 (siehe Abb. 3 und Abb. 4). Runtergebrochen auf die Standorttypen entfallen 51 % des überörtlichen Gewerbeflächenbedarfs auf das *Klassische Gewerbe* (HL: 52 %), 16 % auf die *Logistik und verkehrsintensives Gewerbe* (HL: 18 %), 14 % auf *emissionsintensive Nutzungen*

(HL: 10 %), 11 % auf *Kleingewerbe und Handwerk* (HL: 8 %) und 9 % auf *wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung* (HL: 12 %).

Abb. 3 Absoluter überörtlicher Gewerbeflächenbedarf (netto) bis 2030 inkl. Sondereffekt FFBQ für den Kreis Ostholstein

Landkreis/ Gebietstyp		absoluter überörtlicher Bedarf 2021 bis 2030	Standorttypen				
			emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung
Hansestadt Lübeck	in ha	105,1	10,5	18,9	54,6	8,4	12,6
	in %	100%	10%	18%	52%	8%	12%
Kreis Ostholstein	in ha	52,0	8,4	3,3	28,6	5,3	6,4
	in %	100%	16%	6%	55%	10%	12%
Kreis Herzogtum Lauenburg	in ha	62,4	8,5	8,4	29,6	10,8	5,2
	in %	100%	14%	13%	47%	17%	8%
Kreis Segeberg (HanseBelt)	in ha	32,5	5,2	4,6	17,0	3,0	2,7
	in %	100%	16%	14%	52%	9%	8%
Kreis Stormarn	in ha	111,3	16,5	21,5	55,3	10,9	7,1
	in %	100%	15%	19%	50%	10%	6%
Gesamt	in ha	363,3	49,2	56,7	185,1	38,3	34,0
	in %	100%	14%	16%	51%	11%	9%

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

Abb. 4 Absoluter überörtlicher Gewerbeflächenbedarf (netto) bis 2035 inkl. Sondereffekt FFBQ für den Kreis Ostholstein

Landkreis/ Gebietstyp		absoluter überörtlicher Bedarf 2021 bis 2035	Standorttypen				
			emissionsintensive Nutzungen + Sonderstandort	Logistik/ verkehrsintensives Gewerbe	Klassisches Gewerbe	Kleingewerbe und Handwerk	Wissensintensives Gewerbe und Dienstleistung
Hansestadt Lübeck	in ha	157,6	15,8	28,4	82,0	12,6	18,9
	in %	100%	10%	18%	52%	8%	12%
Kreis Ostholstein	in ha	78,0	12,6	5,0	42,9	7,9	9,7
	in %	100%	16%	6%	55%	10%	12%
Kreis Herzogtum Lauenburg	in ha	93,6	12,8	12,5	44,3	16,1	7,8
	in %	100%	14%	13%	47%	17%	8%
Kreis Segeberg (HanseBelt)	in ha	48,8	7,8	6,9	25,5	4,5	4,0
	in %	100%	16%	14%	52%	9%	8%
Kreis Stormarn	in ha	167,0	24,8	32,3	82,9	16,3	10,7
	in %	100%	15%	19%	50%	10%	6%
Gesamt	in ha	544,9	73,7	85,1	277,6	57,5	51,0
	in %	100%	14%	16%	51%	11%	9%

Berechnungen: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

In einem nächsten Schritt stellt CIMA dem Flächenbedarf die vorhandenen Flächenpotenziale gegenüber (siehe Abb. 5). Danach stehen heute bezogen auf das Jahr 2035 einem Netto-Gewerbeflächenbedarf von 544,9 ha ein vorhandenes Baulandpotenzial von 132,9 ha in der Hansebelt-Region gegenüber (HL: 16,6 ha).

Abb. 5 Gegenüberstellung absoluter Flächenbedarf und vorhandene Baulandpotenziale (netto)

Bilanzierung der ermittelten Bedarfe bis 2035 mit den vorhandenen Baulandpotenzialen	Hansestadt Lübeck	Kreis Ostholstein	Kreis Herzogtum Lauenburg	Kreis Segeberg (Teilbereich HanseBelt)	Kreis Stormarn	REGION HANSEBELT
Nachfrage						
Gewerbeflächenbedarf bis 2035 (netto), in ha	-157,6	-78,0	-93,6	-48,8	-167,0	-544,9
Angebot						
Vorhandene Baulandpotenziale (netto), in ha	16,6	21,6	23,0	4,4	67,3	132,9
Erste Flächenbilanz (bis 2035)						
Flächenbilanz der Baulandpotenziale (netto), in ha	-141,0	-56,4	-70,6	-44,4	-99,7	-412,0

Berechnung: CIMA Beratung + Management GmbH 2021

Infolgedessen ist ein Nachfrageüberhang von 412 ha im engeren Hansebelt festzustellen. Für die HL entspricht das einem Nachfrageüberhang bis 2035 von 141 ha (netto). Das bestehende Flächenangebot in der HL reicht demnach für maximal 1,5 Jahre, wenn ein jährlicher Bedarf von 10,51 ha unterstellt wird. Gewerbliche Entwicklungsflächen auf der Grundlage des Flächennutzungsplans konnten für die HL seitens CIMA nicht identifiziert werden, um die Nachfragelücke zu reduzieren. Bis auf den Kreis Herzogtum Lauenburg können die Kreise im Hansebelt weitere 132,5 ha gewerbliche Entwicklungsflächen gemäß Flächennutzungsplan anbieten.

In einem abschließenden Schritt hat CIMA potenzielle Ergänzungsflächen im Hansebelt-Raum geprüft. Hier konnten insgesamt 707,7 ha (netto) als potenzielle Ergänzungsflächen identifiziert werden (siehe Abb. 6).

Abb. 6 Potenzielle Ergänzungsflächen im Hansebelt-Raum

Gemeinde/Stadt	Flächen, Anzahl	Fläche, in ha, brutto	Zielwert, in ha, netto
Hansestadt Lübeck	4	300,0	150,0
Kreis Ostholstein	6	195,3	97,7
Kreis Herzogtum Lauenburg	12		144,0
Kreis Segeberg (Teilregion HanseBelt)	3	104,9	52,5
Kreis Stormarn	15		263,5
REGION HANSEBELT, gesamt	40		707,7

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH, 2021

CIMA weist in diesem Zusammenhang auf die Risiken und Unwägbarkeiten hin, denen die potenziellen Ergänzungsflächen unterliegen. In diesem Sinne sind die potenziellen Ergänzungsflächen in ihrer Größenordnung eher ein Zielwert als ein real zu erzielender Flächenumfang. Für die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen in einer Größenordnung von 150 ha (netto) identifiziert werden (siehe Abb. 7).

Abb. 7 Potenzielle Ergänzungsflächen in der HL

Standort (Nummerierung in Abb. 28)	Lage	Zielwert, in ha, brutto	Zielwert, in ha, netto
Flughafen (1)	nörtl. Bereich Autobahn-AS A20 „Lübeck-Süd“	100,0	50,0
Genin (2)	Bereich um Autobahn-AS A20 „Lübeck-Genin“	140,0	70,0
Roggenhorst/ Moisling (3)	Bereich um Autobahn-AS A1 „Lübeck-Moisling“	20,0	10,0
Skandinavienkai (4)	an der B75	40,0	20,0
SUMME		300,0	150,0

Quelle: Mitteilung der Hansestadt Lübeck, 2021

Zusammenfassend stehen einem überörtlichen Netto-Gewerbeflächenbedarf im Hansebelt von 357,3 ha bis 2030 bzw. 536 ha bis 2035 heute Baulandpotenziale (planungsrechtlich durch § 30 oder 34 BauGB gesichert) in einer Größenordnung von 132,9 ha (HL: 16,6 ha) gegenüber. Zur Deckung dieses Nachfrageüberhangs bei überörtlichen Gewerbeflächen von 230,4 ha bis 2030 bzw. 412 ha bis 2035 konnten in den Flächennutzungsplänen der Kreise im Hansebelt 132,5 ha (HL: 0 ha) als geeignete gewerbliche Entwicklungsflächen identifiziert werden, für die ein B-Planverfahren durchzuführen ist. Sollte es gelingen, komplett diese Entwicklungsflächen zur Deckung des Nachfrageüberhangs einzubeziehen, verbleibt immer noch für den gesamten Hansebelt ein Nachfrageüberhang von 279,6 ha (HL: 141 ha). Zusätzlich hat CIMA potenzielle Ergänzungsflächen (Suchräume, weder planungsrechtlich noch im Flächennutzungsplan festgesetzt) in einer Größenordnung von 707,7 ha (netto) ermittelt (HL: 150 ha).

CIMA kommt abschließend zu dem Ergebnis, „dass der Hansebelt nicht ansatzweise über genügend Baulandpotenziale und Entwicklungsflächen gemäß FNP verfügt, um die absehbare Nachfrage zu befriedigen. In der Folge müssen potenzielle Ergänzungsflächen in der Neuaufstellung der Regionalpläne verankert werden, wenn die bestehenden Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung genutzt werden sollen. Hierfür kann die Region in Summe grundsätzlich auf ausreichend geeignete Standorte für die überörtliche Entwicklung zurückgreifen, die in Teilen bereits einer vertieften Bewertung aus planerischer und betrieblicher Sicht unterliegen.“

Studie
Die FehmarnBeltQuerung (FBQ)
Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock
Erstellt vom
Institut of Northern-European Economic Research
NBS Northern Business School (<http://iner.nbs.de>)
Hamburg, 13.09.2021

Die Studie zur Gefahr und den Chancen der FBQ für die Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock fokussiert sich auf den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KLV-Verkehr)³ zwischen Kontinental- und Nordeuropa. Diese Verkehre werden zurzeit über die Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock sowie über die landseitige Jütlandlinie abgewickelt.

Die weiteren Ausführungen beschränken sich im Wesentlichen auf den Ostseehafen Lübeck. Die Verkehrsmengen bis zum Jahr 2029 zwischen verschiedenen Zieldestinationen und dem Ostseehafen Lübeck ergeben eine positive Entwicklung beim KLV-Verkehr, wie der Abb. 1 „Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2029“ zu entnehmen ist. Der Schwedenverkehr steigt von 1,929 Mio. Tonnen (2018) auf 2,670 Mio. Tonnen (2029), im Finnlandverkehr von 3,370 Mio. Tonnen (2018) auf 4,665 Mio. Tonnen (2029), im Verkehr mit dem Baltikum von 0,122 Mio. Tonnen (2018) auf 0,169 Mio. Tonnen (2029) und im Russlandverkehr von ,030 Mio. Tonnen (2018) auf 0,042 Mio. Tonnen (2029). Insgesamt lautet die Prognose, dass die Verkehrsmengen bis 2029 um 38,4 % von 5,451 Mio. Tonnen auf 7,545 Mio. Tonnen steigen werden.

Abb. 1: Entwicklung Verkehrsmengen bis 2029

Tabelle B: Entwicklung der Verkehrsmengen bis 2029												
Seeverkehr (Short Sea) - Kombinierte Verkehr mit Fahrzeugen, unbegleitet												
Empfang & Versand	Norwegen		Schweden		Finnland		Baltikum		Russland u.a.		Summe	
	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029
Kiel	173	239	320	443	0	0	524	725	12	17	1.029	1.424
Rostock	0	0	1.336	1.849	1.227	1.698	0	0	0	0	2.563	3.548
Lübeck	0	0	1.929	2.670	3.370	4.665	122	169	30	42	5.451	7.545
Summe	173	239	3.585	4.962	4.597	6.363	646	894	42	58	9.043	12.518

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.3, 2018 und eigene Berechnungen; Basis: Bruttogütergewicht in 1.000 t
 > Jährliche Steigerungsraten für alle Destinationen zwischen 2019 und 2029 von 3%

Quelle: NBS-Studie (2021), S. 3

³ Definition Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: „Beförderung eines von seinem Fahrer nicht begleiteten Kraftfahrzeuges oder intermodalen Transporteinheit (ITE) mit einem anderen Verkehrsträger (z.B. Fähre oder Bahn) (EU, CEMT, UN/ECE).“ Vgl. hierzu Fußnote 1 in NBS-Studie (2021), S. 1.

Durch die FBQ entsteht ein Korridor zwischen Kontinental- und Nordeuropa bzw. Skandinavien mit einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten zw. den Metropolen Hamburg und Großraum Kopenhagen / Öresundregion. Der Schienenweg ggü. der Jütlandlinie verkürzt sich zwischen beiden Metropolen um 160 km.

Abb.2: Fehmarnbelt-Korridor und südwestliche Ostsee



Quelle: SH-Landesregierung

Deutlich wird aus der Übersicht zum Fehmarnbelt-Korridor ein Standort mit erheblichen Bündelungspotenzialen für Güterströme aus Kontinental- und Nordeuropa und gleichzeitig eine Weichenfunktion für landgestützte Verkehre Richtung Skandinavien und seeseitige Verkehre Richtung Baltikum, Finnland und Russland wahrnehmen könnte. Die NBS-Studie prognostiziert nach Fertigstellung der FBQ Verlagerungspotenziale für Lübeck im KLV-Verkehr in einer Größenordnung von 2,670 Mio. Tonnen, die bisher seeseitig umgeschlagen werden (komplette Schwedenverkehr). Dagegen steht laut der Studie eine Verlagerung von 90 % des KLV-Verkehrs auf den Fehmarnbelt-Korridor, der bisher über die Jütlandlinie läuft.

Abb. 3: Verlagerungspotenziale durch die FBQ

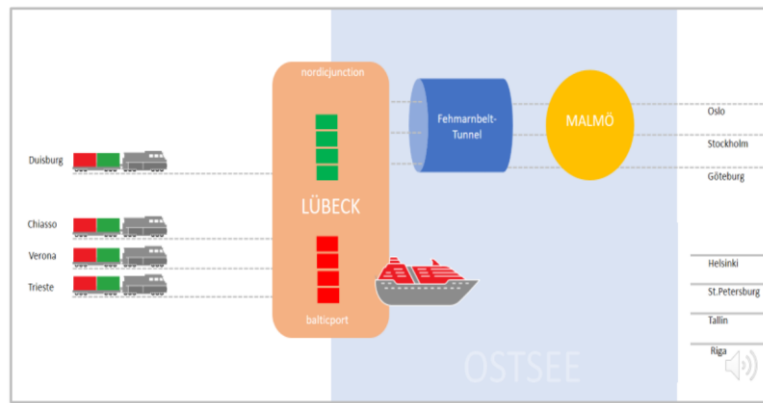
Tabelle C: Verlagerungspotenziale durch die FehmarnBeltQuerung (FBQ)											
Seeverkehr (Short Sea) - Kombinierte Verkehr mit Fahrzeugen, unbegleitet											
Empfang & Versand	Norwegen		Schweden		Finnland		Baltikum		Russland u.a.		FBQ 2029
	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	2018	2029	
Kiel	173	239	320	443	0	0	524	725	12	17	-443
Rostock	0	0	1.336	1.849	1.227	1.698	0	0	0	0	-1.849
Lübeck	0	0	1.929	2.670	3.370	4.665	122	169	30	42	-2.670
Summe	173	239	3.585	4.962	4.597	6.363	646	894	42	58	-4.962

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.3, 2018 und eigene Berechnungen; Basis: Bruttogütergewicht in 1.000 t
 > Jährliche Steigerungsraten für alle Destinationen zwischen 2019 und 2029 von 3%
 > Angesichts des hohen Transitanteils für Schweden (Norwegen) gehen die Autoren von einer Kompletterverlagerung (90%) der Verkehre von der Jütlandlinie auf die 160 km kürzere Fehmarnbelt Route aus

Quelle: NBS-Studie (2021), S. 6

Der geografische Berührungspunkt im südlichen Teil des Korridors zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö eröffnet den transeuropäischen Verkehrsströmen für den KLV-Verkehr die Chance für einen Hub, der die Verkehre West-, Mittel- und Südeuropas konsolidiert und zum einen auf der sogenannten „Nordic Junction“ in Richtung Dänemark, Norwegen und Schweden weiterleitet und zum anderen Verkehre seeseitig nach Finnland, Russland und in das Baltikum lenkt (sogenannte „Balticports“). Das gilt dann auch für die Gegenrichtung.

Abb. 4: Nordic Junction / Balticports



Quelle: NBS-Studie (2021), S. 7

Der Ostseehafen Lübeck bzw. der Standort Lübeck würde hier eine wichtige Hubfunktion wahrnehmen. Die NBS-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Hubfunktion Lübecks mit einem Verlagerungspotenzial von 4,962 Mio. Tonnen zzgl. der Jütlandlinie zu rechnen ist, so dass bereinigt um 2,670 Mio. Tonnen, die bisher über den Hafen liefen, ein Nettoeffekt von 2,292 Mio. Tonnen prognostiziert wird. Hinzu kämen 2,440 Mio. Tonnen, die aus den Häfen Kiel und Rostock auf die „Balticports“ von Lübeck verlagert würden. Hierbei handelt es sich um die Verkehre nach Finnland, ins Baltikum und Russland.

Voraussetzungen für die Verlagerungseffekte zugunsten Lübecks sind:

- der Aufbau eines zentralen „Nordic Junction“ am Südausgang des Korridors im Umfeld des Lübecker Hauptbahnhofs
- die Bereitstellung ausreichender Schienenkapazitäten zur Realisierung der Bündelungseffekte
- die Sicherung der Folgeäufe vom HBF Lübeck in Richtung FBQ einschließlich Fehmarnsundquerung
- der Umbau der Lübecker Hafenlandschaft in leistungsfähige Terminal mit kurzer Revierfahrt, hoher Abfahrtdichte und kurzen Liegezeiten für ausgewählte Zielhäfen in Finnland, Russland und im Baltikum

Die NBS-Studie sieht weitere Chancen für den Ostseehafen Lübeck durch die Entwicklung arktischer Asien-Europa-Verkehre. Mit dem norwegischen Hafen Kirkenes über die Artic Rail durch Nordfinnland und Schweden ist eine Anbindung an den FBQ-Korridor möglich. Die nordischen Länder verfügen bereits heute über leistungsfähige Schienenverbindungen.

Der multimodale ScanMed-Korridor vom Nordkap bis hinunter nach Südtalien ist einer der Trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und eröffnet mit Fertigstellung der FBQ laut der NBS-Studie neue intermodale Verkehrskonzepte.

Analyse des Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarfs im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung - Zusammenfassung

Bundesagentur für Arbeit (2021)

Die Analyse zum Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarf wurde in Dänemark in Auftrag gegeben. Ziel der Analyse war die Ermittlung des Arbeitskräfte – und Knowhow-Bedarfs zum Bau der Fehmarnbeltquerung. Die Analyse kommt unter Beachtung von nicht abschätzbaren Unsicherheiten und Rahmenbedingungen zu sechs Schlussfolgerungen für die dänische Seite:

Schlussfolgerung 1:

Es wird ein direkter Arbeitskräftebedarf von 20.000 VZÄ (Jahresvollzeitäquivalenten), verteilt über die Bauzeit 2021-2029, erwartet. Das entspricht einen jährlichen Arbeitskräftebedarf zwischen 2000 und über 3.000 Beschäftigten. Die indirekte Nachfrage wird auf 22.000 VZÄ geschätzt. Die größte Arbeitskräftenachfrage wird für die Jahre 2024-2027 erwartet. Zu erwarten ist, dass dieser Bedarf auf dänischer Seite nicht nur mit einheimischen Kräften, sondern auch mit ausländischen Arbeitskräften zu decken ist.

Schlussfolgerung 2:

Die Nachfrage bezieht sich auf erfahrene Hilfskräfte, Kraftfahrer, Schmiede, Elektriker und Ingenieure. In den Jahren 2021-2026 besteht eine starke Nachfrage für ungelernte Arbeitskräfte für die Erd- und Betonarbeiten an den Portalen. Ab 2026 steigt der Bedarf an qualifizierten Fachkräften für die Anlagenmontage einschließlich der Signalanlagen. Die direkte und indirekte Arbeitskräftenachfrage soll mit lokalen Unternehmen gedeckt werden, hat aber insgesamt Auswirkungen auf den lokalen Arbeitsmarkt.

Schlussfolgerung 3:

Der lokale Arbeitsmarkt steht vor einer großen Herausforderung, weil die Baustelle insbesondere im Bausektor erhebliche Arbeitskräfte abziehen wird. Die Rekrutierung von arbeitslosen Arbeitskräften wird als begrenzt angesehen. Ausländische Arbeitskräfte (damit auch deutsche Arbeitskräfte) werden daher bei der Arbeitskräfterekrutierung eine Rolle spielen.

Schlussfolgerung 4:

Innerhalb des Bausektors ist mit Arbeitsplatzwechseln lokal, regional und möglicherweise national zu rechnen. Es wird mit einer erheblichen Konkurrenzsituation bei der Rekrutierung von Arbeitskräften gerechnet. Die Arbeitsmarkt- und Ausbildungsbemühungen zur Rekrutierung von Arbeitskräften müssen deshalb sowohl den lokalen Bausektor als auch die FFBQ-Baustelle in den Focus nehmen. Das impliziert den generellen Ausbau von Arbeitskräften im Bausektor als auch die Aus-schöpfung des Arbeitsmarktes aus dem Randbereich des normalen Arbeitsmarktes.

Schlussfolgerung 5:

Es besteht ein erheblicher Bedarf, den Zugang zur Berufsbildung zu verbessern. Der allgemeine Fachkräftemangel stellt den Bausektor in den kommenden Jahren vor eine erhebliche Herausforderung. Das Reservoir von erwerbslosen, aber erwerbsfähigen Personen ist stark eingeschränkt. Der Mangel an beruflich qualifizierten Personal insbesondere im Handwerk auf lokaler und nationaler



Ebene wird in DK als erhebliches Problem gesehen. Entsprechende Ausbildungsinitiativen sind im Bausektor zu verstärken.

Schlussfolgerung 6:

Erforderlich ist ein Plan zum kurzfristigen Berufsbildungsbeginn zur Unterstützung der Rekrutierungsanstrengungen für das FFBQ-Projekt als auch für den allgemeinen Bausektor. Zur Deckung des Arbeitskräftebedarfs bedarf es deshalb der Zusammenarbeit aller Akteure am Arbeitsmarkt und der in das Projekt involvierten Institutionen (z.B. Femern Agency, Femern Bælt Developement), um ein breites Spektrum an Baukompetenzen zur Verfügung zu stellen.



3. Best Practice: Malmö - Kopenhagen

Die Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Schweden als Vorbild

Im Jahr 1991 beschlossen die beiden Anrainerstaaten Schweden und Dänemark den Bau einer festen Verbindung über den Öresund mit dem Ziel, ihre wirtschaftliche und kulturelle Zusammenarbeit zu verbessern. Auch sollte der Austausch zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland gefördert werden. Die Öresundquerung verbindet die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit der schwedischen Stadt Malmö.

Das Bauwerk, eine 7,8 km lange Schrägseilbrücke, der auf dänischer Seite liegende ca. 4 km lange Drogdöntunnel inklusive Zufahrten und die künstliche Insel Peberholm wurden in 4 Jahren erbaut und am 1. Juli 2000 eröffnet. Zu Spitzenzeiten nutzen mehr als 30 000 Fahrzeuge täglich (2017) die Öresundbrücke. Insgesamt überqueren täglich 70.000 Personen die Öresundbrücke, davon 55 % mit dem Pkw und 45 % mit dem Zug.⁴

Die Brücke spielt seitdem eine Schlüsselrolle für ein stabiles, nachhaltiges Wachstum der Region:

- Die Nordic Tech List 2016 weist Malmö als die Stadt aus, die mehr Start-up-Kapital angezogen hat als jede andere Nicht-Hauptstadt Skandinaviens.
- Im OECD – Raum (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) war Malmö im Jahr 2018 die viert-innovativste Stadt.

Die Brücke stellt eine stets zugängliche und sichere Verbindung für die Menschen der Region dar. Sie reduziert die Wegezeiten über den Öresund von 45 Minuten (Fähre) auf eine knappe Viertelstunde mit dem Auto bzw. auf 35 Minuten mit der Bahn, wobei diese in der Hauptverkehrszeit im 10-Minutentakt fährt. Damit wird das Pendeln zwischen beiden Ländern vereinfacht, die Menschen der Region können ungehindert ihren Arbeitsplatz auf der jeweils anderen Seite des Öresund erreichen. So entstand ein gemeinsamer Arbeitsmarkt über die jeweiligen Landesgrenzen hinweg. Beide Nationalregierungen einigten sich im Jahr 2007 darauf, bilateral für die Integration von Öresunds Arbeitsmarkt zusammenzuarbeiten.

Die Zahl der täglichen Pendler:innen nahm um ein Vielfaches zu und lag im Jahr 2020 bei ca.17.000. Zum Vergleich lag die Zahl der Pendler:innen im Jahr 2000 bei 2.000. Dabei machen insbesondere die Schweden das Gros der Pendler:innen aus (Stand 2015: 90%). Sie sorgen damit für einen Ausgleich hinsichtlich des demographischen Wandels in der dänischen Bevölkerung und wirken einem Fachkräftemangel auf dänischer Seite entgegen.

Daneben entwickelte sich ein gemeinsamer, „Schweden lastiger“ Wohnungsmarkt. Cirka 3,9 Millionen Menschen wohnen heute in der Region auf beiden Seiten der Brücke. Damit ist das Ballungsgebiet das am dichtesten bevölkerte in ganz Nordeuropa.

Ein Teil der Dänen zieht dabei nach Malmö, der drittgrößten Stadt Schwedens, um die vergleichsweise günstigen Wohnspreise in Malmö und Umgebung zu nutzen. Gegenüber den hohen Quadratmeterpreisen in Kopenhagen lassen sich in Malmö z.T. bereits für rund die Hälfte des Geldes geeignete Wohnungen finden.

⁴ Vgl. „Die Øresundbrücke und die Region 18 Jahre“ (Hrsg: Øresundsbro Konsortiet, 2018)



Die Einwohnerentwicklung der Stadt Malmö verläuft seit 1990 stetig bergauf:

Jahr	Einwohner Malmö in Tsd.
1990	234
2000	260
2015	320
2020	347

Quelle: Wikipedia

Die Fertigstellung der Öresundbrücke brachte neue Impulse für die wirtschaftliche Lage der Stadt als Verkehrsknotenpunkt zwischen Skandinavien und dem übrigen Europa. Malmö hat den wirtschaftlichen Strukturwandel vergleichbarer Hafenstädte u.a. mit dem Niedergang im Schiffbau durchlebt und sich als internationaler Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort neu erfunden. Sichtbares Zeichen ist der neue Stadtteil Västra Hamnen mit dem Wahrzeichen Turning Torso auf einem ehemaligen Werftgelände, der weltweit Vorbild ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die wirtschaftliche Wiederbelebung Malmös beruht u.a. auch auf Konsequenzen aus dem Brückenbau:

- Der Güterverkehr per Straße und Schiene wächst kontinuierlich
- Die Wirtschaft verfügt über eine verbesserte Transportinfrastruktur
- Entwicklung Malmös zur Einkaufsstadt und zum wichtigsten Verkehrszentrum in Südschweden

Auf dänischer Seite führte der Rückgang der Schwerindustrie ebenfalls dazu, den Strukturwandel durch eine nachhaltige Stadtentwicklung zu gestalten. Der neue Stadtteil Ørestad mit seinem Hochschulcampus, Dienstleistungsbetrieben, Kultureinrichtungen und Wohnungsbau ist Folge der Öresundquerung.

Das wirtschaftliche Zusammenwachsen beider Länder wurde durch die Verbindung gefördert und die Zusammenarbeit trägt zum wirtschaftlichen Erfolg der Region bei. Die Öresund-Region ist eines der dynamischsten Gebiete der EU.

Ein paar Fakten zu der Öresundregion im Norden Europas (Stand 2014, Europäische Kommission):

- Die Öresund-Region erwirtschaftet etwa 25 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts in Schweden und Dänemark.
- Fast 80 % aller Arbeitsplätze sind dem Dienstleistungssektor und 20 % der Produktion zuzuordnen.
- 90% der rund 19.000 Grenzpendlern überqueren die Grenze von Schweden nach Dänemark und wirken dort dem Fachkräftemangel entgegen.
- Seit Öffnung der Öresund-Brücke konnten zusätzlich 6 Milliarden EUR Wertschöpfung für die Region erwirtschaftet werden.

Die Wasserqualität im Öresund ist entgegen vieler Befürchtungen ohne negative Entwicklung geblieben. Die starke Strömung und die nahe Nordsee versorgen den Öresund mit frischem, sauerstoffreichem Wasser. 15 Jahre nach Eröffnung der Brücke, hat sich die Natur nach Expertenmeinung erholt, sie ist an dieser Stelle sogar reichhaltiger und sauberer geworden. Direkt an den Pfeilern der



Brücke finden sich riesige Muschelbänke. Mit über 70 Quadratkilometern hat der Öresund die größten Vorkommen in der Ostsee. Da die Muscheln auch das Wasser filtern, hat sich unter einer Autobrücke, über die im Jahr sechs Millionen Fahrzeuge fahren, ein ökologisches Paradies erhalten können.

Auf der künstlichen Insel Peberholm (Pfefferinselchen), dem Gegenstück zu der benachbarten und natürlichen Insel Saltholm (Salzinselchen) haben sich inzwischen mehr als 400 Pflanzenarten angesiedelt. 30 Vogelarten dient die Insel als Brutgebiet, 500 Insekten- und 30 Spinnenarten finden sich dort, ebenso wie Hasen, Mäuse und die unter Artenschutz stehende Wechselkröte.

In der Öresundregion sind 14 Hochschulen auf dänischer und schwedischer Seite angesiedelt. Die Schwerpunkte liegen in den Lebenswissenschaften („Medicon Valley“), Information und Kommunikation („Öresundsud-IT-Region“), Umwelttechnologie einschließlich erneuerbare Energien und alternative Antriebe („Copenhagen Cleantech Cluster“).

Die FFBQ wird nach Einschätzung des dänischen Verkehrsministers (Stand 2016) in der Öresund-Region voraussichtlich für zusätzliche Impulse sorgen. Die Deutsch-Schwedische Handelskammer / AHK Schweden schreibt 2015 dazu, dass mit der Eröffnung der FFBQ auf der Öresundbrücke von einer Zunahme des Fahrzeugaufkommens um circa 1.000 Fahrzeuge pro Tag und einem Wachstum um rund 5 Prozent im Vergleich zu 2015 auszugehen ist. Deutschland rückt mit der FFBQ nicht nur näher an die unmittelbar angrenzende Region Dänemarks, sondern auch näher an Südschweden und den dänischen Hauptstadtraum heran. Die Öresundregion wird damit weitere Veränderungen erfahren.



4. Im Herzen der Hansebelt-Region

Chancen und Herausforderungen aus der Sicht der Hansestadt Lübeck

Lübeck – die Großstadt in der Region

Die Hansestadt Lübeck ist eines von drei Oberzentren in Schleswig-Holstein mit knapp 220.000 Einwohnenden. Sie ist eine der vier kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins und mit rd. 214 km² die flächenmäßig größte Stadt.

Gleichzeitig ist sie die zweitgrößte Stadt in der Metropolregion Hamburg (MRH), nach Berlin der zweitgrößten Metropolregion in Deutschland. Die MRH ist eine von elf Metropolregionen Deutschlands und hat insgesamt ca. 5,4 Mio. Einwohner (Stat. Amt Nord, Stand 31.12.2019).

Lübeck – die Hafenstadt

Der Lübecker Hafen (Port of Lübeck) ist zurzeit nach Rostock der zweitgrößte Ostseehafen Deutschlands und verfügt über eine sehr gute Hinterlandanbindung an sämtliche Verkehrswege (Straße, Schiene, Wasser) für Kombinierte Verkehre, was wiederum Rostock nicht hat. Der Port of Lübeck ist nach dem Hamburger Hafen der zweitgrößte Universalhafen in der MRH. Während Hamburg für sich in Anspruch nimmt, das Tor zur Welt zu sein, ist Lübeck das Tor in den Ostseeraum. Der Seegüterumschlag betrug im Jahr 2020 rund 15,3 Mio. Tonnen (ohne Eigengewichte).

Die zukunftsfähigen Umschlageinrichtungen und das hohe Knowhow sorgen für perfekten Hafenumschlag. Zukunftsweisend stellt sich der Hafen mit dem Digitalisierungsprojekt „Baltic Future Port“ auf und leistet damit seinen Beitrag zur Digitalen Strategie der Hansestadt Lübeck als Smart City. Bis Ende 2023 werden insgesamt elf Teilprojekte in den Lübecker Häfen umgesetzt. Dazu gehört die digitale Vernetzung und Optimierung der Abläufe im Hafen ebenso wie die Automatisierung von Kränen, die digitale Daten-Erfassung von Gütern oder das Monitoring der technischen Abläufe aus der Luft.

Die Standorte der Terminals befinden sich an dem Fluss „Trave“ auf der Strecke von Travemünde aufwärts bis hin zur Altstadt. In Lübeck-Travemünde liegt der Skandinavienkai, das größte Terminal der Port of Lübeck und einer der größten RoRo- und Fährhäfen Europas. Am Skandinavienkai ist mit dem Baltic Rail Gate ein Umschlagsterminal für den Kombinierten Verkehr angesiedelt, dass jährlich über 100.000 Einheiten über die Bahn mit Zieldestinationen u.a. in Norditalien, ins Ruhrgebiet und den Rhein-Neckar-Raum verbindet.

Trave aufwärts ist das Terminal Schlutup vorzugsweise für den Umschlag von schwedischen Forstprodukten angesiedelt. Auf der gegenüber liegenden Seite trifft man auf den Seelandkai für die Abfertigung von ConRo-Fähren und den Umschlag von Neufahrzeugen für den Export in Richtung Finnland und in das Baltikum. Daneben liegen die Lehmannkais I-III, die auf den Umschlag von Massengut, Trailern und Forstprodukten spezialisiert sind. Der CTL des Umschlagsunternehmens Lehmann ist spezialisiert auf den Containerumschlag. Der Vorwerker Hafen wird zu einem Multipurpose-Terminal entwickelt. Hinzu kommen kleinere Terminals entlang der Trave, die sich u.a. auf den Umschlag von Holz, Dünger und Getreide spezialisiert haben.

Der Port of Lübeck zeichnen sich im Wettbewerb der Häfen dadurch aus, dass sie keine reinen Transithäfen sind, sondern Value Added Services u.a. sowohl im Forstprodukte- als auch Kfz-Sektor anbieten.



Der im Jahr 2020 verabschiedete Hafenentwicklungsplan 2030⁵ (HEP 2030) gibt keine Prognose zu den Folgen der FFBQ auf die Umschlagsentwicklung in der Zukunft ab, weil der Zielhorizont des HEP bereits im Jahr 2030 endet. Der HEP 2030 geht durch Gutachterempfehlung von einem Szenario von 26 Mio. Tonnen (Nettogewicht) aus.⁶ Ein Grundlagengutachten hatte in Vorbereitung zum HEP 2030 im Jahr 2015 einen Ladungsverlust von 2,8 Mio. Tonnen für die Zeit ab 2030 angenommen.⁷ Insgesamt geht das Gutachten von einem Güteraufkommen von 15,7 Mio. Tonnen über die FFBQ im Jahr 2030 aus (ebenda, S.142). Gleichwohl kommt dieses Grundlagengutachten im Rahmen des HEP zu dem Ergebnis, das 50 ha für hafenauffines Gewerbe erforderlich sind, „um die Verknüpfung des Logistik- und Hafenstandorts weiter voranzutreiben“.⁸ Diese Handlungsempfehlung resultiert aus der Annahme, dass der Aufbau eines Logistikzentrum Lübeck die Effekte aus der FFBQ nutzen und überkompensieren kann, indem Lübeck zu einem Hub ausgebaut wird. Das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck wird mit 29,7 Mio. Tonnen eingeschätzt.

Zur besseren Anbindung des Port of Lübeck an die FFBQ kommt eine von der LPA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie (2017) zu dem Ergebnis einer Nordanbindung der Terminals an die Bahnstrecke in Richtung Fehmarn, um ein aufwändiges Rangieren im Bereich des Hauptbahnhofs zu vermeiden.⁹

Lübeck – die Wissenschaftsstadt

Die Hansestadt Lübeck, Stadt der Wissenschaft 2012 der Bundesrepublik Deutschland („Hanse trifft Humboldt“), verfügt über leistungsfähige Hochschulen mit den Schwerpunkten Gesundheitswissenschaften, Naturwissenschaften, Technik, Informatik und Musik, die zum Teil weltweites Ansehen genießen. Im Einzelnen erfolgt Forschung und Lehre an der

- **Universität zu Lübeck** - u.a. Studiengänge im Bereich Medizin und Gesundheitswissenschaften, Psychologie, Bachelor und Master Studiengänge aus dem MINT-Bereich sowie dem Studiengang wie z.B. Mathematik in Medizin und Lebenswissenschaften sowie Medizinische Ingenieurwissenschaft)
- **Technischen Hochschule Lübeck** von A wie Architektur bis W wie Wirtschaftsingenieurwesen – vielfältige mathematische, naturwissenschaftliche, technische und wirtschaftswissenschaftliche Studienangebote, Medizintechnik sowie für den Baubereich Kompetenzzentrum im Land Schleswig-Holstein
- **Musikhochschule** Lübeck(Bachelor und Master of Music, Bachelor of Arts, Master of Education (Lehramt), Konzertexamen,...)

⁵ VO/2020/08588 Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP 2030)

⁶ HEP 2030, Anlage 1, S. 13

⁷ Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck – Hafenentwicklungsplan 2030, Uniconsult et al. (2015), S. 145

⁸ HEP 2030, Anlage 1, S. 16

⁹ Machbarkeitsstudie: Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, ICN Ingenieure (2017)



- **Fachhochschule des Bundes** - Fachbereich Bundespolizei (zentrale Ausbildung für den gehobenen Polizeivollzugsdienst und des höheren Polizeivollzugsdienstest

Mit seinen vier Hochschulen mit rund 10.000 Studierenden, der Gründerschmiede Technologiezentrum Lübeck (TZL), den Fraunhofer-Einrichtungen IMTE und MEVIS bietet die Hansestadt Lübeck das optimale Umfeld für Erfindungen, Innovationen und start ups.

Die vorhandene wissenschaftliche Infrastruktur ermöglicht Spitzenforschung, Produktentwicklung und Vermarktung. Sie schafft für innovative Startups eine förderliche Umgebung für z.B. Technologietransfers und Ausgründungen. Insbesondere die Ausgründungen schaffen mit ihrer Qualität für die Hansestadt Lübeck eine hohe Wertschöpfung bei wenig Fläche bzw. sollte dies ein Ziel für die Zukunft sein.

Die Universität zu Lübeck, die Technische Hochschule Lübeck, die Fraunhofer-Einrichtungen IMTE und MEVIS, das Leibniz-Zentrum Borstel und das Universitätsklinikum Schleswig – Holstein bilden zusammen mit namhaften norddeutschen Unternehmen den HIT Hanse Innovation Campus Lübeck (früher BioMedTec Wissenschaftscampus) und damit einen regionalen Schwerpunkt im Cluster Life Science Nord. Im Focus steht neben einer Bandbreite an Studienplätzen und Forschungsbereichen die Vernetzung zwischen Wissenschaft und technologieorientierten Unternehmen.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hat die Universität Lübeck als eine von sechs Hochschulen in Deutschland als EXIST Gründerhochschule ausgezeichnet. Damit wurde das Konzept gewürdigt, eine Kultur der unternehmerischen Selbständigkeit an den Institutionen vor Ort zu etablieren und die Anzahl und Qualität von Existenzgründungen aus der Wissenschaft zu steigern.

Die Hansestadt Lübeck kooperiert mit der Universität zu Lübeck und der Technischen Hochschule Lübeck im Energie Cluster Digitales Lübeck. Ziel ist, gemeinsam mit Wirtschaftspartnern und weiteren Akteuren eine Modellregion für eine intelligent vernetzte, nachhaltige Stadt mit hoher Lebensqualität für Bürger:innen zu werden. Damit soll die Hansestadt partizipativer, inklusiver, ressourceneffizienter und wettbewerbsfähiger werden.

Seit 2016 sind die Universität zu Lübeck und die TH Lübeck nach dem HRK (Hochschulrektorenkonferenz)-Audit "Internationalisierung der Hochschulen" zertifiziert.

Laut eines Papiers der HRK wird „nur eine internationale Hochschule in der Lage sein, die an sie gerichteten gesellschaftlichen Erwartungen zu erfüllen, den Globalisierungsprozess aktiv zu gestalten und ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.“¹⁰ Die Internationalisierung der Hochschulen schafft eine Basis für langfristige Kooperationen mit anderen Ländern im Interesse des eigenen wissenschaftlichen Nachwuchses sowie für die Entwicklung und internationale Positionierung der Hochschulen. Die beteiligten deutschen Hochschulen versprechen sich u.a. internationale Reputation und Gewinnung von hochqualifizierten Nachwuchsakademiker:innen für einen Studien- oder Forschungsaufenthalt.¹¹

¹⁰ https://www2.daad.de/medien/3daad-hochschulpolitik_2019_internationalisierung_der_hochschulen_m.wahlers_pp-folien.pdf

¹¹ <https://www.bmbf.de/de/internationalisierung-der-hochschulen-924.html>



Lübeck – mehr als nur ein Wirtschaftsstandort

Zu den Stärken Lübecks als Wirtschaftsstandort gehört neben dem Hafen eine prosperierende mittelständische Industrie im Bereich der Medizintechnik, Maschinenbau., Laser-, Verpackungs-, Bau- und Ernährungsindustrie. Die Gesundheitswirtschaft ist mit 16.000 Arbeitsplätzen ein herausragender Wirtschaftsfaktor neben der Logistik. Der Tourismus ist daneben mit dem UNESCO-Weltkulturerbe Lübecker Altstadt und dem Seebad Travemünde ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit ebenfalls annähernd 16.000 Arbeitsplätzen. Lübeck ist Arbeitsort von rund 103.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (2022).¹²

Der Wirtschaftsstandort verfügt über eine exzellente wirtschaftsnahe und Verkehrsinfrastruktur. Hierzu zählen die Anbindung über den Seeweg durch den Port of Lübeck, über den Elbe-Lübeck-Kanal an das europäische Binnenwasserstraßennetz, als Verkehrsknoten per Bahn oder über die A1 und A20 in Nord-/Südrichtung und Ost-/Westrichtung, über den Flughafen Lübeck die Anbindung an internationale Drehkreuze und die europäischen Urlaubsorte.

Die Attraktivität Lübecks spiegelt sich aber auch wieder im UNESCO-Kulturerbe Lübecker Altstadt, einer vielfältigen Kultur- und Naturlandschaft und dem zu Lübeck gehörenden Seebad Travemünde. Für die Zukunft positioniert sich die Hansestadt gerade erfolgsversprechend wie bereits an anderer Stelle erwähnt als SmartCity-Region.

Cluster finden sich dort, wo Unternehmen und anderen Organisationen in großer Anzahl erscheinen und sich auf spezielle Wirtschaftsbranchen fokussieren. Ein Inkubator für ein erfolgreiches Cluster ist das enge Zusammenspiel zwischen Wissenschaft, technologieorientierten Unternehmen und einem funktionsfähigen Arbeitsmarkt in einem definierten Wirtschaftsbereich, in dem die Region eine starke Wettbewerbsposition einnimmt. Dieses Umfeld fördert im Zusammenspiel mit einer leistungsstarken wirtschaftsnahen Infrastruktur die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sowie Neugründungen und Ansiedlungen. Es kommt dabei aber auch darauf an, bestehende Unternehmen in ihrer Entwicklung zu unterstützen, worauf im Grund das Hauptaugenmerk zu richten ist.

In der Hansestadt Lübeck finden sich z.B. die Cluster im Bereich der Ernährungsindustrie, Gesundheitswirtschaft einschließlich Medizintechnik und Logistik.

Lübeck – mehr als nur Tourismusstandort

Der Tourismusstandort Lübeck bietet circa 13.000 Betten und erreicht in der Vorpandemiezeit die Zahl von rund 2,2 Mio. Übernachtungen bei rund 20 Mio. Tagesgästen im Jahr. Lübeck bietet sich an sowohl einen kurzen Städtetrip der historischen Altstadt als auch für einen ausgedehnten Erholungsurlaub in Travemünde.¹³

Der hohe Erholungswert wird durch die vielfältige Naturlandschaft rund um Lübeck verstärkt. So kann das Lübecker Stadtgebiet und das unmittelbare Umland hervorragend u.a. mit dem Fahrrad, z.B. entlang des Elbe-Lübeck-Kanals oder in Richtung Lübecker Bucht erkundet werden. Hinzu

¹² Vgl. Statistisches Jahrbuch 2019 – 2022, S. 108

¹³ Ebenda, S. 165 f



kommt ein wachsender Wassertourismus entlang der Lübecker Bucht und im Binnenland an den Seen, Flüssen und Kanälen.

Insgesamt weist hier die Hansebelt-Region eine hohe Lebensqualität auf, die nicht nur auf Lübeck beschränkt ist.

Der MICE-Sektor (Meetings, Incentives, Conventions und Events) wird in Lübeck in besonderer Weise bedient. U.a. mit der Musik- und Kongresshalle (MuK), den MediaDocks, der Gollan-Kulturwerft sowie Kongresskapazitäten sind das Fundament für einen erfolgreichen Geschäftsreisetourismus in den letzten Jahren.

Chancen und Herausforderungen

Wirtschaftlicher Aufschwung der Region um Lübeck

Die FFBQ schafft eine neue Region und ist Motor für die Entwicklung derselben. In dieser Fehmarnbelt Region stellt die Hansestadt Lübeck, Oberzentrum sowie Hochschul- und Wissenschaftsstandort, den wirtschaftlichen Schwerpunkt dar. Die Hansestadt Lübeck zeichnet sich erst Recht mit Fertigstellung der FFBQ durch ein strategisches Alleinstellungsmerkmal als Verkehrsknoten zwischen den Metropolen Kopenhagen/Malmö, Hamburg, Berlin und dem Ostseeraum aus. Verkehrsknoten, zumal mit trimodale wie Lübeck, sind allgemein neben Weltoffenheit und Toleranz auch Treiber für wirtschaftliche Prosperität.

Durch die FFBQ entsteht eine neue Infrastruktur für Straße und Schiene. Dies sorgt für kürzere Fahrtzeiten, höhere Kapazitäten und mehr Flexibilität zwischen Skandinavien – insbesondere Dänemark und Schweden - und Lübeck. Für Lübecker Unternehmen bedeutet eine kürzere Fahrtzeit Zeit- und Kostenersparnis und stärkt damit ihre Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit im Markt. In dem, durch den Tunnel erweiterten Einzugsgebiet können auf beiden Seiten des Tunnels neue Wirtschaftsbeziehungen zwischen Kunden und Lieferanten aufgebaut werden. Von der erhöhten Flexibilität ohne festgelegte Fahrzeiten profitiert insbesondere die Logistikbranche als ein Wirtschaftskluster Lübecks.

Neben den Vorteilen für die bestehenden Unternehmen vor Ort setzt die FFBQ mit ihren neuen Möglichkeiten und Vorzügen auch Anreize für neue Unternehmen, sich in der Region niederzulassen. Die Hansestadt Lübeck bietet den Unternehmen dafür individuelle Gewerbegebiete und ein sich stets weiter entwickelndes lebenswertes Umfeld.

Wirtschaftliche Effekte ergeben sich ebenfalls beim Schienenverkehr. Der Güterverkehr zwischen Deutschland und Schweden, der den größten Teil des Güterzugverkehrs in Dänemark ausmacht, verlagert sich weg von der Route über Flensburg hin zum Fehmarnbelt Korridor und erspart damit 160 km Transportwege und -kosten. Von der höheren Lieferzuverlässigkeit, bedingt auch durch den Schienennetzausbau auf dänischer Seite, profitieren unter anderem in Lübeck ansässige internationale Unternehmen wie IKEA, die auf schnelle Verbindungen und eine hohe Versorgungssicherheit angewiesen sind.

Der Port of Lübeck mit seinen Umschlagsterminals und hafenaffinen Betrieben profitiert beim Schienengüterverkehr besonders von dem Ausbau der landseitigen Verkehrsanbindung. Kurze Wege an das Autobahnnetz, direkte Gleisanschlüsse sowie der Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz bietet den Unternehmen und Betrieben alle Möglichkeiten für den optimalsten Warentransport.



Der Port of Lübeck ist mit seinen Umschlagsterminals nach Inbetriebnahme der FFBQ der einzige deutsche Ostseehafen, der an seinem Standort zwei Bündelungsprozesse realisieren kann:

- Einerseits eine Zusammenführung intermodaler Schienenverkehre aus Mittel- und Südeuropa mit den Zielgebieten Skandinavien, Russland und dem Baltikum (nordic junction) und
- durch Trennung dieser Verkehre nach Zielgebieten eine Weiterleitung der restlichen Verkehrsströme über die Umschlagsterminals (baltic port) in deren Zielgebiete in Finnland, Russland und im Baltikum.

Dieser strategische Vorteil für den Lübecker Hafen ist zu nutzen, um in der Konkurrenz mit ostwärts gelegenen Hafenstandorten weiterhin gut aufgestellt zu bleiben.

*„Auch der absehbare Einbruch der Südschwedenverkehre nach Eröffnung der (FBQ) und die wachsende Tendenz zur Kontinentalisierung der Seewege [...] verlangen eine frühzeitige und deutliche Positionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk,“*¹⁴ so eine NBS-Studie.

Nach Fertigstellung der FFBQ wird für den Hafen Lübeck mit Verlagerungseffekten in einer Größenordnung von 2,7 Mio. Tonnen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV-Verkehr) gerechnet¹⁵, indem unterstellt wird, dass hier der gesamte Schwedenverkehr künftig über die FFBQ abgebildet wird. Gleichzeitig werden unter bestimmten Voraussetzungen Verlagerungseffekte im KV-Verkehr an den Standort Lübeck mit 4,7 Mio. Tonnen beziffert.¹⁶ Hierzu würde Lübeck zu einem Hub für diese Verkehre ausgebaut im Sinne einer „Nordic Junction“ ausgebaut werden. Konkret würden Güterströme u.a. aus West-, Mittel- und Südeuropa im KV-Verkehr am Hub Lübeck konsolidiert und von hier entweder über die FFBQ weitergeleitet oder seeseitig über den Hafen Lübeck nach Finnland, das Baltikum oder Russland gelenkt. Der Verlauf der Güterströme würde genauso umgekehrt verlaufen.

Zu Beginn der Corona-Krise waren die Wirtschaft in Schleswig-Holstein und auf dänischer Seite gut aufgestellt. Auch hat das Virus aufgrund der getroffenen Maßnahmen nicht zu einem gravierenden Einbruch der Wirtschaft wie in den anderen Ländern der EU geführt. Exemplarisch sind hier die hohen Impfquoten zu nennen, die eine Überlastung des Gesundheitssektors verhindert haben. Auch hat sich aufgrund der - in der Krise deutlich gewordenen - Probleme mit den globalen Lieferketten eine Chance aufgetan, neu zu denken. Regionale Produkte und Prozesse könnten nach vorne gebracht werden für eine künftig sichere und möglicherweise auch nachhaltigere Versorgung in der Fehmarnbeltregion zu gewährleisten.

Die FFBQ bietet dem Standort und der Region am südlichen Ausgang der FFBQ die Chance, die Wettbewerbsposition als Verkehrsdrehscheibe weiter auszubauen. Hierbei sind gleichzeitig Anstrengungen zu unternehmen, zusätzliche Wertschöpfung zu generieren und nicht nur Transitkorridor zu sein. Die Wirtschaftsförderung Lübeck hat in 2019 begonnen, Veranstaltungen für Lübecker Firmen durchzuführen, um diesen die Möglichkeiten im Bereich Internationalisierung aufzuzeigen.

¹⁴ Vgl. FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck, NBS/INER – Diskussionspapier (2020)

¹⁵ Vgl. NBS-Studie, 2021, S. 6

¹⁶ Ebenda, S. 9



Ausschluss Transitfunktion zwischen HH und Kopenhagen

Unverkennbar weist die FFBQ als Teilstück des TEN-V (Trans-European Networks - Verkehr) neben den verbindenden Elementen für die Region auch überregionalen Transitcharakter auf. Für das TEN-V gelten u.a. die folgenden Grundsätze, die den Transitcharakter erkennen lassen:

- Grenzüberschreitende Verbindungen
- Anbindung von Randregionen
- Aussicht auf spätere Vernetzung mit den Netzen der EFTA-Staaten, der mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) sowie der Mittelmeerländer.

Der Transitcharakter ist jedoch bereits heute gegeben, ggf. in geringerer Ausprägung als nach der Inbetriebnahme der FFBQ. Das erwartete höhere Verkehrsaufkommen auf Schiene und Straße muss nicht automatisch negative Konsequenzen als Transitstrecke nach sich ziehen. Es besteht z.B. die Chance, Touristen als Tagesausflügler oder Kurzbesucher in der Region Lübeck zu begrüßen, die auf der Durchfahrt sind.

Die FFBQ bietet die Chance, in der HansebeltRegion bzw. FBQ-Korridor Gewerbeflächen für bestimmte Branchen bzw. Geschäftsfelder zu entwickeln, in denen die Region eine Distributionfunktion zwischen Kontinental-, Nord- und Osteuropa einschließlich der baltischen Staaten und Russland einnimmt bzw. Teil der Wertschöpfungskette wird. Beispielhaft erfolgt heute im Port of Lübeck die Kommissionierung, das Warehousing und die Distribution von skandinavischen Forstprodukten für West- und Südeuropa, Value Added Services für Kfz-Hersteller mit skandinavischen Zielmärkten oder die Kontraktlogistik für ein großes Handelsunternehmen für seine Filialen in Finnland. Potenzial ist u.a. zu sehen für die Region im Bereich Lebensmittel/Ernährung, Baustoffe oder verarbeitendes Gewerbe. Vorstellbar ist, bestimmte Aktivitäten in der Region unter einem Label als Logistikzentrum zu fassen und gemeinsam zu vermarkten.

Bereitstellung von Gewerbeflächen und Entwicklung bi-/trilateraler Gewerbeflächen

Grundvoraussetzung für steigende Unternehmensansiedlungen sind überregional herausragende und günstig gelegene Gewerbeflächenangebote mit möglichst restriktionsarmem Standortgelände, Lage an der Landesentwicklungsachse A1 sowie der Nähe zu Hamburg bzw. zum Oberzentrum Lübeck und den Autobahnknoten.

Auf der Grundlage vorliegender Gutachten – zuletzt CIMA (2021) – wird von einem Flächenbedarf in der HanseBeltregion bis 2035 für Gewerbe in einer Größenordnung von 544,9 ha (netto) ausgegangen. Derzeit sind planungsrechtlich gesichert 132,9 ha. Für die Hansestadt Lübeck wird ein Flächenbedarf von 157,6 ha bis 2035 unterstellt. Planungsrechtlich gesichert sind bislang 16,6 ha.

In einem weiteren Schritt hat CIMA (2021) potenzielle Ergänzungsflächen in der HanseBeltRegion in einer Größenordnung von 707 ha (netto) identifiziert. Bezogen auf die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen von 150 ha identifiziert werden (u.a. Genin/Kronsforde, Flughafen, Skandinavienkai, Roggenhorst/Moisling).

Zur Gewerbegebietsentwicklung gehört die Berücksichtigung von Standards für den Klimaschutz („green property development“), wie z.B. Optimierung Flächenverbrauch, regenerative Energieversorgung, Flächenversickerung.



Mit dem Gewerbegebiet Semimaris in Lübecks Süden werden in den nächsten Jahren zunächst 35 ha an den Markt gebracht, wobei diese Flächen quasi durch Vermarktung im vollen Umfang schon nicht mehr zur Verfügung stehen. Eine Erweiterung des Gewerbegebiets ist bereits in Vorbereitung. Damit die zukünftige Nachfrage nach Gewerbeflächen gedeckt werden kann, müssten weitere Flächen neu entwickelt werden. Die künftige Nachfrage wird auf hochwertige Gewerbeflächen in integrierten, urbanen Lagen sowie auf Flächen für Gewerbetätigkeiten mit einer gewissen Wertschöpfungstiefe, wissenschafts- und technologieaffine Betriebe ausgerichtet sein, entsprechend sind höherwertige Gewerbeflächen zu entwickeln, dies auch auf bisherigen Freiland- und Brachflächen.

Lübecks Gewerbeflächenvorrat steht naturgemäß nicht für eine bilaterale Gewerbeflächenentwicklung mit einem dänischen Partner an der deutsch-dänischen Grenze zur Verfügung. Es kann sich jedoch für die Hansestadt Lübeck eine Option zur Beteiligung an der Entwicklung bi- oder sogar trilateraler Gewerbegebiete außerhalb des Lübecker Stadtgebietes ergeben. Dies wäre der Fall, wenn Lübeck sich durch Übernahme eines Teils der Erwerbskosten für Flächen sowie des Erschließungs- und Herrichtungsaufwands „einkaufen“ würde, denkbar für größere Gebiete in Schleswig-Holstein, in Dänemark aber auch für die Entwicklung länderübergreifender Gewerbegebiete.

Hintergrund ist die Annahme, dass die Hansestadt Lübeck einen Mehrnutzen daraus zieht, wenn bestehende Unternehmen in der HansebeltRegion sich entwickeln können oder einen Beitrag dazu leisten kann, neue Unternehmen anzusiedeln. Dieser Mehrnutzen könnte sein

- Zusätzliche Absatzmöglichkeiten für Zulieferer aus der Region
- Sogwirkung für nachfolgende Unternehmen, die nach einem Standort suchen
- Wachsender Arbeitsmarkt mit Fachkräften, die eher in Regionen kommen, wo die Auswahl an Arbeitsplätzen im Zweifel größer ist
- zusätzliche Kauf- und Steuerkraft für die gesamte Region, von der u.a. der Einzelhandel oder das Gastronomiegewerbe profitiert.
- Höhere Nachfrage nach Angeboten im Geschäftsreisetourismus.

Ausbau Pendlerbeziehung DK – HL

Die kürzeren Fahrzeiten auf Straße und Schiene erleichtern den Pendlerverkehr zwischen Dänemark und Deutschland, wobei die Auswirkungen in Abhängigkeit zu der Distanz zwischen den Ausgangsorten und der FFBQ bzw. dem in Dänemark zu erreichenden Ziel gesehen werden müssen. Gleichmaßen wichtig ist eine gute Hinterlandanbindung und ein funktionierender ÖPNV, beides muss den Pendlern eine verlässliche und gut funktionierende Infrastruktur bieten. Hier bietet sich aber die Chance analog zur Öresundregion für einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt.

Durch den Ausbau auf durchgehend zwei elektrifizierte Gleise entstehen direkte und schnelle Zugverbindungen zwischen Hamburg, Lübeck und Kopenhagen im Fern- und Regionalverkehr für Berufspendler, Touristen und Gütertransporte. Neben den eingesetzten Zügen und deren Taktung wird dabei die effektive Zeitersparnis von Bedeutung sein.

Auch die Mautpolitik wird sich z.B. beim motorisierten Individualverkehr entsprechend ihrer Gestaltung - Differenzierung von Vielfahrern und Gelegenheitsnutzern – auf das Pendlerverhalten auswirken. Weiter vermögen Klimaschutzansätze und -anreize nach Fertigstellung ggf. für das Pendeln mit der Bahn Vorteile gegenüber der Straße generieren.



Internationalisierung des Wissensaustausches durch Kooperationen in Forschung und Entwicklung (F+E)

Der Standort Lübeck mit seinen vier Hochschulen, dem TZL und den außeruniversitären Forschungseinrichtungen bieten die Kompetenz und Exzellenz für umfangreiche Kooperationen mit den in der Region und auf der großen Achse Kopenhagen – Hamburg liegenden Institutionen und Einrichtungen. Das gilt auch für in Lübeck ansässige Firmen, die besonders im MINT-Bereich oder Ernährungscluster tätig sind und eine Kooperation suchen und finden könnten.

Die Cluster-Schwerpunkte in der Öresundregion (Life Science, IuK, Umwelttechnologie) korrespondieren mit den Schwerpunkten der Lübecker Hochschulen und Forschungseinrichtungen, so dass es hier eine vertiefte Kooperation grenzüberschreitend naheliegt, seien es gemeinsame Studiengänge, Ausgründungs-, Forschungs- oder Innovationsprojekte. Es besteht die Chance, auf dem Fehmarnbelt-Korridor zwischen Hamburg und der Öresundregion eine gemeinsame Wissenschafts- und Innovationsregion in Anlehnung an die Bay Area von San Francisco zu schaffen und insbesondere eine Vorreiterrolle in den Bereichen Life Science, Ernährung und Nachhaltigkeit (Klimaschutz) zu sein, den Schwerpunktthemen der kommenden Jahre.

Vielmehr wird auch die grenzübergreifende Zusammenarbeit auf dem Bildungssektor neben den Hochschulen durch eine Kooperation von Schulen, Vereinen und sonstigen Institutionen und gesellschaftlichen Institutionen einen Impuls zum gemeinsamen Nutzen aller Beteiligten erhalten.

Mehr Tourismus

Die Tourismusbranche in der Fehmarnbelt-Region profitierte 2019 insbesondere von den attraktiven Zielen an den Küsten der Ostsee, des Großen Belts und Kattegats. Der Städtetourismus fand in geringerem Maße statt. Die Hansestadt Lübeck hat allerdings seit Jahren kontinuierlich steigende Übernachtungszahlen bis auf den Corona bedingten Einbruch in 2020 zu verzeichnen.¹⁷

Die mit der FFBQ bestehende bessere Erreichbarkeit steigert die Attraktivität Lübecks hinsichtlich eines Städtetrips mit einem gelungenen Kultur- und Shopperlebnis für die Bewohner und Gäste der Region, aber auch gerade für den skandinavischen Markt.

Tagesgäste werden genauso angesprochen wie Kurzurlauber. Aufgrund der kürzeren Fahrzeiten bieten sich auch Repeater insbesondere für Tagesgäste an, um das ganzjährige vielfältige Angebot Lübecks kennen zu lernen und zu nutzen, angefangen bei der Travemünder Woche, dem SHMF, über Nordische Filmtage bis hin zum Lübecker Weihnachtsmarkt.

Die kürzeren Fahrzeiten führen auch dazu, dass das Einzugsgebiet potentieller Besucher deutlich größer wird, so hat sich die Erreichbarkeit Lübecks z.B. für die Öresundregion (cirka 4 Mio. Einwohner) deutlich verbessert.

Der zunehmende Transitverkehr birgt eine weitere Chance für die gesamte Region, neue Gäste in die Stadt leiten zu können. Dies erfordert den Ausbau transitorientierter Einrichtungen wie z.B. Motels, Wohnmobilstellplätze, (weitere) Welcome Center als touristische Visitenkarte entlang des FBQ-Korridors.

¹⁷ Vgl. Statistisches Jahrbuch 2019-2022.



Die Gewinnung zusätzlicher Gäste erfordert ein entsprechendes Quellgebietsmarketing. In Zukunft wird aber auch eine stetige Qualitätsverbesserung und Schaffung neuer Angebote notwendig sein, um in dem Tourismusmarkt auch weiterhin als attraktives Ziel gerade bei dem anspruchsvollen skandinavischen Kundenkreis zu bestehen.

Die Sinnhaftigkeit eines gemeinsamen Marketings für die gesamte Region liegt auf der Hand. Dabei muss sich die Fehmarnbelt-Region mit einem eigenen deutlich erkennbaren Profil darstellen. Es sind hier gleich mehrere strategische Zielfelder zu berücksichtigen und dies betrifft nicht nur offenkundige gemeinsame wirtschaftliche Interessen wie z.B. den Tourismus. Dabei wäre zu wünschen, dass die Aktivitäten aller Akteure konzentriert bzw. in einer Plattform gebündelt würden. Dies macht es den Nutzenden einfacher, die gewünschten Themen und Informationen in der Informationsflut des www gezielt zu finden.

Ziel eines gemeinsamen Marketings sollte der Abbau von Wissensdefiziten über die jeweils „andere Seite der Grenze“ sein. Gemeinsame Projekte wie z.B. gemeinsame Gewerbegebiete, Schulkooperationen usw. werden dann nachgefragt, wenn über bestehende Möglichkeiten und Chancen die entsprechenden Informationen vorliegen und auch breit gestreut sind.

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor der HansebeltRegion, der durch eine Konzentration auf das gemeinsame Marketing anstelle vieler gestreuter Einzelaktionen für die gesamte grenzüberschreitende Region gestärkt werden sollte.

Der Fehmarnbelt Korridor weist die verschiedensten touristischen Attraktivitäten auf beiden Seiten der FFBQ auf. Tagesausflüge zu den Endpunkten der Achse Hamburg – Kopenhagen, in die Hansestadt Lübeck und auch in die sehenswerten kleineren Städte der Region ebenso wie die vielen Möglichkeiten einer aktiven Freizeitgestaltung von Wassersport bis Radeln machen die HansebeltRegion zu einer äußerst attraktiven Region. Ihr umfassendes, vollständiges Angebot mit all seinen Möglichkeiten ist den potentiellen Besuchern zu vermitteln für den größtmöglichen Nutzen der gesamten Region.

Es besteht der große Vorteil der zu entwickelnden Region darin, dass die auf deutscher Seite liegenden Teile bereits Mitglieder der Metropolregion Hamburg sind. In deren Marketingstrategie sind bereits gemeinsame Ziele, Projekte und Maßnahmen vereinbart oder projektiert, die eine der Grundlagen der Verhandlungen mit den dänischen Partnern sein können.

Verbesserung der Infrastruktur S-H. - DK / Fahrrad- und Fußgänger:innenshuttle

Autos und Eisenbahnzüge fahren in Zukunft zwischen Fehmarn und dem schleswig-holsteinischen Festland durch den Fehmarnsundtunnel. Die Fehmarnsundbrücke als Wahrzeichen der Region bleibt erhalten zur Nutzung vor allem von Fußgängern, Radfahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Die Bäderbahn sollte nach Inbetriebnahme der FFBQ für den Bahnverkehr erhalten bleiben, um klimafreundlich Radfahrende, Pendler:innen zu Fuß und Gäste in die Orte der Region zu bringen. Das korrespondiert mit den Plänen der Hansestadt Lübeck, eine S-BahnRegion mit verschiedenen Haltepunkten in Lübeck und dem Umland aufzubauen.

Für die FFBQ zwischen der deutschen Insel Fehmarn und dem dänischen Lolland wird das Thema des Transports von Radfahrern und Fußgängern spätestens gegen Ende der Bauphase drängender werden und zu lösen sein. Hier könnte die Variante eines funktionierenden Shuttleverkehrs auf der Schiene oder Straße mit alternativer Antriebstechnologie eine Möglichkeit sein.



Umwelt- und Klimaschutz

Der Bau der FFBQ bringt – wie fast jedes neue (Groß)Projekt – neue Herausforderungen mit sich. Dies trifft auf die Planungs-, die Bau- und letztlich auf die Betriebsphase zu. Nachvollziehbar ist, dass sich Bauarbeiten temporär negativ auf die Wohnqualität, Mobilität und ggf. den Tourismus auswirken können.

Der Schienenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet soll weitestgehend auf bestehenden Gleisen abgewickelt werden. Zur Minderung der zusätzlichen Lärmbelastung für Anwohnende eines erwarteten erhöhten Güterzugaufkommens erhält die Hansestadt Lübeck 51 Millionen Euro aus Bundesmitteln für Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Der Bundestag in Berlin hat am 02.07.2020 beschlossen, 232 Millionen Euro für Lärm- und Erschütterungsschutz an der Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ bereit zu stellen. Für diese Maßnahmen gibt es keinen Rechtsanspruch, es sind sogenannte „übergesetzliche“ Maßnahmen. Im Fall der FFBQ hat sich die kompetente und konstruktive Bürgerbeteiligung in dem Dialogforum positiv auf die Beschlussfassung des Bundestages ausgewirkt. Es ist ein Erfolg des Dialogforums, das sich frühzeitig dafür eingesetzt hatte, der zusätzlichen Lärmbelastung mittels übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen entgegenzutreten. Die Kernforderungen fanden weitreichende Berücksichtigung. Hier gilt es, dass diese Mittel auch eingesetzt werden, um die Lärmschutzmaßnahmen fertig zu stellen, bevor die FFBQ für den Bahnverkehr in Betrieb geht. Im Zweifel sind bis zu diesem Zeitpunkt die Bahnverkehre weiter über die Jütland-Route zu lenken.

Als Beitrag zum Klimaschutz ist anzustreben, den Schienenpersonennahverkehr in der Fehmarnbelt-Region ausschließlich mit alternativen (klimaneutralen) Antrieben zu betreiben. Ferner ist eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H²-Antrieb bzw. Brennstoffzelle.

Aktivitäten der Hansestadt Lübeck zur Hebung der Potenziale aus der FFBQ

Seit dem Jahr 1999 beschäftigt sich die Verwaltung mit den unterschiedlichsten Aspekten zum Bau einer festen Querung des Fehmarnbelts, die auch Gegenstand der Berichterstattung ggü. den Gremien der Bürgerschaft waren und sind. In späteren Jahren (2009) kam es zur „Kooperation an der Fehmarnbeltachse“ der Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck zusammen mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften und der IHK zu Lübeck, die dann Eingang fand in einen Letter of Intent (2014), der auch vom Land Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg unterzeichnet worden ist.

Im Einzelnen seien u.a. folgende Berichte bzw. Vorlagen genannt, die sich mit der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) beschäftigten:

- Bericht Regionales Entwicklungskonzept (REK) Fehmarnbelt-Querung (Sitzung der Bürgerschaft am 27.11.2008, Drs. 226)
- Bericht Kulturelle Kooperationen als Baustein zur Schaffung des mentalen Zusammenhaltes der deutschen und dänischen Regionen am Fehmarnbelt (Sitzung der Bürgerschaft am 26.11.2009, Drs. 950)
- Vorlage Produktionsstätte und Bauhafen für die Fehmarnbeltquerung (Sitzung der Bürgerschaft am 27.05.2010, Drs. 430)
- Bericht Regionales Entwicklungskonzept (REK) in Folge einer festen Fehmarnbeltquerung – Endbericht (Sitzung der Bürgerschaft am 25.11.2010/Drs. 833)



- Bericht Folgen einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) für die Hansestadt Lübeck (Sitzung der Bürgerschaft am 26.05.2011/Drs. 95)
- Bericht Folgen einer festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) für die Hansestadt Lübeck auch unter dem Aspekt Angebotsausweitung Landstromversorgung und Auswirkung der Reduzierung des zulässigen Schwefelgehaltes des Schiffstreibstoffs (Sitzung der Bürgerschaft 29.03.2012/Drs. 672)
- Bericht Stellungnahme der Hansestadt Lübeck im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Hinterlandanbindung "Feste Fehmarnbeltquerung" (VO/2013/00395)
- Bericht Teilkonzept 1 – Gewerbeflächenentwicklungskonzept (VO/2013/00524)
- Bericht Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) auf die Hansestadt Lübeck – Sachstand Raumordnungs-/Planverfahren (VO/2014/01840)
- Bericht Leitfaden „Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A20), Stormarn und Hansestadt Lübeck“ (VO/2015/02625)
- Bericht Auswirkungen der festen Fehmarn-Belt-Querung (VO/2016/03539)
- Bericht Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 7 (VO/2016/03552), siehe Kap. 3.2
- Vorlage Hafenentwicklungsplan 2030 (VO/2020/08588), siehe Anlage 1, Kap. 3.7 und Anlage 2, u.a. Kap. 4.1, 6.6, 9.3 und 11.
- Bericht Schienenanbindung FBQ – Planfeststellungsabschnitt Lübeck, Mitteilung im Bauausschuss am 16.05.2022 zu Top 6.4.2
- Bericht Verkehrswende Hinterland aus Sicht des Port of Lübeck (VO/2023/11950)
- 2. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafenentwicklungsplans 2030 (VO/2023/11971)

Im Einzelnen dazu ergänzend:

Wirtschaft & Arbeitsmarkt

Die Hansestadt Lübeck ist im Rahmen des Interreg-Programms seit 1999 aktiver Programm-Partner. Geborenes Mitglied im Interreg-Ausschuss ist der Bürgermeister qua Amt. Seit Anbeginn vertritt der/die Wirtschaftssenator:in die Hansestadt Lübeck bzw. wird vertreten durch die Wirtschaftsförderung Lübeck (Förderlose). Seit dem Jahr 2000 ist über die Wirtschaftsförderung im Rahmen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit mit Dänemark regelmäßig versucht worden, die wirtschaftliche Kooperation zwischen den beiden Regionen beiderseits des Fehmarnbelts (Lübeck & Ostholstein) mit der Dänischen Region Sjaelland (ehem. Storstrøms Amt) zu stärken. Die Wirtschaftsförderung hat seit 2000 etwa 10 Projekte für die wirtschaftliche Zusammenarbeit durchgeführt. Darunter Projekte für die Ernährungsindustrie (Beltfood), Logistikwirtschaft (Beltlogistics) oder Gesundheitswirtschaft (Belt Medio), allg. Wirtschaftskooperation (Belttrade), Entwicklung von hafennahen Brachflächen (EwHa) oder die jüngsten Projekte wie German-Dansk-Innovation (D/DK Unternehmenskooperation zur gegenseitigen Markterschließung) und Fehmarnbelt-Innovation, begonnen im Mai 2023 (KMU-Hochschulkooperation f. Wissenstransfer).



Darüber hinaus hat sich die Hansestadt Lübeck in verschiedenen Interreg-Projekten selbst für Aus- und Weiterbildung sowie Arbeitsmarktintegration aktiv eingebracht. Die Projekte (Albatros & Albatros Future) wurden in der Regel über BQL oder/ und in Kooperation mit anderen Bildungsanbietern durchgeführt. Hierbei war es das Ziel, Jugendlichen mit erschwertem Zugang zum Arbeitsmarkt im grenzüberschreitenden Kontext zu qualifizieren und auf den Arbeitsmarkt vorzubereiten.

Das Dänisch-Deutsche Interreg Programm ist die einzige nennenswerte Finanzierungsquelle für die grenzübergreifende Kooperation mit Dänemark und beschränkt sich geografisch auf das heutige Programmgebiet und damit die Regionen Syddanmark und Sjælland auf dänischer Seite sowie auf deutscher Seite auf die Kreise Nordfriesland, Ostholstein, Plön, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie die kreisfreien Städte Flensburg, Kiel, Lübeck und Neumünster. Die deutsch-dänische Förderregion entlang der Vogelfluglinie endet in Roskilde.

Hafen

Die FFBQ ist auch Gegenstand des neuen Hafenentwicklungsplans 2030. Hier wurde sich damit auseinandergesetzt, welche Auswirkungen die FFBQ auf die Umschlagsentwicklung haben wird und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind. In den Mengenszenarien wurde unter den zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung bekannten Rahmenbedingungen bei einer voll in den Verkehr integrierten FFBQ von einem jährlichen Wachstum von 2 % ohne zusätzliche Russland/Baltikum-Dienste ausgegangen (vgl. VO/2020/08588, Anlage 2, Kap. 4.1, S. 49ff). Im Vorgriff darauf wird die Schaffung von zusätzlichen Gewerbeflächen empfohlen.

Mit dem Bericht zur Verkehrswende (VO/2023/11950) wird die trimodale Hinterlandanbindung des Port of Lübeck als Teil des Arbeitsbereichs 4 des HEP 2030 thematisiert in Verbindung mit der Auswirkung der FFBQ insbesondere auf die Schieneninfrastruktur. In diesem Zuge werden Lösungsansätze zum Ausbau der Schienenkapazitäten empfohlen, um die herausgehobene trimodale Hubfunktion des Port of Lübeck weiter zu stärken.

Bezugnehmend auf den 2. Statusbericht zum HEP 2030 (VO/2023/11971) wird sich im Arbeitsbereich 9 mit den Risiken und Chancen der FFBQ für die maritime Wirtschaft und Logistik beschäftigt. Hierzu fand am 29.06.2023 das 11. logRegio-Logistikforum statt, dass sich mit den Folgen und Chancen der Festen Fehmarnbeltquerung beschäftigte, an dem neben den einschlägigen Verbänden sowohl u.a. Verwaltung, Spediteure als auch Reedereien und Hafenbetreiber teilnahmen.

Stadtplanung

Die Hansestadt Lübeck begleitet unter dem Blickwinkel der Stadtplanung den Planungsprozess zum Tunnelbau und der Hinterlandanbindung seit Beginn an, konnte aber bis ca. 2017 mangels direkter Betroffenheit von den Aus- und Neubauplänen nicht direkt in den Dialog mit den Planungsträgern eintreten. Informationen zum Planungsstand und zum seit 2010 laufenden regionalen Beteiligungsverfahren „Dialogforum FBQ“ wurden jedoch über Gespräche mit Nachbargemeinden und/oder die Teilnahme an Öffentlichkeitsveranstaltungen eingeholt. Dies diente zur Meinungsbildung in der Verwaltung und zur Information der Politik.

Seitdem eine Finanzierung des sog. „übergesetzlichen Lärmschutzes“ 2016 durch den Bund in Aussicht gestellt wurde, hat sich die Verwaltung vermehrt in die regionalen Beteiligungsgremien (Runder Tisch Süd III und Projektbeirat als Arbeitsgremien des Dialogforums) eingebracht, um (in Ermangelung eines formalrechtlichen Anspruchs) von der Möglichkeit zu profitieren, zusätzliche Bundesmittel für den Lärmschutz zu erhalten. Aufgrund der sich verstetigenden Planungsprozesse und der unklaren Lage, wie die Betroffenheit der Hansestadt Lübeck zu bewerten war, wurde zudem im



Spätherbst 2017 eine „AG FBQ“ ins Leben gerufen, in der aktuelle Fragen rund um die Planung (Immissionsschutz, Flächeninanspruchnahme, SPNV/Schienengüterverkehr etc.) aus Lübecker Perspektive diskutiert wurden. Diese AG traf sich unter Federführung der Abteilung Stadtentwicklung regelmäßig bis ins Jahr 2019/2020. Durch die Einbindung der Hansestadt Lübeck als betroffene Kommune in das Planfeststellungsverfahren hatte sich die ursprüngliche Zweckstellung der AG erledigt, die vor Einbindung in das Planfeststellungsverfahren dazu diente, informell Informationen zu beschaffen und Hinweise zu geben.

Mit Aufnahme Lübecks in den Umgriff des Planfeststellungsverfahrens zur Hinterlandanbindung 2018 wurden fachliche Belange und Problemlagen unter Vermittlung der Abteilung Stadtentwicklung anlassbezogen in kleineren Fachrunden erörtert. Dies erfolgt nach wie vor, z. B. zu den Themen

- Übergesetzlicher Lärmschutz
- Ersatzneubau BÜ Teerhofinsel
- Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich Hauptgüterbahnhof.

Auf Bundesebene konnte im Jahr 2020 durchgesetzt werden, dass für das Stadtgebiet Lübeck rund 50 Millionen EUR für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Hinterlandanbindung der FFBQ zur Verfügung stehen.

Bildung & Kultur

Im Bereich Schule und Sport wurde über viele Jahre (seit 2016) ein institutionenübergreifendes Bildungsnetzwerk in deutsch-dänischer Struktur aufgebaut, mit dem Ziel, neue deutsch-dänische, grenzüberschreitende Kooperationen im Fehmarnbelt und in der deutsch-dänischen Grenzregion zu entwickeln und verankern. Das ist bislang nachhaltig gelungen und arbeiten beidseitig des Belts wird mit großer Motivation an einer weiteren Verstetigung gearbeitet. In die Projektstrukturen sind nicht nur formale Bildungsinstitutionen aus der HL eingebunden, sondern auch Sport- und Kulturvereine sowie andere Bereiche des Fachbereichs Kultur & Bildung.

Es ist u.a. das Ziel, dass künftige Arbeitskräfte in der deutsch-dänischen Grenzregion über Kompetenzen verfügen sollen, um zur Entwicklung von nachhaltigen Lösungen und grenzüberschreitendem Wachstum beizutragen.

Zielgruppen hierfür sind Bildungs- und Ausbildungsinstitutionen, Kulturakteure, Unternehmen / Wirtschaftsförderung und öffentliche Verwaltungen. Es werden gemeinsame Bildungsangebote entwickelt und deren Wirkung in direkten Begegnungen und gemeinsamen Workshops erprobt. Ferner sind geplant Karrieremessen, Praktikumsvermittlung und Austauschprogramme ebenso wie gemeinsame Fortbildungstreffen auf Verwaltungsebene.

Die Bildungsregion nimmt als Ausgangspunkt, dass Sjælland mit Norddeutschland im Jahr 2029 fest verbunden sein wird. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die künftigen Arbeitskräfte der Fehmarnbelt-Region die kulturellen, sprachlichen und beruflichen Beziehungen über die deutsch-dänische Grenze hinweg meistern können.

Im Fokus steht, die Innovation im Bildungswesen zu fördern, indem die Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler, Auszubildenden, Lehrkräfte, Ausbilder und Ausbilderinnen verbessert werden, und dadurch die Voraussetzung zu schaffen, dass den künftigen Arbeitskräften die erforderlichen technischen Kenntnisse, kreativen, sprachlichen, interkulturellen Fähigkeiten sowie auch Kompetenzen im Projektmanagement vermittelt werden, mit denen sie eine grenzüberschreitende, nachhaltige und verbundene Region aufbauen können.



Der Bereich Schule und Sport betreut 55 Schulen an 65 Standorten und 155 Sportvereine. Im Rahmen der Antragsstellung für den Fördermittelpool Interreg 6a wurden unter dem Titel „Auf dem Weg zu einer gemeinsamen Bildungsregion Fehmarn-Belt“ die Stärken und Möglichkeiten der Hansestadt Lübeck angegeben. Die Hansestadt Lübeck erreicht knapp 30.000 Kinder und Jugendliche über ihre gesamte Bildungskarriere. Die Hansestadt Lübeck unterstützen die schulische Qualität in den Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Demokratiebildung, soziale kulturelle und wirtschaftliche Bildung, Inklusion sowie in den Feldern Kunst, Musik und Bewegung.

Eines der wichtigen Ziele ist es, die Bereitschaft, die Fähigkeiten und die Ressourcen zur Stärkung der Bildungsgerechtigkeit auszubauen. Hier sind alle Bildungsbereiche, formal, non-formal oder informell, eingeschlossen. Auch der Fachbereich Kultur hat vor Corona in den einen oder anderen Projekt (Kulturbrücke, Kulturlandschaften, MusBelt) eine aktive Rolle übernommen.

Für den neuen Projektantrag Interreg 6a zur Fehmarnbelt-Bildungsregion besteht eine Zusammenarbeit seit 2022. Ziel ist die Verbesserung des grenzüberschreitenden Zugangs zur allgemeinen und beruflichen Bildung, u.a. durch digitales Lernen und die Befähigung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Projektmanagement sowie die Gewinnung von deutsch-dänischen Jugendbotschafter:innen. Die Fachbereiche Wirtschaft und Soziales und Kultur und Bildung der Hansestadt Lübeck verfügen über breit gefächerte Netzwerkstrukturen mit denen sich Themen wie Tourismus, Entwicklung der Wirtschaft, der Kultur und Bildung gerade auch mit dem Blick grenzüberschreitender Mentalitäten breit fördern lassen. Die ersten Monate nach Start der Projektphase zeigen bereits, dass es uns gelingen wird, diese für die Fehmarnbelt – Bildungsregion zu mobilisieren.

Hochschulen

Ebenso hat sich in den vergangenen Jahren die Universität mit verschiedenen Interreg-Projekten (KFFB, BeltScience) im Rahmen von Krebspatienten-Monitoring dem Austausch von Forschungsdaten zur Krebsbehandlung aktiv beteiligt.

Formen der Zusammenarbeit im Kontext FFBQ unter Beteiligung der Hansestadt Lübeck

Fehmarnbelt-Komitee

Das Fehmarnbelt-Komitee wurde im Januar 2009 gegründet und ist ein deutsch-dänisches Koordinationsgremium für grenzüberschreitende Angelegenheiten in der Fehmarnbelt-Region. Ziel des Fehmarnbelt-Komitees ist es, die Entwicklung der Fehmarnbelt-Region zu einer gut integrierten und wettbewerbsfähigen Region aktiv zu unterstützen und mitzugestalten. Das Komitee hat insgesamt 24 Mitglieder. Zu ihnen zählen Vertreter:innen aus dem Kreis Ostholstein, dem Kreis Plön und der Hansestadt Lübeck, von dänischer Seite Mitglieder des Regionsrates und Bürgermeister der Kommunen in der Region Sjælland sowie Vertreter beider Seiten aus Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden, Bildungseinrichtungen und Gewerkschaften, aus dem Tourismus sowie aus den Bereichen Kultur und Naturschutz. Das Komitee hat sich zum Ziel gesetzt, eine gemeinsame dänisch-deutsche Vision für die Fehmarnbelt-Region zu entwickeln.

Kooperationsrat Fehmarnbelt-Achse

Der Kooperationsrat Fehmarnbelt-Achse trat erstmals 2015 zusammen. Mitglieder waren neben der Hansestadt Lübeck, die umliegenden Kreise in der Metropolregion Hamburg, die Stadt Fehmarn, die Wirtschaftsfördergesellschaften, die Tourismusorganisationen, die IHK Lübeck und Schwerin,



der Hamburger Wirtschaftsbehörde und Handelskammer sowie die Landesplanung und das Wirtschaftsministerium in Schleswig-Holstein. Vordringliches Ziel war die Festigung der Zusammenarbeit an der Fehmarnbelt-Achse und die Chancen zu nutzen, die sich aus der FFBQ ergeben. Ein Ergebnis der Zusammenarbeit war u.a. die Erstellung des Leitfadens zur Gewerbegebietsentwicklung (VO/2015/02625).

Hansebelt e.V. / Regionalmanagement im Hansebelt

Im Verein Hansebelt e.V. sind seitens des Konzerns Stadt Mitglied die MuK, Stadtwerke Lübeck und die Wirtschaftsförderung LÜBECK. Der sogenannte Hansebeltkorridor zwischen Puttgarden und Hamburg ist Teil des Fehmarnbelt-Korridors zwischen der Öresund-Region und Hamburg. In diesem Rahmen findet auch der Internationale Belt-Cup im Fussball statt, der ein offizielles Fußballturnier der Verbände Dansk Boldspil-Union Lolland/Falster (DBU) und Schleswig-Holsteinischer Fußballverband (SHFV) ist. Der Hansebelt e.V. ging zurück auf die Hansebelt-Initiative aus dem Jahr 2009 zur Unterstützung der Zukunftschancen, die sich aus der Festen Fehmarnbeltquerung für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt ergeben. Die Hansestadt Lübeck ist hier seit 2020 Kooperationspartner.

Von Mai 2018 bis März 2021 wurde im Rahmen der AG Tourismus des Regionalmanagements HanseBelt an zwei Projekten gearbeitet, in die sich die Lübeck und Travemünde Marketing GmbH (LTM) aktiv eingebracht hat.

Ausbau des Tagungs – und Kongressangebots (MICE) im HanseBelt. Eine Potenzialanalyse des NIT – Institut für Tourismus-und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH - kam im Juni 2019 zu dem Schluss, dass die FFBQ aufgrund des geringen internationalen Marktanteils auf der Makroebene(Regionalebene) kaum spürbare Wachstumsimpulse für den Meetingmarkt produzieren wird.

Ein Schwerpunkt der Arbeit war die Erarbeitung eines Konzepts für Kurz- und Tagesreisegäste, dessen Grundlage die Analyse des Reiseverhaltens der dänischen Zielgruppe bildete. Konkrete Freizeit- und Übernachtungsangebote auf den touristischen Websites der Kreise bzw. im HanseBelt wurden geprüft und mit der Nachfrage aus dem skandinavischen Markt verglichen

Die so gemeinsam mit dem externen Dienstleister „realizing Progress“ (vormals Tourismus Zukunft) erarbeitete Customer Journey und die Personen der Zielgruppen (Adaptiv-Pragmatische und Intellektuelle) werden seitdem als Datenbasis für die Zulieferung von Content für Werbemaßnahmen in Dänemark verwendet. Das Kommunikationskonzept „Der dänische Gast im HanseBelt“ dient für die LTM als Richtschnur bei der Auswahl von Angeboten, der Kommunikationskanäle und -medien. 2021 wurden über das HanseBelt RM erstmals gemeinsame Onlinemaßnahmen der Partner:innen umgesetzt, für deren Realisierung bereits bestehende Netzwerke wie das Internationalisierungsprojekt „MRH.Gemeinsam international.“ und die Vertriebskanäle der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH genutzt wurden.

Die dänische Website der TourismusAgentur Schleswig-Holstein (TASH) <https://www.sh-tourismus.de/da/> stellt fortlaufende zielgruppenspezifische Angebote vor, die das analysierte Reiseverhalten berücksichtigen

Darüberhinaus bespielen die Partner_innen der TASH regelmäßig den dänischsprachigen Facebook-Kanal der TASH <https://www.facebook.com/oplev.slesvig.holsten> .

Ein weiteres Projekt umfasste die Entwicklung eines Profils der HanseBeltregion und eines darauf fußenden Kommunikationskonzepts mit dem Ziel, eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen. Die Kernbotschaft „Wir haben alles zum Glück“ schärft die Identität des HanseBelt und zeigt die einzigartige Lage zwischen den drei Metropolen Hamburg, Kopenhagen und Malmö.



Gezielte Maßnahmen waren der Relaunch der HanseBelt-Internetseite (<https://hansebelt.de/de/startseite>) und weitere Kommunikationsmaßnahmen, darunter Fotoshootings, Videoproduktion, Social Media – Storytelling-Kampagne für die Wahrnehmung der Region HanseBelt als attraktive Region für potenzielle Arbeitskräfte, Unternehmen und Investor:innen.

Bildung

Die Hansestadt Lübeck arbeitet auf deutscher Seite zusammen mit der Wirtschaftsförderung, dem Technikzentrum Lübeck, der IHK und der HWK, TWkom, diversen Schulen, der Universität Kiel und dem Verband der Bildungszentren im ländlichen Raum. Die Projektkooperation besteht aus 11 Projektpartnern und 32 Netzwerkpartnern in einem Zeitraum von 2023 bis 2026. Die Projektpartner definieren sich als eine lernende Region und haben sich in Vorbereitung des Projektantrags (siehe Antwort zu Frage 1) u.a. in zwei Workshops auf dänischer und deutscher Seite auf einen interdisziplinären Arbeitsansatz verständigt. Eine Hauptaufgabe der ersten Phase war es, die Projektbeteiligten und potenziellen Partner:innen mit den Förderbedingungen der drei unterschiedlichen Förderpools des Interreg 6a Förderpools, dem Transportpool, dem Bürgerpool und dem Netzwerkpool vertraut zu machen. Die Hansestadt Lübeck ist sowohl in der administrativen Lenkungsgruppe als auch im Bewilligungsausschuss auf Ebene der Entscheidungsfindung für die Mittelvergabe u.a. durch die Bereichsleitung von Schule & Sport personell vertreten. Den Vorsitz im Bewilligungsausschuss übernimmt die Hansestadt Lübeck zum Ende der gesamten Projektlaufzeit in den Jahren 2028 und 2029.

Die Regelung ist, dass eine Abschlussdokumentation zum Zeitpunkt des Projektendes 2026 mit einer Nachlaufzeit von drei Monaten geleistet werden muss. Über Projektetappen und -fortschritte wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit berichtet. Die dauerhafte Netzworkebildung (Nachhaltigkeitsziel) ist ein zentraler Bestandteil des Projekts. Das deutsch-dänische Bildungsnetzwerk wird auch unter der Projektlaufzeit relevanten Organisationen anbieten, sich an der Entwicklung neuer Kooperationen zu beteiligen bzw. sich anzuschließen.

Fehmarnbeltdays 2025

Zur Stärkung der regionalen Identität im Fehmarnbeltkorridor ist vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck und der Kooperationspartner geplant, im Jahr 2025 die Fehmarnbeltdays in der Hansestadt Lübeck auszurichten. Hierfür wäre im Vorwege die Finanzierung sicherzustellen.

Veranstalter der alle zwei Jahre wechselweise in Dänemark und Deutschland stattfindenden Fehmarnbeltdays wäre in dem Jahr die Hansestadt Lübeck. Kooperationspartner wären u.a. das Europaministerium des Landes Schleswig-Holstein, STRING, das Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Committee sowie der Hansebelt e.V. Die Fehmarnbeltdays sind auf der einen Seite eine Fachkonferenz zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und zum anderen ein deutsch-dänisches Bürgerfest.



5. Management Summary

Zusammenfassung

Die FFBQ wird den Großraum Kopenhagen/Malmö (Öresundregion) und die Metropolregion Hamburg enger miteinander vernetzen. Perspektivisch wächst hier ein europäischer Wirtschafts- und Kulturräum mit einer beispielhaften Innovations- und Wirtschaftskraft zusammen, der seit Jahrhunderten eine gemeinsame Geschichte hat. Die FFBQ ist mehr als ein Tunnelbauwerk, dass Skandinavien schneller an Kontinentaleuropa anbindet. Eingebettet in die Transeuropäischen Netze der Europäischen Union (TEN) ist die FFBQ im Rahmen der Skandinavisch-Mediterranen Achse (ScanMed-Korridor) ein weiterer Baustein zur Weiterentwicklung und Vertiefung des europäischen Integrationsprozesses, der nicht nur auf die Entwicklung des europäischen Binnenmarktes abzielt, sondern ebenso zur Verbesserung des sozialen Zusammenhaltes innerhalb der EU beitragen soll.

Der Zusammenschluss zum Kooperationsraum Fehmarnbeltachse fußte spätestens mit Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen Dänemark und Deutschland im Jahr 2008 zum Bau der FFBQ auf der Erkenntnis, gemeinsam in der Region die Chancen aus der strategisch günstigen Lage als Gateway zwischen Nord- und Kontinentaleuropa zu nutzen.

Aus diesen Überlegungen erwuchs die HanseBeltregion, die heute die Kreise Ostholstein, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Teile von Segeberg und die Hansestadt Lübeck umfasst. Hier leben 1,2 Millionen Menschen. Das entspricht rund 40 % der Gesamtbevölkerung Schleswig-Holsteins auf rund 1/3 der Landesfläche.

Der Bericht gibt anhand ausgewählter Gutachten bzw. Studien – alle erstellt im Zeitraum 2010 – 2021 – einen Einblick in die Themen und Aspekte, die dabei für die Beteiligten in den Kommunen und Unternehmen der Region relevant sind und die auch für deren weitere Planung Bedeutung haben. Die Unterlagen enthalten für die weitere Entwicklungsarbeit wichtige Hinweise, Anregungen und Impulse, damit die Umsetzung dieses Megabauprojektes zu einer positiven Weichenstellung und zum Wohle für die Menschen in der ganzen Region führt.

Verkehr

Die FFBQ verbindet als Tunnelbauwerk auf einer Länge von 18,5 km die Inseln Fehmarn auf deutscher Seite mit Lolland auf dänischer Seite. Geplant ist die FFBQ für die Nutzung als vierspurige Autobahn und als zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnverbindung. Die Fertigstellung ist für das Jahr 2029 vorgesehen. Das Investitionsvolumen für das Bauwerk einschließlich der Rampen auf deutscher und dänischer Seite liegt derzeit bei 7,3 Mrd. EUR. Bauherr ist DK und refinanziert den Bau über Mauteinnahmen, so die Vereinbarung im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark. In diesem Zusammenhang hat sich die deutsche Seite verpflichtet, die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite auszubauen und zu finanzieren. Das Investitionsvolumen für die Hinterlandanbindung wird mit 3,5 Mrd. EUR veranschlagt. Geplant ist der zweigleisige elektrifizierte Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden auf einer Länge von 88 km und der vierspurige Ausbau der B 207 (E47)

zwischen Heiligenhafen und Puttgarden. Der Schienenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet soll weitestgehend auf bestehenden Gleisen abgewickelt werden. Der Spatenstich auf deutscher Seite war am 29.11.2021.

Die FFBQ wird spürbar die Verkehrsinfrastruktur der HanseBeltregion verbessern und damit zur Attraktivitätssteigerung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit mit entsprechenden Effekten für Produktion und Beschäftigung beitragen.

Zu erwarten ist eine gestiegene Mobilität sowohl im privaten Sektor als auch in der Wirtschaft. Die deutlich relevanten Auswirkungen auf den Verkehr (Schiene und Straße) sind zurückzuführen auf die zu erzielende Zeiteinsparung zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen/Malmö sowie die verbesserte Qualität der Hinterlandanbindung. Gegenüber der Jütlandroute werden zwischen Hamburg und Kopenhagen rund 160 km eingespart. Das führt im Schwerlastverkehr zu einer Einsparung von 127,2 kg CO₂, im Pkw-Verkehr 30 kg CO₂. Die heutige Zugreisezeit von 4 ½ bis 4 ¾ zwischen Hamburg und Kopenhagen verkürzt sich auf 2 ½ Stunden.¹⁸

Es wird eine verbesserte Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Fern- und Regionalhaltestellen erwartet. Die Verkürzung der Fahrzeiten lässt die Region für einen vielfältigen Austausch dichter zusammenrücken (z.B. Pendlerbeziehungen, Tages- und Kulturtourismus)

Das Straßenverkehrsaufkommen wird aller Voraussicht nach maßvoll steigen, vor allem bedingt durch die zunehmenden Transitverkehre. Für den Schienengüterverkehr werden teilweise starke Zuwächse erwartet. Konflikträchtige Trassenverläufe zu Lasten der Bevölkerung und des Tourismus erfordern im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren entsprechende Schutzmaßnahmen und gilt es zu vermeiden.

Absehbar ist aber bereits jetzt schon, dass aller Wahrscheinlichkeit nach die Schienenhinterlandanbindung auf deutscher Seite erst nach Fertigstellung der FFBQ fertiggestellt wird. Die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbare Folge wird sein, dass die zusätzlichen Güterverkehre über die Straße abgewickelt werden, die sonst den Schienenweg nutzen würden. Bereits jetzt hat die Hansestadt Lübeck erhebliche Probleme, den ruhenden Lastwagenverkehr auf Lübecker Stadtgebiet, insbesondere im nahen und weiteren Hafenbereich, unterzubringen. Zusätzliche Güterverkehre auf der Straße, dazu gehört auch schon vorher der durch die Baustelle induzierte Schwerlastverkehr, werden einen Parkdruck durch pausierende LKW erzeugen, der erhebliche negative Effekte auf die Funktionsfähigkeit der Lübecker Hafenterminals, aber auch der hafennahen Wohngebiete haben wird.

Tourismus

Insbesondere in Ostholstein und Lübeck sind Auswirkungen der FFBQ auf den Tourismus und die Tourismusbranche zu erwarten. Die FFBQ verbessert die Erreichbarkeit der Region und vergrößert damit deren touristisches Einzugsgebiet, insbesondere auch bezüglich des skandinavischen Raums. Dadurch steigert sich die Nachfrage insbesondere bei Tagesausflüglern, Transit-Gästen und Kurzurlaubern (auch Städtereisende und Tagungsgäste).

Der Nachfrage ist mit einer entsprechenden Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebots und zusätzlich eines entsprechenden, überregionalen Marketings zu bege-

¹⁸ www.fbbs.eu



nen. Für den zunehmenden touristischen Durchreiseverkehr (Transit) sowie den Shopping-Tourismus sollten zum Nutzen der regionalen Tourismuswirtschaft attraktive Angebote geschaffen werden.

Die Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region mit grenzüberschreitendem Tourismus beiderseits des Fehmarnbelt kann zusätzliche Urlauber:innen gewinnen.

Hinsichtlich des MICE-Marktes (Meetings, Incentives, Conventions und Events) bleibt Deutschland weiterhin der Hauptnachfragemarkt. Die Region punktet bereits heute mit einem quantitativ kleinteiligen aber qualitativ hochwertigen Angebot, insbesondere bei kleinen und mittleren Tagungen und Incentivreisen. Hinsichtlich der Durchführung von großen Tagungen, Kongressen, Messen und Ausstellungen kommt der Region eine untergeordnete Bedeutung zu. Die Hansestadt Lübeck als UNESCO-Weltkulturerbe und mit den Special Locations an besonderen kulturellen Orten fällt durch ihr günstiges Preisgefüge besonders auf.

Ein deutliches Risiko stellt der zunehmende Schienenverkehr, vor allem der Güterverkehr, mit entsprechenden erheblichen Beeinträchtigungen in den Tourismusorten dar. Ein möglichst konfliktarmer Trassenverlauf und entsprechende auch übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen können die Negativauswirkungen begrenzen. Die mehrjährige Bauphase kann zu Belastungen der Tourismuswirtschaft führen, so dass Regelungen zur Belastungsreduzierung während der touristischen Hauptsaison zu suchen wären. Ferner ist sicherzustellen, dass der Hansebelt nicht zu einer reinen Transitregion wird.

Wirtschaft & Hafen

Die Vision für den Fehmarnbelt-Raum besteht in dem Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes mit einem grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarkt. Die verbesserte Position im Standortwettbewerb, die Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen, die Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster seien hier als beispielhaft für mögliche positive Entwicklungen genannt.

In der Bauphase der FFBQ eröffnen sich für die regionalen Unternehmen vielfältige Perspektiven der Partizipation. Voraussichtlich werden durch den Bau der FFBQ einschließlich Hinterlandanbindung mehrere tausend Personen über mehrere Jahre beschäftigt sein. Arbeitsplatzeffekte ergeben sich dabei allerdings eher für die Regionen Ostholstein oder evtl. auch Lübeck, weniger für die südlichen Kreise. Die FFBQ als ein unverwechselbares Identifikationssymbol stärkt in Verbindung mit der verbesserten Erreichbarkeit den Standort der Region.

Grundvoraussetzung für steigende Unternehmensansiedlungen sind überregional herausragende und günstig gelegene Gewerbeflächenangebote mit möglichst restriktionsarmem Standortgelände, Lage an der Landesentwicklungsachse A1 sowie der Nähe zu Hamburg bzw. zum Oberzentrum Lübeck und den Autobahnknoten.

Auf der Grundlage vorliegender Gutachten – zuletzt CIMA (2021) – wird von einem Flächenbedarf in der HanseBeltregion bis 2035 für Gewerbe in einer Größenordnung von 544,9 ha (netto) ausgegangen. Derzeit sind planungsrechtlich gesichert 132,9 ha. Für die Hansestadt Lübeck wird ein Flächenbedarf von 157,6 ha bis 2035 unterstellt. Planungsrechtlich gesichert sind bislang 16,6 ha.

In einem weiteren Schritt hat CIMA (2021) potenzielle Ergänzungsflächen in der HanseBeltRegion in einer Größenordnung von 707 ha (netto) identifiziert. Bezogen auf die Hansestadt Lübeck konnten potenzielle Ergänzungsflächen von 150 ha identifiziert werden (Genin/Kronsforde, Flughafen, Skandinavienkai, Roggenhorst/Moisling).



Nach Fertigstellung der FFBQ wird für den Hafen Lübeck mit Verlagerungseffekten in einer Größenordnung von 2,7 Mio. Tonnen für den unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV-Verkehr) gerechnet¹⁹, indem unterstellt wird, dass hier der gesamte Schwedenverkehr künftig über die FFBQ abgebildet wird. Gleichzeitig werden unter bestimmten Voraussetzungen Verlagerungseffekte im KV-Verkehr an den Standort Lübeck mit 4,7 Mio. Tonnen beziffert.²⁰ Hierzu würde Lübeck zu einem Hub für diese Verkehre ausgebaut im Sinne einer „Nordic Junction“ ausgebaut werden. Konkret würden Güterströme u.a. aus West-, Mittel- und Südeuropa im KV-Verkehr am Hub Lübeck konsolidiert und von hier entweder über die FFBQ weitergeleitet oder seeseitig über den Hafen Lübeck nach Finnland, das Baltikum oder Russland gelenkt. Der Verlauf der Güterströme würde genauso umgekehrt verlaufen.

Der HEP 2030 gibt keine Prognose zur Umschlagsentwicklung ab, weil der Zielhorizont des HEP bereits im Jahr 2030 endet. Ein Grundlagengutachten hatte in Vorbereitung zum HEP im Jahr 2015 einen Ladungsverlust von 2,8 Mio. Tonnen für die Zeit ab 2030 angenommen²¹. Insgesamt geht das Gutachten von einem Güteraufkommen von 15,7 Mio. Tonnen über die FFBQ im Jahr 2030 aus.²² Gleichwohl kommt dieses Grundlagengutachten im Rahmen des HEP zu dem Ergebnis, das 50 ha für hafenaaffines Gewerbe erforderlich sind, „um die Verknüpfung des Logistik- und Hafenstandorts weiter voranzutreiben.“²³ Diese Handlungsempfehlung resultiert aus der Annahme, dass der Aufbau eines Logistikzentrum Lübeck die Effekte aus der FFBQ nutzen und überkompensieren kann, indem Lübeck zu einem Hub ausgebaut wird. Das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck wird mit 29,7 Mio. Tonnen eingeschätzt.

Zur besseren Anbindung der Lübecker Hafenterminals kommt eine von der LPA in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis einer Nordanbindung der Terminals an die Bahnstrecke in Richtung FFBQ, um ein aufwändiges Rangieren im Bereich des Hauptbahnhofs zu vermeiden.²⁴

Arbeitsmarkt

Laut dänischer Studien werden in der Bauphase zwischen 2.000 und über 3.000 Arbeitskräfte jährlich auf dänischer Seite beschäftigt, die direkt den Baumaßnahmen zuzuordnen sind. Die gleiche Anzahl an Arbeitskräften kommt, die indirekt am Bau beteiligt sind (z.B. Zulieferer, Sicherheitsfirmen, Hotelbetriebe, Caterer, Gastronomie). Für die sich anschließende Betriebsphase wird ebenfalls qualifiziertes Personal erforderlich sein. Hier wird von rund 300 Arbeitsplätzen ausgegangen.

Es ist davon auszugehen, dass der Arbeitskräftebedarf für die Tunnelbaustelle und die nachgelagerten Hinterlandanbindungen zum Teil über den regionalen Arbeitsmarkt abgedeckt werden, was wiederum in der Regel regionale Handwerksbetriebe einem erheblichen Druck aussetzt, qualifiziertes Personal für andere Bauvorhaben zu finden.

¹⁹ Vgl. NBS-Studie, 2021, S. 6

²⁰ Ebenda, S. 9

²¹ Vgl. Uniconsult et al., 2015, S. 145

²² Ebenda, S. 142

²³ VO/2020/08588, Anlage 1 Begründung zur Vorlage, S. 16

²⁴ Vgl. Machbarkeitsstudie – Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, 2017



Nach Fertigstellung der FFBQ wird analog der Situation am Öresund ein landesübergreifender Arbeitsmarkt entstehen, der aber durch Sprachbarrieren geprägt ist, die durch gezielte Sprachprogramme für die Betriebe abzubauen wäre.

Umweltschutz

Zur Minderung der zusätzlichen Lärmbelastung für die Anwohner:innen aufgrund des erwarteten erhöhten Güterzug-Aufkommens auf der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden erhält die Hansestadt Lübeck 51 Millionen Euro aus Bundesmitteln für Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Der Bundestag in Berlin hat am 02.07.2020 beschlossen, 232 Millionen Euro für Lärm- und Erschütterungsschutz an der Schienenhinterlandanbindung zur FFBQ zur Verfügung zu stellen. Für diese Maßnahmen gibt es keinen Rechtsanspruch, es sind sogenannte „übergesetzliche“ Maßnahmen. Im Fall der FFBQ hat sich die kompetente und konstruktive Bürgerbeteiligung in dem Dialogforum positiv auf die Beschlussfassung des Bundestages ausgewirkt. Es ist ein Erfolg des Dialogforums, das sich frühzeitig dafür eingesetzt hatte, der zusätzlichen Lärmbelastung mittels übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen entgegenzutreten. Die Kernforderungen fanden dabei weitreichende Berücksichtigung.

Politik und Kooperation

Kooperationsbeziehungen zwischen Ostholstein und Storströms Amt in Dänemark bestehen schon seit 1977. Auf beiden Seiten des Belts haben sich bereits verschiedene Organisationen und Partnerschaften gebildet mit dem Ziel der Realisierung gemeinsamer künftiger Projekte und der Unterstützung der Akteure aus der Region.

Auf dem Bildungssektor sind grenzübergreifende, regionale Kooperationen von Bildungseinrichtungen, gemeinsamen Studiengängen und die Fremdsprachenausbildung zu forcieren.

Die FFBQ wird künftig im Sinne eines europäischen Integrationsprozesses die Lösung bestehender Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingungen befördern.



Roadmap

Zur Realisierung der Chancen und Verringerung der Risiken der FFBQ können folgende Handlungsfelder auf Grundlage der verschiedenen Studien und Berichte identifiziert werden. Die Hanse-Belt-Region muss dabei mehr sein als eine reine Transitregion.

Im Vordergrund stehen hierbei die Ziele:

- Realisierung eines gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Mehrnutzens aus der FFBQ
- Reduzierung von Umweltrisiken- und -belastungen
- Stärkung einer länderübergreifenden Kooperation

Vor diesem Hintergrund ist geplant, die Fehmarnbelt-Tagen 2025 in der Hansestadt Lübeck auszurichten.

1. Verkehr & Hafen

Die Funktion des Port of Lübeck im Sinne der NBS-Studie als Hub für Güterverkehre „Nordic Junction“ auf dem FFBQ-Korridor und als „balticports“ zwischen Kontinentaleuropa und Nordeuropa ist durch entsprechende Maßnahmen im Rahmen des TEN-V auszubauen.

Die schienenseitige Anbindung des Lübecker Hafens an die europäischen Schienengüterverkehrsnetze muss eine Qualität aufweisen, die eine Entwicklung des Port of Lübeck stärkt. Darüber hinaus sind alle Anstrengungen zu unternehmen, den Güterverkehr intermodal auf dem FFBQ-Korridor abzubilden, den Personenverkehr auf die Schiene zu verlagern und im Straßenverkehr eine Infrastruktur für umweltfreundliche Antriebe vorzuhalten. Die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung der FFBQ wird gleichzeitig davon abhängen, inwieweit es gelingt, den Verkehrsengpass Hamburg sowohl straßen- als auch schienenseitig durch Bypasslösungen zu entschärfen.

Die Hansestadt Lübeck hat mit einem Bericht zur Verkehrswende (VO/2023/11950) als Arbeitsbereich aus dem HEP 2030 die Herausforderungen aus der FFBQ aufgenommen und hierzu ein Maßnahmenprogramm identifiziert.

Folgende Maßnahmen sind hier zusammenfassend aus der NBS-Studie und dem Bericht zur Verkehrswende aufzugreifen:

Schiene

- a) Errichtung eines dritten Gleises zwischen HBF Lübeck und Bad Schwartau. Die Maßnahme wurde in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan seitens des Bundesverkehrsministeriums aufgenommen.
- b) Ausbau Schienenkapazität im Knoten Lübeck (u.a. Zugbildungskapazitäten) und Anbindung der Hafenterminals durch eine Nordschleife an die Schienenhinterlandanbindung Richtung FFBQ.
- c) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lübeck und Bad Kleinen / Schwerin
- d) Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck – Lüneburg
- e) Drittes Gütergleis zwischen Hamburg und Lübeck durch Bau S4 als Beitrag zur Kapazitätserhöhung zwischen Hamburg und Bad Oldesloe.



Straße

- a) Vierspuriger Ausbau B 404 zur A21 in südliche Richtung bis zur A24 und Weiterführung bis zur A39
- b) Zügiger Weiterbau A20 zunächst bis A7 und anschließend Weiterführung mit Elbquerung bis zur A27 in Niedersachsen
- c) Aufbau flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FFBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H²-Antrieb

2. Wirtschaft

a) Gewerbeflächenentwicklung

Hier ist der Schwerpunkt zu legen auf die Entwicklung von Gewerbegebieten entlang der Verkehrsachsen. Das ist entsprechend bei der Neuaufrstellung des Flächennutzungsplans zu berücksichtigen.²⁵ Mit der Entwicklung des Gewerbegebiets Seminaris südlich der A20 wird hier absehbar Baurecht für ein Gewerbegebiet mit 35 ha geschaffen. Ein 2. Abschnitt ist in der Vorbereitung, um auch hier Baurecht zu schaffen.

Gleichzeitig ist in der HanseBeltregion die Entwicklung von interkommunalen (bi/trilateralen) Gewerbegebieten zu intensivieren, wobei hier ggf. neue Wege zu gehen sind. Ziel sollte sein, dass die Akteure in der HanseBeltRegion gemeinsame Anstrengungen unternehmen, Bestandsunternehmen und Neuansiedlungen ggf. im Verbund Entwicklungsperspektiven zu eröffnen, um die Region insgesamt im Standortwettbewerb zu stärken.

b) Digitalisierung

Die HansebeltRegion und darüber hinaus könnte zusammen mit den dänischen Partnern zu einer SmartRegion weiter entwickelt werden. Dazu gehört als Basis der verbindliche flächendeckende Breitbandausbau als wichtige Voraussetzung für eine moderne wirtschaftsnahe und bevölkerungsnahe Infrastruktur. Grundlage könnte hier der sich bereits in der Umsetzung befindliche Smartcity-Ansatz der Hansestadt Lübeck.

c) Clusterentwicklung und -management

In der HanseBeltregion und zusammen mit den skandinavischen Partnern im FFBQ-Korridor sind Cluster zu identifizieren, um die Stärken in der Region zu stärken. Das sind u.a.: Gesundheitswirtschaft, Logistik, Ernährung, Umwelttechnologie und Tourismus.

Wirtschaftsverbände, Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Hochschulen, Landesregierung und kommunale Verwaltungen sollten gemeinsam gezielt Branchen bzw. überregionale Cluster zusammen mit den dänischen Partnerinstitutionen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und für die Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze entwickeln und fördern.

²⁵ Vgl. Grundlagenbeschluss für den Entwurf des Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplans (VO/2021/10558), der die Ausweisung von 200 ha (brutto) Gewerbeflächen vorsieht.



d) Tourismus

Es sind während der Bauphase Marketingmaßnahmen zum Baustellentourismus zu entwickeln sowie Angebote für den baubedingten Geschäftsreisetourismus bis hin zu Freizeitangeboten für die temporär vor Ort untergebrachten Arbeitskräfte, die in der Regel nicht aus der Region kommen.

Der zunehmende Transitverkehr birgt eine weitere Chance für die gesamte Region, neue Gäste in die Stadt leiten zu können. Dies erfordert den Ausbau transitorientierter Einrichtungen wie z.B. Motels, Wohnmobilstellplätze, (weitere) Welcome Center als touristische Visitenkarte entlang des FBQ-Korridors.

Die FFBQ legt die Schaffung eines gemeinsamen Marketingkonzepts nahe, um die Fehmarnbelt-Region mit einem eigenen deutlich erkennbaren Profil darzustellen. Die Aktivitäten wären auf einer gemeinsamen Plattform zu bündeln.

3. Arbeitsmarkt

Die eigentliche Bauphase der FFBQ und die Errichtung der Hinterlandanbindungen wird einen erheblichen Arbeitskräftebedarf hervorrufen, der Folgen für den regionalen Arbeitsmarkt haben wird bis hin zu einer Verschärfung des Fachkräftemangels für bestimmte Branchen, insbesondere im Bau- und Elektrohandwerk. Hier sind zeitnah gemeinsame Anstrengungen des Landes zusammen mit der Bundesagentur für Arbeit und den umliegenden Kommunen zu ergreifen, um die Arbeitsnachfrage zu bedienen, gleichzeitig ein Leerlaufen des regionalen Arbeitsmarktes zu verhindern als auch nachhaltig von den Beschäftigungseffekten der FFBQ zu profitieren. Der Bau kann als Chance für eine Qualifizierungsoffensive in der Region genutzt werden, aber auch für die Post-Bauphase, um hier um die Arbeitskräfte zu werben, die an den Großbaustellen eingesetzt werden. In diesem Sinne den Bau als Schaufenster der HanseBeltregion für die Ansiedlung von Fachkräften zu nutzen.

4. Wissenschaft

Die Hochschulkoooperation beiderseits des Belt ist voran zu treiben. Zusammen sind im Hansebelt und der Öresundregion 15 Hochschulen angesiedelt.

Die Cluster-Schwerpunkte in der Öresundregion (Life Science, IuK, Umwelttechnologie) korrespondieren mit den Schwerpunkten der Lübecker Hochschulen und Forschungseinrichtungen in, so dass u.a. hier eine vertiefte Kooperation grenzüberschreitend naheliegt, seien es gemeinsame Studiengänge, Ausgründungs-, Forschungs- oder Innovationsprojekte. Es besteht die Chance, auf dem Fehmarnbelt-Korridor zwischen Hamburg und der Öresundregion eine gemeinsame Wissenschafts- und Innovationsregion in Anlehnung an die Bay Area von San Francisco zu schaffen und insbesondere eine Vorreiterrolle in den Bereichen Life Science, Ernährung und Nachhaltigkeit (Klimaschutz) zu sein, den Schwerpunktthemen der kommenden Jahre.

5. Umwelt

Das Großvorhaben bietet die Chance, durch intelligente Maßnahmen einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die gesundheitsgefährdenden Umwelteinflüsse zu vermeiden.



Dies geschieht durch Verlagerung von Personen und Güterverkehren auf die Schiene, die Errichtung von Anlagen zur regenerativen Energieerzeugung entlang des Trassenverlaufs von Straße und Schiene.

Es ist darauf zu drängen, dass die übergesetzlichen Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der FFBQ für den Bahnverkehr fertig zu stellen sind. Ansonsten ist der Bahnverkehr bis zur Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen weiter über die Jütlandroute zu führen.

Als Beitrag zum Klimaschutz ist anzustreben, den Schienenpersonennahverkehr in der Fehmarnbelt-Region ausschließlich mit alternativen (klimaneutralen) Antrieben zu betreiben. Ferner ist eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur entlang des FBQ-Korridors für Fahrzeuge mit e- oder H²-Antrieb bzw. Brennstoffzelle.

Zur Gewerbegebietsentwicklung gehört die Berücksichtigung von Standards für den Klimaschutz („green property development“), wie z.B. Optimierung Flächenverbrauch, regenerative Energieversorgung.

6. Ausrichtung der Fehmarnbelt Days 2025

Zur Stärkung der regionalen Identität im Fehmarnbeltkorridor ist vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck und der Kooperationspartner geplant, im Jahr 2025 die Fehmarnbelt Days in der Hansestadt Lübeck auszurichten. Die Hansestadt Lübeck war zuletzt im Jahr 2012 erstmals Ausrichter der Fehmarnbelt Days. Die Fehmarnbelt Days sind eine Plattform für die Akteure rund um den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung, um den Austausch und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu fördern. Neben einem deutsch-dänischen Bürger-Fest mit zahlreichen Informationen rund um die neue Zukunftsachse findet auch ein Konferenztag für die Fachöffentlichkeit statt. Weitere Informationen unter <https://fehmarbelt-days.com>

Das Fehmarnbelt Committee und das Regionalmanagement im HanseBelt sowie die IHK zu Lübeck haben eine Ausrichtung in der Hansestadt Lübeck bereits durch ein Votum unterstützt. Das Land Schleswig-Holstein hat ebenfalls Unterstützung in Aussicht gestellt. Aktuell wird der nötige Projektrahmen mit dem Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz abgestimmt, um dann im Anschluss den Gremien der Hansestadt Lübeck eine Entscheidungsvorlage entgegenzubringen.



Quellennachweise

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung (Endbericht), Georg und Ottenströer und Regionomica GmbH (2010)

Leitfaden Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg (A 20), Stormarn und der Hansestadt Lübeck - erstellt von der Arbeitsgruppe Gewerbeflächenentwicklung der Lenkungsgruppe regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A 1 (2015)

Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck – Hafenentwicklungsplan 2030, Uniconsult et al., (2015)

Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen - Ein Untersuchungsbericht der NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (2017) – *Auftraggeber: Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT), IHK zu Lübeck, Kreis Ostholstein, Femern A/S unter finanzieller Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein (2017)*

Machbarkeitsstudie – Nordanbindung der DB-Strecke 1113 an die DB-Strecke-Strecke 1100 im Zusammenhang mit der FFBQ, ICN Ingenieure (2017)

Potenzialevaluation und Bestandsanalyse für den MICE-Markt in Folge der Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) für den HanseBelt - Zusammenfassende Betrachtung - eine Studie des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) (2019)

Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt – Chancen für Ostholstein und die Region - eine Studie der CIMA Beratung + Management GmbH – *Auftraggeber: Kreis Ostholstein, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, Regionalmanagement im HanseBelt (2020)*

FehmarnBeltQuerung – die historische Chance für die Häfen der Hansestadt Lübeck, Diskussionspapier, Institut of Northern-European Economic Research - NBS Northern Business School (2020)

Fortschreibung und Aktualisierung des Gewerbeflächenleitfadens des Regionalmanagements im HanseBelt (Erstfassung 2015) - Erstellt von CIMA Beratung + Management GmbH - *Auftraggeber: Regionalmanagement im Hansebelt (2021)*

Studie „Die FehmarnBeltQuerung (FBQ) - Gefahr und Chance für die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock - Erstellt vom Institut of Northern-European Economic Research - NBS Northern Business School (<http://iner.nbs.de>) (2021)

Analyse des Rekrutierungs- und Weiterbildungsbedarfs im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung – Zusammenfassung der Bundesagentur für Arbeit (2021)

Weitere Informationen u.a. unter:

www.femern.com

www.fehmarnbelt-dialogforum.de

www.anbindung-fbq.de

www.ffbc.eu

www.luebeck.de/fbq-info

