



## **Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Rolf Fischer und Bernd Schröder (SPD)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Zusammenarbeit in der deutsch-dänischen Grenzregion im Bereich Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur**

1. Welchen Stellenwert misst die Landesregierung generell der grenzüberschreitenden Verkehrs- und Wirtschaftspolitik bei?

Die regionale Zusammenarbeit mit der neuen Region Syddanmark (Süddänemark) und die Förderung der Grenzregion Schleswig/Sønderjylland sind zentrale Anliegen der Landesregierung. Diese Zusammenarbeit ist nicht nur im unmittelbaren grenznahen Bereich, sondern für die Entwicklung des gesamten Landes von Bedeutung. Aus diesem Grunde haben das Land und die Region Syddanmark am 27. Juni 2007 die „Gemeinsame Erklärung über regionale Zusammenarbeit zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Region Süddänemark“ unterzeichnet, die die Kooperationsvereinbarung mit Sønderjyllands Amt aus dem Jahr 2001 erneuert, und sich darauf verständigt, die bereits bestehende Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen weiter auszubauen. Dazu haben die Partner vereinbart, einen jährlichen Arbeitsplan abzustimmen, erstmals im Jahre 2007.

Als eines der primären Ziele ist in der Partnerschaftserklärung die Schaffung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Arbeitsraum beschrieben. Zu den vorrangigen Bereichen der Zusammenarbeit gehören die Themen „Wirtschaftsförderung, Arbeitsmarkt, Ausbildung“ sowie „Infrastruktur, Transport und Logistik“.

Ein Schlüsselprojekt der dänischen und der schleswig-holsteinischen Verkehrspolitik ist der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung. Dieses grenzüberschreitende Projekt hat für Dänemark und Schleswig-Holstein einen verkehrswirtschaftlich außerordentlichen hohen Stellenwert.

2. Welche Bedeutung misst die Landesregierung den grenzüberschreitenden Verkehrskooperationen bezüglich der Entwicklung des Tourismus bei?

Grenzüberschreitende Verkehrskooperationen mit denen auch touristische Ziele verfolgt werden, bestehen insbesondere im Eisenbahnbereich. So ist geplant, die Attraktivität der Bahnstrecke Niebüll – Tønder – Esbjerg weiter zu erhöhen. Hierfür soll künftig die Verbindung zwischen Niebüll und Esbjerg durchgängig ohne das bislang erforderliche Umsteigen in Tønder befahren werden.

Ferner wurden Verbesserungen im Tarifwesen durch die Einführung des „Nachbarschaftstickets“ geschaffen.

3. Welche Bedeutung misst die Landesregierung den grenzüberschreitenden Verkehrskooperationen bezüglich der Entwicklung der Arbeitsmarktsituation bei?

Hinsichtlich der Entwicklung der Arbeitsmarktsituation im deutsch-dänischen Grenzraum sind in den letzten Jahren deutliche Veränderungen zu verzeichnen. Ging man hier im Jahre 2000 noch von insgesamt ca. 2.500 Grenzpendlern aus (davon etwa zwei Drittel von Deutschland nach Dänemark), ist seitdem aufgrund einer stark angestiegenen Arbeitskräftenachfrage in Dänemark die Pendlerzahl in Richtung Norden erheblich angestiegen. Nach derzeitigen Schätzungen beläuft sich die Anzahl der Grenzpendler von Deutschland nach Dänemark auf etwa 11.500, in der Gegenrichtung wird von rd. 1.200 Pendlern ausgegangen.

Grundsätzlich erwarten dänische und deutsche Arbeitgeber Mobilität und möglichst Unabhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln – nähere Untersuchungen sind hierzu aber nicht bekannt, so dass von konkreten Aussagen zur Bedeutung grenzüberschreitender Verkehrskooperationen bezüglich der Entwicklung der Arbeitsmarktsituation abgesehen werden muss. Dennoch kann die grundsätzliche Schlussfolgerung gezogen werden, dass Defizite in den grenzüberschreitenden Strukturen die Intensität der Pendlerverflechtungen über die deutsch-dänische Grenze hinweg beeinflussen können.

4. Welche Rolle spielen Fragen der Verkehrskooperation in den Beratungen des Wachstumsforums auf dänischer Seite bzw. entsprechender Treffen auf schleswig-holsteinischer Seite?

Der Landesregierung liegen keine konkreten Kenntnisse darüber vor, inwiefern Fragen der Verkehrskooperation in dem regionalen Wachstumsforum auf dänischer Seite eine Rolle spielen.

Am 16. April 2008 haben Ministerpräsident Carstensen und der Regionsvorsitzende Holst den jährlichen Arbeitsplan der Region Syddanmark und des Landes Schleswig-Holstein für das Jahr 2008 unterzeichnet. Darin ist unter anderem vereinbart, den Dialog über Vorhaben der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur fortzuführen und Bereiche zu definieren, in denen eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit sinnvoll ist.

Darüber hinaus hat das vom schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministerium geförderte deutsch-dänische Regionalmanagement bei der IHK Flensburg Ende 2007 gemeinsam mit dem Entwicklungsrat Sønderjylland vereinbart, eine aus Unternehmern bestehende deutsch-dänische Arbeitsgruppe „Infrastruktur“ einzurichten. Derzeit wird eine dänisch-deutsche Infrastrukturkonferenz vorberei-

tet, die im Mai 2008 stattfinden wird.

5. Gibt es Absprachen mit der dänischen Regierung hinsichtlich der Planungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im Grenzgebiet auf dänischer Seite?

Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Vertretern der Landesregierung Schleswig-Holsteins und Dänemarks, von den betroffenen Verkehrsministern bis zur Arbeitsebene, statt. Dabei werden bei Bedarf anstehende Planungen, die beide Länder unmittelbar berühren, erörtert.

- 5a. Wie bewertet die Landesregierung die dänischen Vorschläge für Infrastrukturmaßnahmen in der Region Syddanmark, die von den 22 Bürgermeistern der Region entwickelt und beschlossen wurden? Parteiübergreifend unterstützen alle regionalen Abgeordneten diese Vorhaben im Folketing:

- Den Bau einer neuen Straßenverbindung von Fünen über den Kleinen Belt südlich der jetzigen Trasse.
- Eine Autobahnanbindung von Süden kommend zum Flughafen in Billund als Querverbindung von Kolding nach Billund.
- Einen doppelspurigen Ausbau der Eisenbahnstrecke von Kolding bis zur Grenze.
- Den Ausbau der Eisenbahnstrecke Niebüll - Esbjerg zur Weiterentwicklung des Tourismus in der Region.

Die Vorschläge der Region Syddanmark zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur betreffen nach Kenntnis der Landesregierung ausschließlich Vorhaben auf dänischem Staatsgebiet. Die Landesregierung möchte diesen Forderungskatalog nicht im Einzelnen bewerten.

Grundsätzlich wird der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Süddänemark begrüßt. Sie ist Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung im eher strukturschwachen Grenzgebiet. Schleswig-Holstein kann daher von den geplanten Projekten in Dänemark profitieren. Da die Planungshoheit dieser Maßnahmen beim Staat Dänemark liegt, wird von dort aus über die Realisierung entschieden.

Die Eisenbahnstrecke zwischen Niebüll und Tønder befindet sich auf schleswig-holsteinischem Gebiet im Eigentum der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (NEG). Die Landesregierung hat die kürzlich durchgeführte Erhaltung dieser Strecke mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziell unterstützt. Ein weiterer Ausbau dieser Strecke ist nicht erforderlich. Wie aus der Antwort zu Frage 2 ersichtlich, wird vielmehr geplant, einen durchgängigen Eisenbahnverkehr von Niebüll bis Esbjerg einzurichten.

6. Welche konkreten Ergebnisse gibt es in der Zusammenarbeit zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein und dem Vejdirektorat in Skanderborg?

Der LBV-SH (Niederlassung Flensburg) arbeitet bei unterschiedlichen Projekten mit dem Vejdirektorat in Skanderborg zusammen. Zuletzt beim Rückbau der hoch- und tiefbaulichen Grenzabfertigungsanlagen des Grenzüberganges Ellund im Zuge der A7. Dazu gehörte auch das Schließen von ehemals erforderlichen Schutzplanken- und Standstreifenlücken und die Anhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die gemeinsame Baumaßnahme wurde weit-

gehend abgeschlossen.

7. Welche Planungen überlegt die Landesregierung hinsichtlich des Weiterbaus der A 23 entlang der Westküste nach Esbjerg? Welche Finanzierungsmodelle für das deutsch-dänische Projekt zum Bau der A 23 sind denkbar? Welche Zeitabläufe sind zu berücksichtigen?

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die Leistungsfähigkeit der B 5 und ihre Verkehrssicherheit zu verbessern. Bereits 2005 hatte der Schleswig-Holsteinische Landtag beschlossen, dass langfristig der Weiterbau der A 23 entlang der Westküste bis nach Esbjerg umgesetzt werden soll. Vor diesem Hintergrund soll der Weiterbau der A 23 entlang der Westküste bis nach Esbjerg für die anstehende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet werden. Mit der Detailplanung kann erst begonnen werden, wenn die Maßnahme in den Vordringlichen Bedarf des künftigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen worden ist. Der aktuelle Bedarfsplan ist bis zum Jahr 2015 ausgelegt. Über die Finanzierung wäre nach Aufnahme im Vordringlichen Bedarfsplan und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

8. Welche Planungen überlegt die Landesregierung hinsichtlich der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg – Niebüll (Westerland) – Esbjerg? Welche Finanzierungsmodelle für ein deutsch-dänisches Projekt zum Ausbau der Bahnstrecke entlang der Westküste sind denkbar? Welche Zeitabläufe sind zu berücksichtigen?

Die Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Westerland (Marschbahnstrecke) befindet sich im Eigentum der DB Netz AG. Nach dem Bundesschieneausbaugesetz (BSchwAG) finanziert der Bund Investitionen in Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes.

Die Marschbahnstrecke ist bis Itzehoe elektrifiziert. Die Landesregierung hatte die Weiterführung der Elektrifizierung bis Westerland für die Aufnahme in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die Bundesregierung hat auf Basis einer Kosten-Nutzen-Untersuchung das Vorhaben jedoch abgelehnt und es nicht in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Von daher dürfte die Elektrifizierung dieser Strecke auf absehbare Zeit nicht realisierbar sein.

Die Elektrifizierung der erst kürzlich ertüchtigten Eisenbahnstrecke der NEG zwischen Niebüll und Tønder erscheint unter verkehrswirtschaftlichen Aspekten nicht erforderlich. Der Landesregierung ist nicht bekannt, dass in Dänemark ein Ausbau der Strecke von Esbjerg bis zur Landesgrenze beabsichtigt ist.

9. Welchen Stellenwert misst die Landesregierung den dänisch – schleswig-holsteinischen Hafenkontakten bei? Welche Perspektiven sieht die Landesregierung in der Hafenkooperation Flensburg / Apenrade?

Grundsätzlich stehen die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen nicht nur in Konkurrenz zu den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, sondern auch zu Dänemark. Einem gesunden Wettbewerb steht jedoch eine Kooperation nicht entgegen, die zum beiderseitigen Nutzen ein stärkeres Auftreten gegenüber Häfen in anderen Ländern ermöglicht und die Attraktivität des vergleichsweise umweltfreundlichen Transportmittels Schiff gegenüber anderen Verkehrsträgern stärkt. Die Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen den Häfen, die sich im Rahmen marktwirtschaftlicher Ordnung entwickelt, ist somit grundsätzlich sinnvoll. Dies könnte auch für die Häfen von Flensburg und Apenrade gelten, sofern die-

se ein Konzept für eine entsprechende Kooperation entwickeln.

10. Welchen Stellenwert misst die Landesregierung dem grenzüberschreitenden Regionalverkehr bei? Hat die Landesregierung mit der neuen Region Syddanmark über den Betrieb eines regionalen ÖPNV – Konzeptes gesprochen? Wenn ja, wie ist der Stand der Planungen?

Im Schienenregionalverkehr (SPNV) finanziert das Land sowohl nach Padborg wie auch nach Tønder täglich einen 2-Stunden-Takt mit Nahverkehrszügen aus Hamburg bzw. Niebüll.

Die Zuständigkeit für den ÖPNV (Bus) wurde hingegen auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen. Zur Förderung des grenzüberschreitenden ÖPNV hat die Landesregierung bzw. die LVS die Durchführung der beiden INTERREG-Projekte „Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden ÖPNV“ und „MobilManagement“ begleitet. Daneben wurde das Pendlerportal geschaffen, um grenzüberschreitend verkehrenden Arbeitnehmern eine Plattform für Mitfahrmöglichkeiten zu bieten. Ferner arbeiten die deutschen und dänischen Busunternehmen an einem gemeinsamen elektronischen Fahrschein.

- 10a. Gibt es über das im Juni 2004 gestartete INTERREG III A-Projekt zwischen den Partnern Autokraft und Sydbus hinaus weitere Projekte in diesem Bereich bzw. sind weitere Projekte geplant und wenn ja, welche?

Das zweite INTERREG-Projekt läuft in 2008 aus. Über ein Folgeprojekt wird derzeit beraten.