



# V e r m e r k

## **Fachgespräch des Wirtschaftsausschusses zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung**

19. Wahlperiode

am Donnerstag, dem 17. Dezember 2020, 10:00 Uhr,  
im Rahmen einer Videokonferenz



Nach technischen Problemen mit der Videokonferenztechnik wird die 56. Sitzung des Wirtschaftsausschusses abgesagt. Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Dr. Tietze, eröffnet das anstelle der vorgesehenen Sitzung auf seine Einladung hin geführte interne Fachgespräch der Mitglieder des Wirtschaftsausschusses mit den ursprünglich für die Sitzung geladenen Gästen über einen alternativen Videokonferenzanbieter um 10:05 Uhr.

### **Gespräch zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung**

#### **Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus**

Dr. Bernd Buchholz

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, führt aus, mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 3. November 2020 gebe es einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss für die Feste Fehmarnbeltquerung. Dies biete nun endlich die Möglichkeit, den Blick auch auf die wirtschaftlichen Chancen für das Land Schleswig-Holstein, die Region Ostholstein und den HanseBelt zu lenken, die es zu nutzen gelte. Er sei davon überzeugt, dass die wirtschaftliche Prosperität nicht nur unmittelbar auf beiden Seiten des Belts, in den Metropolregionen Kopenhagen/Malmö und Hamburg, sondern auch in Dänemark und in Schleswig-Holstein insgesamt massiv wachsen könne und auch werde, wenn jetzt die richtigen Schritte unternommen würden.

Nach seinem Dafürhalten sollten auch schleswig-holsteinische Unternehmen in der Bauphase möglichst stark beteiligt werden. Dies sei ein Appell an den Vorhabenträger, möglichst viele Firmen nicht nur auf dänischer, sondern auch auf deutscher Seite einzubeziehen. Er habe mit großer Freude zur Kenntnis genommen, dass am 2. Dezember 2020 die Fehmarn Link Business Conference stattgefunden habe, zu der das Fehmarnbelt Business Council eingeladen habe. Solche Konferenzen seien genau der richtige Weg, um auszuloten, welche Möglichkeiten es gebe, damit sich für die Bauphase die richtigen Partner fänden und es gelinge, Unternehmen im Land mit dänischen Partnern zu vernetzen.

Insgesamt seien rund 3.000 Arbeitsplätze zum Bau der Fehmarnbeltquerung erforderlich. Um die dafür benötigten Fachkräfte zu gewinnen, seien neben den Unternehmen auf beiden Seiten des Belts sicherlich auch die Jobcenter gefordert.

Während der Bauphase müsse auch darauf geachtet werden, dass der Tourismus, der der Hauptwirtschaftszweig Ostholsteins sei, nicht zu sehr beeinträchtigt werde. Dazu liefen bereits Gespräche mit dem Vorhabenträger, an denen auch das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung und der Kreis Ostholstein beteiligt seien. Der Tourismus sei seiner Ansicht nach ein sehr wichtiger Aspekt. Schließlich solle auch während der Bauphase des Fehmarnbelttunnels die Attraktivität dieser touristischen Region aufrechterhalten werden. Sicherlich werde es in dieser Zeit einen erhöhten Fahrzeugverkehr in bestimmten Bereichen geben. Aber es bestehe die Chance, diesen auf bestimmte Teile der Insel Fehmarn und des Festlands zu begrenzen. Er sei der festen Überzeugung, dass die Region durch die Fehmarnbeltquerung letztlich an touristischer Attraktivität gewinnen werde.

Er wolle dem Ausschuss eine Studie von Dansk Industri aus dem Jahr 2013 zu den wirtschaftlichen Wirkungen großer Infrastrukturvorhaben<sup>1</sup> ans Herz legen, in der unter anderem der Eurotunnel und die Öresundbrücke untersucht worden seien. Diese Studie sei zu dem Ergebnis gekommen, dass durch die bessere Erreichbarkeit der jeweiligen Regionen keine negativen Sogeffekte auf den Arbeitsmarkt und die Kaufkraft entstünden.

Aus der Studie gehe auch hervor, dass entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden müssten, die es jetzt voranzutreiben gelte. Dazu gehörten beispielsweise auch physische Rahmenbedingungen wie die Ausweisung von Gewerbeflächen. Landrat Sager könne er die frohe Mitteilung überbringen, dass er erst heute den Förderbescheid für das Gewerbegebiet Gremersdorf bei Oldenburg unterschrieben habe. Auch wenn intensiv an dieser Thematik gearbeitet werde, sei man da noch lange nicht am Ziel.

Er wolle an dieser Stelle darauf hinweisen, dass aus den Erfahrungen anderer Regionen, die bereits von großen Infrastrukturprojekten profitierten, gelernt werden könne und das Rad nicht neu erfunden werden müsse. In diesem Zusammenhang nenne er auch die Erkenntnisse von Dansk Industri und des Öresundinstituts.

Ursprünglich sei für den 4. Januar 2021 von Benny Engelbrecht, dem dänischen Verkehrsminister, und ihm der erste Spatenstich für das in Rede stehende Projekt geplant gewesen. Dieser sei coronabedingt verschoben worden, weil er nicht virtuell, sondern physisch durchgeführt werden solle. Voraussichtlich im Frühsommer werde es auf Fehmarn den ersten Spatenstich

---

<sup>1</sup> Ole Kveiborg: Economic effects of large-scale infrastructure projects, Dansk Industri, 2013.

geben, bevor dann mit den Arbeiten an dem Bauwerk begonnen werde. Gleichzeitig müssten die Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Potenziale, die die Fehmarnbeltquerung auch für Schleswig-Holstein biete, zu nutzen.

### **Femern A/S**

Herr Cornett, Direktor Femern A/S in Deutschland, zeigt auf, das Jahr 2020 habe ganz im Zeichen der globalen Coronapandemie gestanden. Für den Fehmarnbelttunnel sei es allerdings ein gutes Jahr gewesen. Es habe eine ganze Reihe von wichtigen Entscheidungen gegeben, nämlich die Aktivierung der großen Bauverträge im Frühjahr, den Baustart für den Arbeitshafen bei Rødbyhavn im Sommer sowie die positive und wichtige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig Anfang November.

Femern A/S freue sich darüber, dass diese Gerichtsentscheidung nun endlich Klarheit für das Gesamtprojekt Fehmarnbelttunnel gebracht habe. Bekanntermaßen seien alle Klagen abgewiesen worden. Damit gebe es nun Baurecht für den Fehmarnbelttunnel auch auf deutscher Seite. Dänemark habe schon im Jahr 2015 grünes Licht für das Projekt gegeben. Die ersten Bauvorbereitungen auf Fehmarn seien bereits ab April 2019 gestartet. Schon damals seien im Rahmen eines sogenannten Sofortvollzugs unter anderem Maßnahmen im Umweltbereich genehmigt und auch bereits durchgeführt worden.

Vor dem Hintergrund des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichts könnten nun weitere Bauvorbereitungen auch auf deutscher Seite anlaufen. Dies geschehe nach dem Motto: So schnell wie möglich und so langsam wie nötig. - Zunächst werde die Baustelle auf Fehmarn eingerichtet. Sodann solle mit dem Bau des Arbeitshafens bei Puttgarden begonnen werden.

Der Bau des Arbeitshafens bei Rødbyhavn habe, wie schon ausgeführt, bereits begonnen. Im Sommer dieses Jahres seien die Arbeiten an der Küste Lollands gestartet. Der Arbeitshafen werde bis Ende des Jahres 2021 fertig sein. Der rasante Baufortschritt lasse sich auch in Pandemiezeiten über einen Livestream auf der Homepage von Femern A/S verfolgen.<sup>2</sup> Auf der

---

<sup>2</sup> <https://femern.com/de/Construction-work/Livestream>

Homepage werde auch der Bau der Tunnelementefabrik bei Rødbyhavn ab dem Jahr 2021 mitverfolgt werden können.

Femern A/S als Bauherr des Fehmarnbelttunnels sei für die übergeordnete Projektsteuerung und damit für die Einhaltung aller Vorschriften, die Abstimmung mit den Behörden und die Koordination mit den relevanten Beteiligten verantwortlich. Die tatsächliche Bauleistung werde aber hauptsächlich von beauftragten Konsortien erbracht. Die wesentlichen Bautätigkeiten würden von zwei Konsortien als Hauptauftragnehmern übernommen, nämlich zum einen von dem Konsortium Fehmarn Belt Contractors (FBC) und zum anderen von dem Konsortium Femern Link Contractors (FLC).

Dass der Fehmarnbelttunnel viele Chancen für die deutsch-dänische Region mit sich bringe, stehe außer Frage. In diesem Zusammenhang verweise er nur auf die Erfahrungen der Schwesterprojekte, die festen Querungen über den Großen Belt und über den Öresund. In beiden Fällen habe sich das alte Sprichwort „Der frühe Vogel fängt den Wurm“ bewahrheitet. Daher gelte es, Chancen und Potenziale nun Wirklichkeit werden zu lassen. Dies setze eine frühzeitige Koordination und die Bereitschaft zur Kooperation voraus. Schließlich solle so schnell wie möglich mit den Bauarbeiten begonnen werden, um den Tunnel im Jahr 2029 eröffnen zu können. Der breit gefächerte Teilnehmerkreis der heutigen Veranstaltung zeige, dass es bei vielen Beteiligten im Land und in der Region ein großes Interesse und eine große Bereitschaft gebe, nun tatkräftig anzupacken und die zahlreichen Chancen zu ergreifen.

### **Konsortium Fehmarn Belt Contractors (FBC)**

Herr Pröpper, Project Director, schildert den Umfang der Arbeiten, die derzeitigen Arbeiten in Dänemark, die anstehenden Arbeiten auf Fehmarn und den voraussichtlichen Zeitplan anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 1).

### **Konsortium Femern Link Contractors (FLC)**

Herr Lehmann, Workpreparation and Execution Manager Tunnel Portals and Ramps, gibt anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 2) einen Überblick über das Projektteam, das Projekt, die Aktivitäten auf Fehmarn, die Arbeiten während der Bauzeit sowie einige kritische Punkte des Projekts.

## **Baltic Facility Solutions GmbH & Co. KG**

Herr Schönfeldt, Geschäftsführer, stellt anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 3) die Baltic Facility Solutions GmbH & Co. KG und ihren Auftrag im Rahmen des Projekts Feste Fehmarnbeltquerung vor. Er betont, es sei außerordentlich wichtig, Arbeitsgruppen mit Vertretern aus Schleswig-Holstein, Dänemark, Schweden und auch Norwegen zu bilden, die die jeweiligen Ministerien spiegeln, um mögliche Reibungspunkte, die im Verlauf des Bauprojekts auftreten könnten, schon im Vorfeld zu erkennen und auszuräumen. In diesem Zusammenhang nenne er nur die Stichworte Arbeitsrecht, Steuern, Pendler, Wohnorte, Ärzte und Sozialversicherungen.

\* \* \*

Auf Fragen der Abg. Waldinger-Thiering zu den Auszubildenden in dem Bauprojekt antwortet Herr Lehmann, FLC müsse nachweisen, dass auf der Baustelle Mitarbeiter ausgebildet würden und wie dies vonstattengehe. Auf der deutschen Seite würden selbstverständlich auch deutsche Auszubildende in vielen Bereichen beschäftigt. In welchen Bereichen genau sie eingesetzt würden, stehe derzeit noch nicht fest. Auf der dänischen Seite würden zurzeit Konzepte mit den dortigen Ausbildungsstätten erarbeitet. Dies solle auch auf der deutschen Seite geschehen, um zunächst einmal herauszufinden, welche Qualifikationen auf der Baustelle benötigt würden.

Wenn Auszubildende beispielsweise an der Herstellung von Fertigteilen in Süddeutschland beteiligt seien, zähle die entsprechende Zeit, die darauf verwendet werde, auch für die Baustelle vor Ort. Da allein bei dem TPR-Projekt (Tunnel Portal and Ramps) 70 Mannjahre und bei der Tunnelproduktion 400 Mannjahre an Lehrlingen ausgebildet werden müssten, liege ein großer Fokus auf dem Bereich der Ausbildung.

Er gehe davon aus, dass die Auszubildenden wie auch die Arbeiter in Camps untergebracht würden. Der Bauherr habe eine klare Vorstellung hinsichtlich der Mindeststandards, wie die Arbeiter unterzubringen seien. Jeder Arbeiter solle ein eigenes Zimmer bekommen, damit auch die Coronaregeln beachtet und die Hygienemaßnahmen umgesetzt werden könnten. Zurzeit werde auf der dänischen Seite ein Camp für 1.300 Mitarbeiter errichtet. Dem Bauherrn müsse monatlich berichtet werden, wo und wie die Arbeiter untergebracht seien und dass die Standards, die er fordere, auch eingehalten würden.

Auf entsprechende Fragen der Abg. Vogel, Hölck und Knöfler erklärt Herr Lehmann, ab dem Jahr 2023 werde der Hafen für die Anlieferung von Materialien zur Verfügung stehen. Derzeit sei geplant - dies stehe aber noch unter Vorbehalt -, auch die Zuschlagstoffe für die Mischgüter über den Hafen anzuliefern. Auch sei angedacht, eine Betonmischanlage auf der Baustelle zu errichten.

Die Schüttgüter seien nach jetzigem Stand höchstwahrscheinlich Granitmaterialien aus Norwegen. Auf Fehmarn befinde sich die kleinere der Baustellen. Die Schüttgüter, die auf der dänischen Seite verbaut würden, seien um den Faktor zehn größer als auf der deutschen Seite. Auf der deutschen Seite würden ungefähr 100.000 m<sup>3</sup> Beton im Tunnel verbaut, während es auf der dänischen Seite über 1 Million m<sup>3</sup> seien.

Die Frage, woher das Sandmaterial kommen werde, sei derzeit noch nicht geklärt. Da die Betonproduktion erst im Jahr 2023 beginnen werde, sei diese Frage im Moment noch nicht primär zu beantworten.

Zweifelsohne werde die Baustellenlogistik eine Herausforderung werden. Schließlich werde nicht nur die B 207 ausgebaut, sondern die Deutsche Bahn wolle zudem die Eisenbahnstrecke ertüchtigen. Außerdem werde irgendwann die neue Fehmarnsundquerung in Angriff genommen. Er habe diesen Sommer zwei Wochen Urlaub auf Fehmarn verbracht und sich davon überzeugen können, dass der alltägliche Stau an der Fehmarnsundbrücke bei der Baustellenlogistik auf alle Fälle berücksichtigt werden müsse.

Es werde sich nun einmal nicht vermeiden lassen, dass auch Lkws die Baustelle anführen, weil nicht alles über den Hafen angeliefert werden könne. Insofern müssten noch entsprechende Planungen hinsichtlich des Verkehrs angestellt werden. Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang sei auch die Koordination mit und die Kommunikation zu anderen Projekten, um die jeweiligen Konzepte auch hinsichtlich des Verkehrs aufeinander abstimmen zu können.

Auch der Stau vor den Scandlines-Fähren müsse einkalkuliert werden. Da er zwei Jahre lang regelmäßig zwischen Hamburg und Kopenhagen gependelt sei, wisse er genau, wo der Stau vor der Fähre beginne. Die Hauptzufahrt zu der Baustelle erfolge von der K 47. Die Strecke bis zu der Baustelle sei relativ lang. Wenn sich Lkws stauten, dann erwarte er, dass sie sich im Einfahrtsbereich direkt vor der Baustelle stauten. Insofern sei intendiert, die zusätzliche



Abfahrt von der B 207 frühestmöglich zu errichten, um den Zufahrtsverkehr zu Scandlines so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Die Anzahl der Lkws und der entsprechenden Fahrten sei auch sehr stark davon abhängig, welche Güter über den Hafen angeliefert werden könnten und welche nicht. Derzeit werde untersucht, ob die Schüttgüter für den Beton per Schiff oder über die Straße angeliefert werden könnten.

Die ca. 1,2 Millionen m<sup>3</sup> Erdmassen, die benötigt würden, um die Dämme auf der Baustelle zu schütten, würden vom sogenannten Dredger, einem Wasserbaufahrzeug, aus dem Aushub für den Tunnel unter Wasser zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus seien noch Schüttgüter erforderlich, um den Straßenaufbau herzustellen.

Auf die Frage des Vorsitzenden, Abg. Dr. Tietze, ob Materialanlieferungen auch mit der Bahn möglich seien, zeigt Herr Lehmann auf, diese Möglichkeit werde derzeit noch untersucht. Die Deutsche Bahn habe - umgekehrt - bei FLC angefragt, ob sie den Hafen für die Ertüchtigung der Bahnstrecke nutzen könne.

Herr Schönfeldt antwortet auf Fragen der Abg. Metzner, wenn die Auszubildenden ihre Schicht beendet hätten, führen diejenigen, die in der Nähe wohnten, nach Hause. Für diejenigen Auszubildenden, die weiter entfernt wohnten, könnten Unterkünfte auf der Fläche von Baltic FS errichtet werden. Wichtig sei, dass junge Menschen aus dem ländlich geprägten Ostholstein ihre Ausbildung vor Ort machen könnten. Dazu werde es auch Kooperationen und Austausch geben. So hätten einige der Partner bereits dänische Auszubildende beschäftigt, die bei Mitarbeitern der jeweiligen Firmen untergebracht worden seien. Dies könne er sich auch während der Bauzeit des Projekts vorstellen. Überstunden auf der Baustelle würden selbstverständlich nur im gesetzlichen Rahmen geleistet.

### **Fehmarnbelt Business Council (FBBC)**

Herr Dr. Probst, Vorsitzender, führt aus, das Fehmarnbelt Business Council sei eine multinationale Organisation, in der sich bereits im Jahr 2007 elf deutsche, dänische und schwedische Institutionen zusammengeschlossen hätten wie beispielsweise die Deutsch-Dänische Handelskammer, die Südschwedische Handelskammer, die Handelskammer Hamburg und die

Handwerkskammer Schleswig-Holstein. Schließlich handele es sich bei dem in Rede stehenden Projekt auch um ein multinationales Vorhaben. Das Ziel des FBBC sei, Regionen und Menschen zusammenzubringen, neue Geschäftsmöglichkeiten zu eröffnen und einzelne Aktivitäten zu koordinieren, um für die Menschen vor Ort auch in Zukunft das Bestmögliche zu erreichen.

Der Fehmarnbelttunnel sei Teil eines europäischen Verkehrsprojekts, das von Skandinavien bis Südeuropa reiche, und derzeit eines der wichtigsten Bauvorhaben in der Europäischen Union. Fehlende Bindeglieder dieser wichtigen Verkehrsachse seien der Fehmarnbelttunnel zwischen Dänemark und Deutschland sowie der Brenner-Basistunnel zwischen Österreich und Italien.

Herr Svane, stellv. Vorsitzender, hebt ergänzend hervor, die Feste Fehmarnbeltquerung sei nicht nur eine Verbindung zwischen Schleswig-Holstein und Lolland, sondern auch ein strategisches Projekt, das Skandinavien mit Deutschland und insofern mit dem restlichen Europa verbinde. Dänemark sei schon immer von der Vorstellung großer, auch grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen getrieben gewesen. Er erinnere nur an die Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden. In Dänemark werde gerade über ein neues Projekt nachgedacht, nämlich über die Kattegat-Brücke zwischen der Halbinsel Jütland und der Insel Seeland. Derartige Megaprojekte würden in erster Linie nicht deswegen realisiert, um Arbeitsplätze während der Bauphase zu schaffen, sondern um unterschiedliche Teile des Landes miteinander und Dänemark mit anderen Staaten zu verbinden.

Die Vorteile solch großer Infrastrukturprojekte wie die Feste Fehmarnbeltquerung seien nicht nur kürzere Reise- und Transportzeiten. Darüber hinaus ergäben sich auch enorme wirtschaftliche Vorteile. Die Realisierung derartiger Großprojekte sei ohne die politische Seite, die das Ganze begleite und unterstütze, nicht möglich. Wenn die Regionen auf beiden Seiten des Fehmarnbelts Erfolg haben wollten, müsse sich auch die Politik entsprechend engagieren, und zwar örtlich, regional und auch auf der Ebene des jeweiligen Staates. Selbstverständlich müsse dabei immer auch der Arbeitsmarkt in den Blick genommen werden.

Er resümiert, der Fehmarnbelttunnel sei aus dänischer Sicht ein Projekt, um Wachstum zu generieren, Arbeitsplätze und bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen zu schaffen sowie private und geschäftliche Verbindungen zu ermöglichen.

## IHK zu Lübeck

Herr Schöning, Hauptgeschäftsführer, legt dar, die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck befasse sich mit dem in Rede stehenden Thema, weil Teil ihres gesetzlichen Auftrags auch sei, die Standortbedingungen für die Unternehmen genau zu betrachten und Vorschläge zu unterbreiten, wie die jeweiligen Bedingungen verbessert werden könnten. Aus diesem Grund habe sich die Vollversammlung der IHK zu Lübeck schon vor mehr als zehn Jahren mit diesem Thema befasst und erste Resolutionen dazu im Jahr 2010 gefasst. Die damaligen Beschlüsse seien im Jahr 2016 in der sogenannten Fehmarnbelt-Strategie, die seinerzeit verabschiedet worden sei, noch einmal bekräftigt worden. Sie streiche die Infrastrukturentwicklung in der Region ausdrücklich heraus und unterstütze sie unter bestimmten Nebenbedingungen, nämlich dass es einen regional verträglichen Verlauf der Hinterlandanbindung und der Trassen geben müsse und dass die berechtigten Interessen der Wirtschaft und auch der Menschen in der Region Berücksichtigung fänden.

Die IHK zu Lübeck habe sich mit Partnern auf den Weg gemacht, um etwas zu bewegen. Auf trinationaler Ebene sei dies das Fehmarnbelt Business Council und auf lokaler Ebene der HanseBelt, in dem die Unternehmen der Region und ihre Vertreter zusammenfasst seien und der sehr projektorientiert arbeite. Eine aus seiner Sicht weitere sehr wichtige Säule sei der Verbund, der nicht nur mit den Unternehmen, sondern auch mit der kommunalen Familie und den Wirtschaftsförderern der Region habe geschmiedet werden können. Alle Fäden liefen im IHK-Haus in Lübeck zusammen.

Man könne nicht darauf hoffen, dass sich im Zuge des Projekts automatisch eine positive Entwicklung in der Region Ostholstein und auch in den Kreisen weiter südlich einstellen werde. Vielmehr brauche es dazu gute Rahmenbedingungen, und zwar nicht nur während der Bauphase, sondern vor allen Dingen auch danach, um Chancen, die sich aus dem Projekt zweifelsfrei ergäben, auch nutzen zu können.

So müsse bei der Rahmensetzung auch die ergänzende Infrastruktur im Auge behalten werden. Die IHK zu Lübeck setze sich nicht umsonst seit vielen Jahren für eine ganze Reihe von Infrastrukturprojekten auch mit deutlich überörtlicher Bedeutung ein. In diesem Zusammenhang nenne er nur den Weiterbau der A 20 mit der westlichen Elbquerung und der A 21 mit der östlichen Elbquerung, den Bau des dritten Gleises und der S4, um die Schienenstrecke

zwischen Hamburg und Bad Oldesloe zu entlasten, sowie die Ertüchtigung der Bahnlinie zwischen Lübeck und Bad Kleinen.

Ein wichtiger Punkt, der der IHK zu Lübeck sehr am Herzen liege, sei die leistungsfähige Anbindung des Lübecker Hafens, der *das* Tor zum Ostseeraum und Logistkdrehscheibe sei. Er müsse auch von Norden aus über die Schiene gut angefahren werden können. Nur so sei es möglich, eine höhere Wertschöpfung zu generieren und die positiven Effekte aus der Fehmarnbeltquerung mit dem Lübecker Hafen zu verknüpfen und diesen Standort nachhaltig zu stärken.

Es dürfe aber nicht nur in Schiene und Straße investiert werden, sondern auch die Breitbandversorgung müsse ausgebaut werden. Der kleine Vorteil, den Schleswig-Holstein diesbezüglich gegenüber anderen Bundesländern habe, sei zwar gut. Dennoch müsse das Land da auf dem Gaspedal bleiben. Auch auf den Glasfaserausbau müsse ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Des Weiteren sei es wichtig, die bereits bestehenden Gewerbegebiete zeitnah an ein leistungsfähiges Netz anzubinden. Schließlich werde der Digitalisierung, nicht nur vor dem Hintergrund der Coronapandemie, in Zukunft eine immer größere Bedeutung zukommen.

Zudem sei zukünftig ein attraktives Angebot an Gewerbeflächen notwendig. Zusammen mit den Kreiswirtschaftsförderern der Region und auch den Landräten sei das Gewerbeflächenpotenzial untersucht und in diesem Zusammenhang eruiert worden, welcher Bedarf an Gewerbeflächen bis zum Jahr 2035 bestehe. Daraufhin sei mit einem Dienstleister eine Gewerbeflächenbedarfsprognose erstellt worden. Ergebnis sei, dass weit über 400 ha an zusätzlichen Gewerbeflächen in der HanseBelt-Region benötigt würden, damit die Effekte, die sich alle aus der neuen Magistrale für die regionale Wirtschaft erhofften, auch einträten. Insofern müsse geprüft werden, wie die Planung und die Erschließung von Gewerbeflächen ein Stück weit beschleunigt werden könnten.

Bereits im Januar beziehungsweise Februar 2021 solle mit der Durchführung von digitalen Informationsveranstaltungen begonnen werden. Die Unternehmen nicht nur in der HanseBelt-Region, sondern aus ganz Schleswig-Holstein müssten möglichst schnell mit den Vertretern der Konsortien zusammengebracht und in dem Sinne ertüchtigt werden, dass sie wüssten, was sie tun müssten, um auch an der Bauphase ein Stück weit partizipieren zu können. Darum wolle sich die IHK zu Lübeck verstärkt kümmern.

Die nächste Fehmarn Link Business Conference solle möglichst als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden. Am 2. Dezember 2020 habe sie in digitaler Form mit mehr als 300 Teilnehmern stattgefunden. Nichtsdestotrotz sei sie aus seiner Sicht äußerst erfolgreich gewesen.

Bei den Fehmarnbelt Days, die im kommenden Jahr gemeinsam mit dem Land durchgeführt werden sollten, gelte es, bei den Menschen Akzeptanz für das Projekt Feste Fehmarnbeltquerung zu schaffen und die Bevölkerung dabei ein Stück weit mitzunehmen.

Das Thema Ausbildung sei nicht nur Kerngeschäft der IHK zu Lübeck, sondern auch ein Herzensanliegen vieler Unternehmen in der Region. Bei den Ausbildungszahlen sei, sicherlich auch coronabedingt, ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Unternehmen in der gewerblichen Wirtschaft hätten schon immer ausgebildet und wollten dies auch zukünftig tun. Die IHK greife ihnen dabei unter die Arme. So werde es dänischen und auch deutschen Jugendlichen im Rahmen eines Förderprojekts ermöglicht, eine Verbundausbildung zu machen. Dänische Jugendliche könnten einzelne Praktikumstage, aber auch mehrere Monate in Deutschland absolvieren. Die Abschlüsse, die auf dänischer Seite erworben würden, würden auch in Deutschland vollständig anerkannt. Es hätten bereits Gespräche darüber begonnen, wie es gelingen könne, eine Ausbildung auch im Rahmen des Projekts Feste Fehmarnbeltquerung zu ermöglichen.

Wenn der Arbeitsmarkt in beiden Regionen als ein gemeinsamer Arbeitsmarkt betrachtet und verstanden werden solle, dann müsse von allen Seiten über unbürokratische Regelungen nachgedacht werden. Dabei sei selbstverständlich auch die Politik gefragt.

### **Unternehmensverband Ostholstein - Plön e. V.**

Herr Wendroth, Geschäftsführer, stellt zunächst den Unternehmensverband Ostholstein - Plön vor. Er bringt zum Ausdruck, der Verband habe sich drei Zielen verschrieben, nämlich dem wirtschaftlichen Erfolg der Mitgliedsunternehmen, dem Wohlergehen der Beschäftigten und der Weiterentwicklung der Region.

Dem Unternehmensverband Ostholstein - Plön sei es wichtig, dass der Bau des Fehmarnbelt-tunnels und der Hinterlandanbindung sowie die Ertüchtigung der Bahntrasse und der Bau der

Fehmarnsundquerung parallel liefern. Von großer Bedeutung sei auch der Weiterbau der A 20 und der A 21 zum Lenken der Verkehrsströme.

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden steigenden Lkw-Verkehrs setze er auf zusätzliche Betreuungseinrichtungen für die Lkw-Fahrer entlang der Trassen. Zum einen müssten die Menschen in den Blick genommen werden, die in den Lkws säßen. Zum anderen könne es nicht angehen, dass Lkws am Wochenende beispielsweise in Gewerbegebieten parkten, wie dies derzeit immer wieder der Fall sei.

Das richtige Lenken der Verkehrsströme sei für den Unternehmensverband Ostholstein - Plön besonders wichtig, weil die Region sehr stark vom Tourismus geprägt sei. Insofern wäre es ein Desaster, wenn der Schwerlastverkehr gezwungen wäre, Wege durch die Touristengebiete zu nehmen.

Ein Punkt, den er nicht zuletzt auch aufgrund der unterschiedlichen Mitgliedschaften im Verband ansprechen wolle, sei die Tatsache, dass er voraussetze, dass sowohl die Einfahrt in den Tunnel als auch die Zufahrt zum Fährhafen in gleicher Weise Berücksichtigung fänden, sodass es am Ende zu einer lebendigen Konkurrenz zwischen dem Fährbetrieb und der Tunnelnutzung komme.

Der Verband gehe davon aus, dass die großen Freizeiteinrichtungen ebenso wie die Strandbäder in der Region in Zukunft einen gewaltigen Aufwind erlebten. Den Binnenlandtourismus hingegen, beispielsweise in der Holsteinischen Schweiz, wolle er mit einem Fragezeichen versehen. Wichtig sei, Touristen vom bloßen Durchfahren der touristisch interessanten Gebiete abzubringen und sie stattdessen dort zu binden nach dem Motto: Verweilen statt durchstarten. - Insofern appelliere er daran, sich für den Auf- und Ausbau von Radwegen, Rastplätzen und auch Ladesäulen für E-Bikes zu engagieren, damit die Urlaubsqualität in der Region weiter zunehme. In diesem Bereich sehe er ein großes Potenzial.

Die Region verfüge auch über sehr starke und leistungsfähige sanitätsdienstliche Einrichtungen. Der Verband gehe davon aus, dass das deutsche Gesundheitswesen bei den Kundinnen und Kunden nördlich von Fehmarn durchaus eine hohe Attraktivität genieße. Insofern schließe er nicht aus, dass sich künftig entlang der A 1 noch weitere Gesundheitszentren etablierten, die für Tages- oder Zweitageseingriffe zur Verfügung stünden. Dies sei aber eher Spekulation und müsse dem Markt überlassen werden.

Ein Teil der Unternehmen aus den Bereichen Baugewerbe und Dienstleistungen stehe bereits in den Startlöchern. In diesem Zusammenhang wolle er die Gewerbegebiete ansprechen. Die Entwicklungsgesellschaft Ostholstein sei darum bemüht, zusätzliche Gewerbegebiete entlang der Verkehrsachse zu erschließen. Er merke immer wieder, dass sich andere Institutionen als der Unternehmensverband Ostholstein - Plön, die größer und leistungstärker seien, dieses Themas annähmen.

Auch der Natur- und Umweltschutz dürfe nicht vergessen werden und sei wichtig, um die Akzeptanz der Menschen in der Region für dieses Jahrhundertprojekt zu stärken. Die Einwände der Tunnelgegner, die sich auf den Natur- und Umweltschutz beriefen, seien durch das Gerichtsurteil vom November sauber abgearbeitet worden. Jetzt gelte es, sich der direkt Betroffenen des Projekts anzunehmen. Seiner Meinung nach müsse für sie Geld bis zur Grenze des Möglichen in die Hand genommen werden, damit das Projekt nicht daran scheitere, sondern zu einem Erfolg geführt werde.

\* \* \*

Auf eine Frage des Abg. Kilian teilt Herr Wendroth mit, an den Planungen zu dem Projekt seien bereits jetzt mittelständische Unternehmen in ganz bedeutender Weise beteiligt. Auch kleinere Unternehmen stünden bereits in den Startlöchern und warteten nur darauf, angesprochen zu werden. Der Unternehmensverband Ostholstein - Plön biete seinen Mitgliedsunternehmen an, miteinander zu netzwerken, um sich absprechen zu können und ein Teilprojekt womöglich gemeinsam anzugehen.

Auf den Einwurf der Abg. Redmann, dass die Einwände gegen den Tunnel noch lange nicht abgearbeitet seien, sondern dass lediglich die Klage abgewiesen worden sei, unterstreicht Herr Wendroth, die Grundhaltung des Unternehmensverbands Ostholstein - Plön, nämlich die Weiterentwicklung der Region, und der Natur- und Umweltschutz widersprächen sich gegenseitig nicht. Da er in der Region wohne, sei auch er direkt Betroffener.

#### **HanseBelt e. V.**

Herr Jorkisch, Vorstandsvorsitzender, erläutert, der HanseBelt stehe für einen Verein, für eine Initiative und für einen Unternehmensverbund in einer Region, die den Korridor von Hamburg

bis Fehmarn umfasse. Der Verein sei vor etwa zehn Jahren gegründet worden, um dieser Region auch einen Namen zu geben. Der HanseBelt sei ein geografisches Bindeglied zwischen Hamburg und Kopenhagen und die neue europäische Zukunftssachse. Er sei gleichzeitig auch eine Arbeitgebermarke, bei der die Menschen in den Mittelpunkt gestellt werden sollten.

Die HanseBelt-Initiative sehe in der Festen Fehmarnbeltquerung eine große Chance, die ergriffen werden müsse, um die Wertschöpfung in der Region zu erhöhen. Dies dürfe nicht nur der Politik und der Verwaltung überlassen werden. Mehr als 130 führende Unternehmen der Region engagierten sich aktuell und seien bereit, Verantwortung für die Gestaltung der Region zu übernehmen. Sie stellten nicht nur Anforderungen an die Politik und an die Verwaltung, sondern leisteten auch selbst ihren Beitrag, um die Region nach vorne zu bringen.

Die Gewinnung von Fachkräften sei eine große und wichtige Aufgabe. Dabei sei von besonderer Bedeutung, sie zunächst für die Region zu rekrutieren und dann auch dort zu halten.

Auch müsse es gelingen, in der Region eine moderne Unternehmenskultur zu etablieren, die die Menschen in den Mittelpunkt stelle und es schaffe, die positiven hanseatischen Werte wie beispielsweise die Verlässlichkeit und skandinavische Aspekte der Familienorientierung und der schlanken Hierarchien miteinander zu kombinieren. Die Unternehmen hätten sich sogar in einer Charta dazu verpflichtet.

Neben der Netzwerkfunktion sei das Standortmarketing ein weiterer wichtiger Teil der Arbeit der HanseBelt-Initiative. Sie leiste mit anderen Akteuren einen wichtigen Beitrag, um die Region bekannt zu machen und andere von ihr zu überzeugen, damit sie sähen, dass es sich lohne, in der Region zu investieren.

Der HanseBelt agiere im Schulterschluss mit der IHK zu Lübeck und stehe mit ihr in einer sehr engen Kooperation. Auch werde mit dem Regionalmanagement im HanseBelt kooperiert, unterstützt von der Landesregierung und vom Land Schleswig-Holstein. Auf dänischer Seite werde eng mit dem Fehmarnbelt Development zusammengearbeitet und an gemeinsamen Zielen gearbeitet, um die europäische Zukunftssachse zu entwickeln.

Er appelliere an die Ausschussmitglieder, sich im Landtag dafür einzusetzen, dass das relativ neu installierte Regionalmanagement im HanseBelt erhalten bleibe und fortgeführt werde und



dass die Mittel zur Verfügung gestellt würden, um die jeweiligen Projekte umsetzen zu können. Es seien drei Projekte entwickelt worden, die der Region einen Schub nach vorne geben sollten. Auf nationaler und auch auf internationaler Ebene müsse deutlich werden, dass der Norden richtig gut sei und der HanseBelt sich den wichtigen Zukunftsfeldern zuwende. Dies alles könne aber nur mit der Unterstützung der Politik gelingen, die die hierfür erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen müsse.

Herr Dr. Buchholz gibt bekannt, die entsprechenden Projektmittel seien im Haushalt vorgesehen, weil mittlerweile eine Einigung mit dem Innenministerium erfolgt sei.

\* \* \*

Auf die Frage des Abg. Vogel, ob Schleswig-Holstein mittlerweile so aufgestellt sei, dass ein Interessent, der sich hier ansiedeln wolle, auch einen geeigneten Standort im Land finde, antwortet Herr Jorkisch, früher habe jede Region im Großen und Ganzen immer nur für sich gehandelt und gedacht. Aber zwischenzeitlich präsentierten sich ganz Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam als Wirtschaftsregion Nord. In dieser Hinsicht sei man schon einen großen Schritt vorangekommen. In der heutigen Zeit müsse nun einmal in größeren Einheiten und Regionen gedacht werden, um im nationalen und internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Nicht nur ausländischen Unternehmen müsse aufgezeigt werden, dass der Norden ein enorm großes Potenzial für wirtschaftliche und auch gesellschaftliche Entwicklungen habe und eine Vielzahl von guten Perspektiven biete. Dabei seien Schleswig-Holstein und Hamburg auf einem guten Weg.

Herr Dr. Buchholz hebt hervor, der HanseBelt passe sich insoweit sehr gut in die Gesamtstrategie des Landes ein, als die Außendarstellung sowohl in regionaler Hinsicht als auch landesbezogen erfolge und in der Metropolregion Hamburg mitgearbeitet werde. Das Kirchturmdenken sei mittlerweile überwunden worden. Das Land insgesamt präsentiere sich sehr gut. Trotzdem gelte es, auch regionale Unterschiede herauszuarbeiten und die jeweiligen Spezifika der verschiedenen Regionen des Landes ganz besonders zu thematisieren. Dies mache HanseBelt aus seiner Sicht sehr gut, auch im Zusammenspiel mit anderen Akteuren.

## Stadt Fehmarn

Herr Zuch, Leiter Regionalbüro und Stabsstelle Regional- und Projektmanagement im Zuge des Baus einer Festen Fehmarnbeltquerung, trägt vor, die Stadt Fehmarn stelle sich selbstverständlich ihren Herausforderungen. Zum 1. Oktober 2019 sei die Stelle der Wirtschaftsförderung geschaffen und besetzt worden. Die Stadt Fehmarn wolle von der Lage an der Landesentwicklungsachse der Fehmarnbeltquerung auch einen Nutzen haben. Ziel sei die Schaffung von qualifizierten Dauerarbeitsplätzen, vor allem für die Jugend Fehmarns und die Region. Als Hauptbetroffene und Namensgeberin der künftigen Querung hätten Stadt und Insel auch einen gewissen Anspruch darauf.

Die Baumaßnahme Fehmarnbelttunnel werde im Jahr 2021 auf Fehmarn beginnen. Die Aufnahme der Ausbauarbeiten der B 207 zur vierspurigen Bundesstraße sei absehbar, ebenso der Beginn der Schienenausbauarbeiten und die Errichtung der neuen Fehmarnsundquerung. Diese Großbaustellen, die überwiegend zeitgleich abgewickelt würden, würden die Einwohner und die Betriebe der Stadt vor ganz besondere Herausforderungen stellen.

Die Erreichbarkeit, die Zu- und Abfahrt, werde durch verkehrliche Einschränkungen infolge der Baustelle der B 207 erheblich eingeschränkt sein. Von einem Stau beziehungsweise einer Verkehrsumleitung ab dem Ende der A 1 beziehungsweise zur A 1 sei auch Fehmarn direkt betroffen. Es gebe nun einmal nur einen Weg von und nach Fehmarn. Umleitungen seien so gut wie ausgeschlossen. Zusätzlich werde der Schienenverkehr nach und von Fehmarn mit Beginn der Schienenausbauarbeiten ab Neustadt in Holstein für die Dauer von mindestens sechs bis acht Jahren eingestellt.

Die Bauarbeiten würden sich insgesamt negativ auf alle Beschäftigten auswirken, die nach Fehmarn beziehungsweise auf das Festland pendelten. Dies gelte ebenso für die Belieferung der Betriebe und Haushalte auf Fehmarn sowie für Dienstleistungen und Arbeiten, die auf dem Festland erbracht würden. Es gelte, vor Ort einen Zeitraum von insgesamt bis zu zehn Jahren zu ertragen und betrieblich zu überleben.

Im Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung sei die Forderung nach einer Koordination der vier Großbaustellen erhoben worden. Einer der Vorhabenträger müsse den Hut aufhaben und mit der Region sowie dem Kreis Ostholstein zusammenarbeiten, um eine Koordination zu gewährleisten, damit die negativen Auswirkungen der Baumaßnahmen minimiert werden könnten.

Besonders betroffen sei auch das Fährunternehmen Scandlines als größter Arbeitgeber der Stadt sowie dessen Zuliefer- und Dienstleistungsbetriebe. Sie alle lebten von einem reibungslosen Zu- und Ablauf im Fährbetrieb, der während der Bauarbeiten mit Sicherheit gestört sein werde.

Über die Gefahren für Fehmarn und das benachbarte Festland als Tourismusstandort während der Bauarbeiten wolle er sich an dieser Stelle nicht weiter auslassen. Fest stehe, dass diese Haupteinnahmequelle Fehmarns durchaus gefährdet sei.

Während der Bauarbeiten und auch noch danach könne er sich ein Informations- und Ausstellungszentrum Feste Fehmarnbeltquerung und Fehmarnsundquerung sehr gut vorstellen. Dieses Infozentrum könne über die Baumaßnahmen der Belt- und der neuen Sundquerung und ihre Anbindungen sowie über die Auswirkungen auf Fehmarn und die Region informieren. Auch bestehe die Möglichkeit eines Monitorings über den Lebensraum Ostsee. Mit diesem Standort könnten die Themen Klimawandel und Herausforderungen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste im Hinblick auf den unvermeidbaren Anstieg des Meeresspiegels sinnvoll miteinander verbunden werden. Auch dafür sei finanzielle Unterstützung erforderlich.

Eine Frage, die die Stadt Fehmarn seit dem Beginn der Diskussionen um die Fehmarnbeltquerung umtreibe, sei, ob es für die Fehmaranerinnen und Fehmaraner sowie für die Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Region einen speziellen Tunneltarif geben werde. Die Einführung eines solchen Tarifs würde dem Austausch in der Grenzregion mit Sicherheit sehr helfen und den Auf- und Ausbau wirtschaftlicher Möglichkeiten fördern.

\* \* \*

Auf Fragen des Abg. Vogel äußert Herr Zuch, bezüglich des Schienenersatzverkehrs während der Bauarbeiten sei von NAH.SH ein Konzept ausgearbeitet worden, das ab Neustadt in Holstein einen Busverkehr im Stundentakt von und nach Fehmarn vorsehe. Es bestehe allerdings die Befürchtung, dass auch die Busse auf der B 207 im Stau stünden. Die Stadt Fehmarn sei momentan noch skeptisch, ob das erarbeitete Konzept der Bahn unter dem Strich aufgehen werde. Alles Weitere müsse erst die Praxis zeigen.

In Sachen Sicherheit und Brandschutz im Fehmarnbelttunnel habe die Stadt Fehmarn ein Normenkontrollverfahren angestrengt. Diesbezüglich müsse bei der Finanzierung noch nachgebessert werden.

Femern A/S habe zusammen mit dem Innenministerium und Fachleuten der Feuerwehr ein Sicherheitskonzept erarbeitet. Die Stadt Fehmarn und der Kreis Ostholstein seien bislang nicht darin eingebunden gewesen und würden erst Anfang des kommenden Jahres einsteigen. Wie es gelingen könne, eine ausreichende Zahl von Feuerwehrleuten nach Fehmarn zu bekommen und dort auch zu halten, könne er jetzt noch nicht sagen. Immerhin würden mindestens 39 hauptamtliche Feuerwehrleute benötigt. Dafür sei sicherlich auch die Unterstützung des Landes erforderlich, weil die Stadt Fehmarn allein dies nicht werde leisten können.

Hinsichtlich einer möglichen Verstärkung der Polizeikräfte auf Fehmarn lägen ihm zum jetzigen Zeitpunkt keine Erkenntnisse vor.

In Bezug auf die Neuansiedlung von Unternehmen auf Fehmarn könne er mitteilen, dass einmal ein neues Gewerbegebiet auf der Insel ins Spiel gebracht worden sei. Herr Schönfeldt von der Baltic FS habe sich seinerzeit sehr dafür engagiert und sich Flächen gesichert. Aber seines Wissens sei dies damals durch einen Bürgerentscheid abgelehnt worden. Fehmarn habe Landwirtschaft, Tourismus, Campingplätze und Gewerbegebiete. Da der Platz auf einer Insel nun einmal beschränkt sei, müssten erst die weiteren Entwicklungen abgewartet werden.

Abg. Hansen teilt zu der Verstärkung der Polizeikräfte mit, die Personalbemessungskriterien würden jährlich überprüft. Die Anforderungen wüchsen mit dem Projektfortschritt.

Auf seine Frage zu den anstehenden Verkehrsprojekten auf Fehmarn zeigt Herr Zuch auf, bis auf Femern A/S, die im Jahr 2021 mit der Baumaßnahme beginnen wolle, lägen noch keine Zeitpläne der einzelnen Vorhabenträger vor. Über die restlichen Klagen gegen die B 207, die beim Obergericht Schleswig anhängig seien, werde voraussichtlich im Februar nächsten Jahres entschieden. Erst danach könne mit den Arbeiten begonnen werden. Für das Schienenvorhaben der Bahn laufe ein Planfeststellungsverfahren beziehungsweise ein Änderungsverfahren bezüglich des Lärmschutzes. Für die Fehmarnsundquerung sei die Vorplanung abgeschlossen worden. Nun folgten die Entwurfs- und die Genehmigungsplanung. Da alle Vorhabenträger ihre jeweiligen Projekte im Jahr 2029 fertiggestellt haben wollten, müsse zeitgleich gebaut werden.

(Unterbrechung: 12:35 bis 14:00 Uhr)

### **Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH und Tourismusverband Schleswig-Holstein e. V.**

Herr Meyer, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein und Mitglied des Vorstands des Tourismusverbands Schleswig-Holstein, berichtet, die Wirtschaft im Kreis Ostholstein befasse sich schon seit Jahren intensiv mit der Frage, welche wirtschaftlichen Chancen sich für die Region im Zuge des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung ergäben.

Eine große Herausforderung werde die Bereitstellung von ausreichend Gewerbeflächen sein. Dänemark sei da etwas besser aufgestellt und schaffe Gewerbeflächen in großem Umfang. Umso mehr sei es der Auftrag der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein, die entsprechenden Voraussetzungen hierfür auch auf deutscher Seite zu schaffen. So seien bereits Potenziale geprüft und mögliche Standorte identifiziert worden. Auch in den Nachbarkreisen sei ein Bedarf an Gewerbeflächen ermittelt worden.

Um die vielen Chancen, die sich im Rahmen der Festen Fehmarnbeltquerung ergäben, auch umsetzen zu können, müssten Angebote unterbreitet und rechtzeitig auf den Markt gebracht werden, damit sich Unternehmen in der Region ansiedelten. Wichtig sei auch, die Nachfrage nach Gewerbeflächen bedienen zu können. Nach heutigem Stand sei dies bedauerlicherweise kaum oder gar nicht der Fall. Um dieses Problem zu lösen und die künftigen Herausforderungen anzugehen, bedürfe es der Unterstützung des Landes.

### **Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH**

Herr Hinselmann, Geschäftsführer, hebt hervor, im Kreis Stormarn stünden die Chancen, die die Feste Fehmarnbeltquerung biete, im Vordergrund und nicht die Risiken, auch wenn diese selbstverständlich nicht ausgeblendet werden dürften. In diesem Zusammenhang nenne er nur die Lärmimmissionen entlang der Bahnstrecke, wenn in etwa zehn Jahren Hunderte von Güterzügen durch Reinfeld, Bad Oldesloe, Bargtheide und Ahrensburg bis Hamburg führen. Dies sei eine Belastung, die technisch begrenzt werden müsse. Der Kreis Ostholstein sei bezüglich dieser Thematik insofern sehr erfolgreich gewesen, als die Bahntrasse dort völlig neu konzipiert werde. Seiner Meinung nach sei im Kreis Stormarn in dieser Hinsicht zu wenig getan

worden. Insofern könne er nur hoffen, dass die Menschen, die direkt an der Bahntrasse lebten, ausreichend vor dem Lärm geschützt würden. Dazu seien die Deutsche Bahn und die politisch Verantwortlichen in Berlin aufgerufen.

Ihm sei ein sehr wichtiges Anliegen, dass der Kreis Stormarn nicht zu einem Transitkreis werde, auch wenn er durch die Magistralen - sei es die Bahnlinie oder die A 1 - im Grunde genommen dafür prädestiniert sei. Der Kreis werde durch die großen Magistralen nicht nur aufgeteilt, sondern auch durchquert.

Der Kreis Stormarn liege an schleswig-holsteinischen Landesentwicklungsachsen. Ein wichtiges Kriterium in diesem Zusammenhang seien die Gewerbeflächen, die die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn im Fokus habe. Ihre vordringlichste Aufgabe sei die Entwicklung und Vermarktung von Gewerbeflächen. Sie vermarkte jedes Jahr mehr als 10 ha Gewerbeflächen an Kunden. Im Zuge des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung müssten Gewerbeflächenstandorte, die sich in der Regel in unmittelbarer Nähe zu einer Autobahn befänden, planerisch aufbereitet werden. Multiple Faktoren könnten einer Entwicklung entgegenstehen, so beispielsweise das Planungsrecht der jeweiligen Kommune, die selbst entscheide, ob sie eine Fläche entwickeln wolle oder nicht.

Über allem stehe die Landesplanung, die raumordnerische Aufgaben habe und stets auf eine stringente Umsetzung der raumplanerischen Grundsätze achte. Dies mache es für einen Entwickler nicht immer einfach, weil es deswegen oftmals Widerstände gegen die eine oder andere Entwicklung gebe, die sich vor Ort abzeichne. Der Kreis Stormarn agiere mit den Nachbarkreisen, namentlich dem Herzogtum Lauenburg, der Hansestadt Lübeck, dem Kreis Segeberg und dem Kreis Ostholstein, um gemeinsam mit einem intern abgestimmten Entwicklungskonzept auf die Landesplanung zuzugehen. Aus seiner Sicht sei die Landesplanung zurzeit der größte Hemmschuh und der stärkste Widerpart bei der Entwicklung neuer Flächen.

Die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn versuche, an den Magistralen geeignete Flächen für das Gewerbe bedarfsgerecht aufzubereiten und zur Verfügung zu stellen, sodass sich Unternehmen ansiedeln könnten. Er nenne exemplarisch die Orte Braak, Siek, Bad Oldesloe und Reinfeld, die durch die erwartete Entwicklung im Zuge des Baus der Festen Fehmarnbeltquerung weiter prosperieren könnten. Der Fokus liege dabei auf Unternehmen, die Arbeitsplätze schafften und den Kommunen Gewerbesteuererinnahmen brächten.

Auch für die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn eröffne sich aufgrund der Querung des Fehmarnbells inklusive der gesamten Infrastrukturmaßnahmen eine große Chance. Ein wichtiger Teil ihrer Arbeit sei die Schaffung einer guten und bedarfsgerechten Infrastruktur, damit die Wirtschaft nicht nur funktionieren, sondern auch prosperieren könne. Die Feste Fehmarnbeltquerung werde mit Sicherheit positive Effekte bringen, auf die die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn vorbereitet sei.

### **Facharbeitsgruppe (FAG) Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg**

Herr Zeinert, Vorsitzender der FAG Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg und Hauptgeschäftsführer der IHK Lüneburg-Wolfsburg, legt dar, die Metropolregion Hamburg habe ihre Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit in einem aufwendigen Verfahren durch die OECD untersuchen lassen. Die Ergebnisse seien vor etwa einem Jahr vorgestellt und mit anderen Metropolregionen in Deutschland und weltweit verglichen worden. Dabei sei deutlich geworden, dass die Metropolregion Hamburg nicht besonders gut aufgestellt sei und sie zu wenig aus ihren Möglichkeiten mache. Explizite Kritikpunkte seien die zu geringe Innovationsfähigkeit, das zu geringe Humankapital sowie Defizite bei Infrastruktur und Mobilität. Deswegen sei die Erreichbarkeit der Metropolregion von außerhalb und die Mobilität innerhalb der Metropolregion ein Schwerpunkt der Arbeit in der Facharbeitsgruppe Wirtschaft.

Das Projekt der Festen Fehmarnbeltquerung setze an diesen drei Kritikpunkten an. So werde die Metropolregion Hamburg durch dieses Vorhaben enger und besser an die Wachstumsregion Öresund mit Kopenhagen und Malmö angebunden, die in wesentlichen Teilen deutlich besser als die Metropolregion Hamburg abschneide.

Mit der Festen Fehmarnbeltquerung werde eine physische, aber auch mentale Barriere beseitigt, um den wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Austausch zwischen den beiden Regionen nach vorne zu bringen. Mehr Austausch sei letztlich auch die Grundvoraussetzung dafür, dass Innovationsfähigkeit entstehen könne und der fachliche Austausch sowie die Kooperation zwischen den Hochschulen besser würden. Auch sei mehr Austausch der Nährboden für erfolgreiche gemeinsame Neuerungen, auch in Unternehmen und über Landesgrenzen hinweg.

Die Feste Fehmarnbeltquerung reduziere auch die Fahrzeiten, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Somit werde neben der Innovationsfähigkeit auch am zweiten Kritikpunkt der

OECD angesetzt, nämlich dem zu geringen Humankapital. Zum einen fehle es derzeit an ausreichend qualifizierten Fachkräften und zum anderen an hoch qualifizierten Jobs. Durch die Reduzierung der Fahrzeiten wachse auch der Arbeitsmarkt der jeweiligen Regionen zusammen.

Nicht zuletzt werde die Erreichbarkeit der Regionen ebenfalls verbessert, wenn auch dringend notwendige Folgeprojekte mit ganzer Kraft angegangen würden. Dazu gehörten die zügige Weiterplanung und Realisierung beispielsweise der A 20, der A 21 und der A 39. Gerade im Hinblick auf die zu erwartende größere Verkehrsmenge sei um Hamburg herum ein leistungsfähiges Bypasssystem erforderlich. Die OECD habe dazu geschrieben, Umfahrungstrassen seien ebenfalls eine vielversprechende Option, um Engpässe beim Personen- und Güterverkehr um die Kernstadt Hamburg herum auf längere Zeit zu reduzieren.

Die Menschen lebten heute in einer hoch spezialisierten und arbeitsteilig organisierten Wirtschaftswelt. Verschiedene Regionen bildeten unterschiedliche Cluster und Schwerpunkte aus. Lieferketten entstünden über Grenzen hinweg. Letztlich seien effiziente Verkehre die Grundvoraussetzung für das Funktionieren genau dieser Mechanismen. Deswegen sei auch die Verkehrsinfrastruktur ein zentral wichtiger Standortfaktor für die Metropolregion Hamburg.

Die Feste Fehmarnbeltquerung eröffne neuen Möglichkeiten dort einen Raum, wo diese bislang deutlich eingeschränkt seien, und zwar durch mehr Austausch und ein Zusammenwachsen der Regionen innerhalb Deutschlands, aber auch innerhalb Europas. So werde die Fehmarnbeltquerung zu einem „enabler“ für mehr Austausch und mehr Innovation in der Metropolregion Hamburg. Damit würden wesentliche Ziele des OECD-Berichts aufgegriffen.

### **Ostsee-Holstein-Tourismus e. V.**

Frau Lauritzen, Geschäftsführerin, referiert anhand einer PowerPoint-Präsentation (**Anlage 4**) über die Effekte der Festen Fehmarnbeltquerung auf den Tourismus.

\* \* \*

Auf Fragen aus dem Ausschuss antwortet Frau Lauritzen, schon heute werde daran gearbeitet, die Sprachkenntnisse der im Tourismusbereich beschäftigten Menschen zu verbessern



und zu erweitern, beispielsweise auch über den HanseBelt, und die Betriebe und Partner in der Region diesbezüglich mitzunehmen. Schließlich könne nicht erst dann damit begonnen werden, wenn es eigentlich schon zu spät sei. Aber solange die Anbieter in der Region dermaßen mit deutschen Touristen gesättigt seien - schließlich kämen nur 7 % der Gäste in der Region aus dem Ausland -, sei es schwierig, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Betrieben zu motivieren, vielleicht noch eine weitere Sprache zu lernen, beispielsweise Dänisch.

Eine Fahrt durch den Fehmarnbelttunnel werde sicherlich nicht der primäre Grund sein, weswegen Menschen die Region besuchten und dort Urlaub machten. Aber zweifelsohne werde es auch einige Touristen aus Neugier für den neuen Tunnel in die Region ziehen. Wenn sie als Urlaubdestination punkten wolle, dann könne dies nur über eine gute Infrastruktur, qualitativ hochwertige Angebote sowie hervorragende Hotels und eine ausgezeichnete Gastronomie funktionieren. Dies seien einige der Gründe, warum Menschen in den Urlaub führen.

Man könne durchaus davon ausgehen, dass der sogenannte Baustellentourismus nicht attraktiv sei. Die Gutachter der Grundlagenstudie, die sie in ihrem Vortrag erwähnt habe, hätten aber Vergleichsbeispiele wie den Rügen-Damm herangezogen und seien zu dem Ergebnis gekommen, dass sich Menschen sehr wohl für solche Baustellen interessierten und sie sich anschauen wollten. Insofern sei es fraglos wichtig, ihnen vor Ort entsprechende Informationen zur Verfügung zu stellen. Da es ohnehin schon ein Infocenter für Fehmarn gebe, das gegebenenfalls nur noch erweitert werden müsste, würde sie diese Thematik nicht komplett neu denken.

Inwieweit der Tagestourismus in Zukunft ausgebaut werden könne, hänge auch von einem guten Marketing ab. Marketingmittel würden über die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein und den Ostsee-Holstein-Tourismus zur Verfügung gestellt. Wichtig sei aber auch, dass die Betriebe mitmachten und sich qualifizieren ließen. Dann könne der Tourismus mit Tagesgästen aus Lolland, Falster, Kopenhagen und darüber hinaus sicherlich gesteigert werden.

Der Verkehr im Jütland-Korridor Richtung Kopenhagen werde vermutlich weniger werden, weil sich die Fahrtzeit dorthin durch den Fehmarnbelttunnel in Zukunft deutlich verkürzen werde. Damit gingen sicherlich auch Veränderungen beim Stop-over-Tourismus einher. Dieser könne sich zweifelsohne verlagern, habe aber nicht in erster Linie etwas mit dem jeweiligen touristischen Angebot vor Ort zu tun, sondern schlicht und einfach mit der Zeitersparnis.

Herr Zeinert berichtet, im Jahr 2018 hätten die Metropolregion Hamburg und die Metropolregion Kopenhagen-Malmö einen Kooperationsvertrag geschlossen. In der Zwischenzeit sei eine ganze Reihe von Projekten in der Wirtschaft und auch mit den Hochschulen angeschoben worden. Diese seien allerdings wegen der Coronapandemie etwas ins Stocken geraten, weil der persönliche Austausch der Menschen im Rahmen von Kooperationsprojekten, gerade wenn sie noch in den Kinderschuhen steckten, extrem wichtig sei.

Die Industrie- und Handelskammern hätten zwischen den beiden Metropolregionen ein Austauschprogramm für Auszubildende auf den Weg gebracht. Damit werde auch das Thema Sprachkompetenz in großen Teilen abgedeckt. Dieses Austauschprogramm sei im Zuge der weltweiten Pandemie ebenfalls etwas ins Stocken gekommen. Er gehe aber davon aus, dass es nach dem Ende der Pandemie durchstarten werde.

Für das Zusammenwachsen von Regionen sei es sehr wichtig, junge Leute auch über Landesgrenzen hinweg miteinander in Kontakt zu bringen. Dafür sei es hilfreich, zwischen den jeweiligen Ländern nicht allzu lange unterwegs sein und auch die Verkehrsmittel nicht allzu häufig wechseln zu müssen. Auch in dieser Hinsicht helfe die Feste Fehmarnbeltquerung ein gutes Stück weiter.

Die A 21 mit einer neuen Elbbrücke bei Geesthacht, deren Errichtung im Jahr 2022 in Angriff genommen werden solle, solle in Zukunft als Bypass für die im Hamburger Bereich häufig überlasteten Autobahnen 1 und 7 dienen. In diesem Zusammenhang wolle er auch den Lückenschluss der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ansprechen. Diese jeweils mehrjährigen Projekte würden die Region erheblich belasten, seien aber aus seiner Sicht sehr wichtig. Durch diesen Lückenschluss werde die Region zwischen Hannover, Braunschweig und Wolfsburg, eine der forschungsintensivsten Regionen in ganz Europa, direkt an die Metropolregion Hamburg angeschlossen. In keinem anderen Teil Europas befänden sich so viele außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und so viele frei finanzierte Forschungskapazitäten pro Industriearbeitsplatz wie dort. Auch für Schleswig-Holstein sei es von großem Vorteil, wenn diese forschungsintensivste Region Europas, die lediglich 100 km südlich liege, schnell erreichbar sei.

Herr Hinselmann legt dar, die Menschen im Kreis Stormarn, die an der Bahnstrecke wohnten, erachteten den vorgesehenen Schutz gegen die Lärmimmissionen der Züge als nicht ausreichend. Sie könnten nicht nachvollziehen, dass sie in Ahrensburg, Bargteheide und Bad

Oldesloe mit Schallschutzwänden leben müssten, während in Ostholstein sogar eine Trassenverlegung geplant sei.

Die Gewerbeflächen, die in der Region in den nächsten Jahren entwickelt werden sollten oder die sich zum Teil schon in der Entwicklung befänden, seien mitnichten ausreichend. Überall herrsche eine Flächenknappheit. Diese sei aber politisch gewollt und für die Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn insofern eine Rahmenbedingung, mit der sie umgehen müsse. Die Landesplanung sei darauf bedacht, dass die Flächen limitiert seien und auch blieben. Zahlreiche kommunale Gebietskörperschaften im Kreis Stormarn und auch anderswo sprächen sich ohnehin gegen eine gewerbliche Entwicklung, Straßenbaumaßnahmen, Wohnraumverdichtung und so weiter aus. Da derartige Themen kommunalpolitisch zum Teil hochumstritten seien, gebe es diesbezüglich auch keinen Freibrief, mehr zu tun.

Der Begriff „Logistik“ sei im Kreis Stormarn keineswegs ein Unwort. Auch dort gebe es Logistikzentren. Was es allerdings im Kreis Stormarn nicht gebe und vermutlich auch nicht geben werde, sei eine großflächige Ansiedlung von Logistikunternehmen wie beispielsweise in Rade südlich von Harburg, weil es zum einen keine geeigneten Flächen dafür gebe und zum anderen auch der politische Willen dazu fehle.

Um die Entwicklung in der Region zu verstärken und voranzutreiben, könne das Land im Bereich der Landesplanung durchaus etwas tun. Im Entwurf des Landesentwicklungsplans sei festgeschrieben worden, dass die Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2030 von 2,6 auf 1,3 ha halbiert werden solle. Dies bedeute eine Limitierung in allen Bereichen. Einige Stimmen in Schleswig-Holstein meinten sogar, diese Reduzierung sei zu viel. Seiner Meinung nach sei diese Einschränkung aber völlig richtig, weil mit der Ressource Boden sorgsam umgegangen werden müsse. Die Landesplanung könne allerdings dabei helfen, das eine oder andere Türchen zu öffnen. Der Landesentwicklungsplan enthalte auch eine Passage, in der der Hamburger Rand anders bewertet werde als das übrige Land Schleswig-Holstein, was auch völlig richtig sei.

Schon als junger Ingenieur bei Hochtief habe er sich mit dem Fehmarnbelttunnel befasst. Insofern begleite ihn dieses Projekt schon fast sein ganzes Leben lang. Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung sei eine richtige politische Entscheidung gewesen. Er hoffe, dass sie recht bald umgesetzt werde, auch wenn die politischen und rechtlichen Hürden zum Teil sehr hoch seien. Ihm persönlich dauere das

Ganze viel zu lange. Er sei aber guter Hoffnung, dass dieses Jahrhundertprojekt bald in Angriff genommen werden könne und irgendwann auch vollendet sein werde.

Herr Meyer ergänzt, dass die Landesplanung in Schleswig-Holstein schlicht und einfach ein bisschen mehr Mut haben müsse.

### **Kreis Ostholstein und Fehmarnbelt-Komitee**

Herr Sager, Landrat des Kreises Ostholstein und Vorsitzender des Fehmarnbelt-Komitees, führt aus, auch der Kreis Ostholstein befasse sich schon sehr lange mit den Auswirkungen der Fehmarnbeltquerung. Die Parole des Kreises, die er schon Anfang des Jahrtausends ausgegeben habe, laute, er wolle die Chancen der Fehmarnbeltquerung maximieren und die Risiken minimieren. Die Menschen in Ostholstein seien sowohl der Fehmarnbeltquerung als auch der Schienenanbindung im wahrsten Sinne des Wortes am nächsten. Er gehe davon aus, dass eine derart große Verkehrsinfrastruktur in der heutigen Zeit nur mit den Menschen geplant und umgesetzt werden könne und nicht gegen sie. Dabei seien einige Punkte von ganz erheblicher Bedeutung.

Auch mithilfe des Dialogforums Feste Fehmarnbeltquerung sei es geglückt, in Bezug auf den Lärmschutz sehr viel für Ostholstein zu erreichen. Der übergesetzliche Lärmschutz sei in diesem Sommer vom Bundestag beschlossen worden. Dies bedeute für Ostholstein fast eine viertel Milliarde € zusätzlich, was er sehr begrüße. Allerdings bedauere er, dass es noch immer keine Gesamtlärbetrachtung gebe, die seines Erachtens erforderlich sei, weil die kumulierte Lärmbelastung von Autobahn, Straße und Schiene bisher nicht abgebildet werde. Es bedürfe der Unterstützung seitens Schleswig-Holsteins für eine Bundesratsinitiative zur Regelung der Gesamtlärbetrachtung, die vom Land angeschoben werden müsse. Sicherlich hätten auch viele andere Länder, beispielsweise entlang der Rheinschiene oder in Süddeutschland, ein Interesse daran. Ohne eine Gesamtlärbetrachtung, auf die er weiterhin hoffe, gelange man nicht zu vernünftigen Ergebnissen.

Der Kreis habe angeregt, in Ostholstein ein Modellvorhaben zur Gesamtlärbetrachtung gemeinsam mit dem Land und der Autobahn GmbH zu initiieren und durchzuführen. Zu dieser Thematik verhalte sich das Land Schleswig-Holstein bisher sehr zurückhaltend. Der Kreis Ostholstein benötige hier aber Unterstützung, weil er es den Menschen und auch der Wirtschaft in Ostholstein schuldig sei, dass in dieser Hinsicht etwas geschehe.

Ein weiterer wichtiger Bereich sei die Ausschöpfung von Potenzialen. Herr Meyer von der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein habe dargelegt, welche Chancen in Bezug auf Ansiedlungen im Bereich der Wirtschaft bestünden. Es gebe aber noch mehr Chancen, beispielsweise mit Blick auf neu zu schaffenden Wohnraum. Neue Verkehrswege schafften genauso Nachfrage nach mehr Wohnraum wie beispielsweise verändertes Arbeitsverhalten von Menschen. Mehr Arbeit im Homeoffice sei nicht nur zu Zeiten von Corona möglich. Dies werde in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen. Auch bestünden mehr Notwendigkeiten für Coworking Spaces. In Neustadt in Holstein gebe es dazu schon ein vorbildliches Projekt, das gut funktioniere. Insofern würden auch im ländlichen Raum mehr Wohnraum und insofern eine flexible Landesplanung benötigt. Die Landesplanung müsse deutlich flexibler werden, damit die neuen Möglichkeiten des Arbeitens auch genutzt und Wohnraum und Gewerbe nicht nur entlang der Strecke selbst, aber auch dort, geschaffen werden könnten.

Der öffentliche Personennahverkehr in der Region werde zwar immer als starkes Zugpferd der Zukunft propagiert. Er habe allerdings Bedenken, ob man sich am Ende nicht eher einen lahmen Gaul einhandele. Damit in Zukunft wirklich auf den ÖPNV gesetzt werden könne, sei dringend und zwingend ein verbesserter Takt im Schienen- und Busverkehr notwendig. Im Minimum sei von Neustadt in Holstein nach Fehmarn ein Stundentakt und Richtung Lübeck sowie Hamburg ein Halbstundentakt erforderlich. Auch sei in den jeweiligen Bahnhöfen eine bessere Aufenthaltsqualität vonnöten, wenn mehr Menschen in die Züge und die Busse gebracht werden sollten.

Das Fehmarnbelt-Komitee identifiziere durch die Feste Fehmarnbeltquerung erheblich größere Chancen auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt in der gesamten Fehmarnbeltregion, von Seeland über Lolland und Falster bis in den deutschen Wirtschaftsraum, der über Ostholstein hinausgehe. Vor diesem Hintergrund begrüße er die Initiative der Pendlerinfo in Padborg, die Grenzpendlerberatung auch auf die Fehmarnbeltregion ausweiten zu wollen.

Abschließend wolle er noch auf zwei Aspekte aus dem Positionspapier des Fehmarnbelt-Komitees eingehen.

Sowohl auf dänischer als auch auf deutscher Seite gebe es den Wunsch nach verbesserten Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten bei der Bahn, und zwar im Fern- und auch im Regionalverkehr. Ansonsten sei der Nutzen der Fehmarnbeltquerung für die Menschen, die in der Region lebten und die Bahn nutzen wollten, nicht gegeben.

Auch müsse es gelingen, denjenigen, die in der Region wohnten, einen günstigeren Ticketpreis für die Tunnelnutzung zu berechnen als beispielsweise Urlaubern. Wenn die Fehmarnbeltquerung die Menschen in verschiedenen Ländern zusammenbringen solle, dann bedürfe es einer differenzierten Tarifgestaltung. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass die Querung nicht hinreichend genutzt werde.

### **Fehmarnbelt Development und Lolland Kommune**

Herr Römer Winther führt für die Lolland Kommune aus, sie freue sich sehr über den Start des Fehmarnbeltprojekts. Für lokale Unternehmen gebe es dadurch viele neue Möglichkeiten, zusätzliche Aufgaben zu übernehmen und somit mehr Arbeitsplätze und Wachstum zu schaffen. Die Lolland Kommune arbeite bezüglich der Unterbringung, der Planung und Behördengängen in den kommenden Jahren eng mit Fehmarn Belt Contractors und Femern Link Contractors zusammen. Sie habe schon immer eine proaktive Strategie in Bezug auf das Fehmarnbeltprojekt verfolgt. Dies sei notwendig, wenn das Projekt auch auf der dänischen Seite der Fehmarnbeltregion eine optimale Entwicklung nehmen solle. Die Lolland Kommune arbeite auch eng mit Fehmarnbelt Development zusammen, um neue Arbeits-, Ausbildungs- und Praktikumsplätze für junge Menschen auf Lolland und Falster zu schaffen.

Es sei bereits eine Reihe von Initiativen in Gang gesetzt worden, um Wachstum zu schaffen. So sei bei Maribo ein neues Gewerbegebiet fertiggestellt worden. Die ersten Unternehmen zögen bereits ein. Darüber hinaus bestünden Pläne für mehrere große Ferienorte an der Südküste von Lolland. Fehmarnbelt Development arbeite sehr aktiv mit Lolland, dem Kreis Ostholstein und den deutschen Gemeinden zwischen Puttgarden und Lübeck zusammen. In diesem Zusammenhang spiele das Fehmarnbelt-Komitee eine wichtige Rolle für Fehmarnbelt Development.

Die dänische Seite sehe zuversichtlich auf die Möglichkeit, eine zusammenhängende Strategie für die Fehmarnbeltregion zwischen Køge und Lübeck zu entwickeln. In politischer Hinsicht bestehe der Wunsch, dass der Schleswig-Holsteinische Landtag eine gemeinsame dänisch-deutsche Strategie unterstütze. Zusammenarbeit komme schließlich nicht von alleine. Aus politischer Sicht brauche man den starken Willen, die Zusammenarbeit zu intensivieren, damit junge Menschen von den Möglichkeiten profitieren könnten, die die neue feste Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland biete.

Die Lolland Kommune wolle gemeinsam mit Fehmarnbelt Development deutsche Politikerinnen und Politiker zu einem Besuch im Jahr 2021 einladen, damit gemeinsam über neue Kooperationen für den Arbeitsmarkt, die Wirtschaft, den Sport und die Kultur diskutiert werden könne.

Für Fehmarnbelt Development legt Herr Römer Winther dar, das Fehmarnbeltprojekt habe auf dänischer Seite bereits volle Fahrt aufgenommen. Ein großer Fokus liege auf der Schaffung von Wachstumschancen für dänische und deutsche Unternehmen, die sicherstellten, dass die Fehmarnbeltregion in den kommenden Jahren zu einer Wachstumsregion werde.

Vor Kurzem habe die Fehmarn Link Business Conference mit Teilnehmern aus zehn Ländern stattgefunden. Er sei sehr zufrieden mit der Teilnahme von Vertretern aus Dänemark und Deutschland gewesen. Es sei sehr wichtig, dass die Unternehmen auf deutscher Seite aufgefordert würden, sich aktiv als Zulieferer für die Konsortien zu bewerben. Auf dänischer Seite liege der Fokus darauf, so viele dänische und deutsche Unternehmen wie möglich am Bau des Tunnels zu beteiligen.

Er wolle die gute Zusammenarbeit mit der IHK zu Lübeck und dem HanseBelt hervorheben, mit denen in den kommenden Monaten eine Reihe von Veranstaltungen durchgeführt würden, um auf diese Weise Interesse bei deutschen und dänischen Unternehmen für die großen Wachstumschancen im Zusammenhang mit dem Fehmarnbeltprojekt zu wecken.

Auch gebe es eine enge Zusammenarbeit mit den beiden Konsortien FBC und FLC. Der Fokus liege auf der Entwicklung und der Beratung von Unternehmen auf beiden Seiten des Fehmarnbelts, damit sie sich am Bau beteiligen könnten.

Ein Augenmerk liege auch auf dem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt sowie auf Lehr- und Praktikumsstellen im Fehmarnbeltprojekt. Es gelte, da gemeinsam voranzukommen, um auch so viele junge Leute wie möglich von Anfang an in das Projekt einzubinden.

Fehmarnbelt Development stehe mit den am Projekt beteiligten dänischen Kommunen in engem Kontakt. Seiner Ansicht nach sei es wichtig, eine Entwicklungsachse zwischen Lübeck und Køge aufzubauen. Er hoffe, dass die dänische Regierung und die Landesregierung

Schleswig-Holsteins Fehmarnbelt Development darin unterstützten, eine gemeinsame Strategie für die Fehmarnbeltregion zu entwickeln. Da es in nur zehn Jahren einen gemeinsamen Arbeitsmarkt geben werde, sei es sehr wichtig, sich schon jetzt darauf zu fokussieren.

Die dänisch-deutsche Zusammenarbeit komme nicht von allein. Aus politischer Sicht müsse sie über die Landesgrenzen hinweg stark unterstützt werden.

Fehmarnbelt Development kooperiere auch mit vielen Gemeinden auf deutscher Seite. Er freue sich sehr über den positiven Dialog und die hervorragende Kooperation. Nachdem das Projekt nun in den Startlöchern stehe, müsse die Kooperation ausgeweitet und vertieft werden. Auch sei der gemeinsame Austausch zu verstärken, damit alle Potenziale, die die Feste Fehmarnbeltquerung biete, genutzt werden könnten.

Abschließend wolle er sich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Deutschland bedanken.

### **Stringnetwork**

Herr Becker, Managing Director, stellt zunächst Stringnetwork und seine Visionen vor. Er zeigt auf, diese Vereinigung aus 13 Mitgliedern aus verschiedenen Städten, Regionen und Staaten sei im Zuge der Vorbereitung des Baus der Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Dänemark und Deutschland gegründet worden. Die Zusammenarbeit mit Schleswig-Holstein sei sehr fruchtbar. Ziele seien die Entwicklung gemeinsamer politischer Agenden und die Zusammenarbeit mit zentralen Akteuren.

Stringnetwork setze sich insbesondere für den Ausbau der Infrastruktur und grünes Wachstum in der Region zwischen Oslo und Hamburg ein, die zu einer sogenannten Megaregion ausgebaut werden müsse (**Anlage 5**). Diese Region sei schon jetzt führend in der grünen Technologie. Das größte und nachhaltige Wachstum in Europa werde in Megaregionen erzielt, die geografisch, gesellschaftlich und kulturell sehr eng miteinander verbunden seien. Die einzelnen Teile dieser Megaregion im Norden müssten sehr gut miteinander vernetzt werden.



Der Fehmarnbelttunnel werde nun Realität. In diesem Zusammenhang müssten der Schleswig-Holsteinische Landtag und die Landesregierung ihren Blick ein bisschen mehr nach Norden richten. Dies werde insofern erwartet, als die Fehmarnbeltquerung eine große Wachstumsschance nicht nur für Schleswig-Holstein und Dänemark, sondern auch für Südschweden und sogar für Norwegen biete. Der Fehmarnbelttunnel bilde das Bindeglied zwischen diesen Staaten. Die Zusammenarbeit müsse insbesondere zwischen Schleswig-Holstein und der Region Seeland in Dänemark noch intensiviert und ausgebaut werden.

Um einem solch großen Projekt wie der Festen Fehmarnbeltquerung zum Erfolg zu verhelfen, wie es auch beim Eurotunnel zwischen Frankreich und Großbritannien der Fall gewesen sei, müsse auch die Politik dahinter stehen. Ein derart riesiges Infrastrukturprojekt sei schließlich kein Selbstläufer. Daher ermutige er sowohl die dänische als auch die deutsche Seite, nachdem die Entscheidung für den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung gefasst worden sei und das Projekt nun in Angriff genommen werde, sich weiterhin aktiv und systematisch in dieses für die Region wichtige Vorhaben einzubringen. Es reiche nicht, nur Konferenzen zu veranstalten und irgendwelche Vereinbarungen zu unterzeichnen, sondern es müssten in der Tat alle Möglichkeiten der Zusammenarbeit genutzt werden. Er schaue mit Neid auf den Aachener Vertrag, der zwischen Frankreich und Deutschland geschlossen worden und ein hervorragendes Beispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit sei.

In Bezug auf die Feste Fehmarnbeltquerung schlage er die Einrichtung einer grenzüberschreitend arbeitenden Kommission mit Vertretern aus Seeland und Falster, der dänischen Regierung sowie der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung vor. Die einzelnen Akteure müssen sich dazu verpflichten, die Zusammenarbeit auszubauen.

### **Øresundsinstitut**

Herr Wessman, Direktor, stellt zunächst das Öresundinstitut kurz vor und gibt sodann anhand einer PowerPoint-Präsentation (**Anlage 6**) einen Überblick über die mit dem Fehmarnbeltprojekt verbundenen Chancen hinsichtlich der Mobilität, des Zusammenwachsens Dänemarks und Deutschlands sowie der Förderung und Vertiefung gemeinsamer Stärken.

### **Institute for Northern-European Economic Research (INER)**

Herr Dr. Sorgenfrei, Leiter des Instituts und Professor an der Northern Business School in Hamburg, streicht eingangs die große Bedeutung der nordeuropäischen Staaten und deren ökonomischen Stellenwert heraus. Er betont, die künftige Ausrichtung dürfe nicht nur nach Süden hin erfolgen. Der Schwerpunkt müsse vielmehr auf diejenigen Regionen auch im Norden Europas gelegt werden, die die größten wirtschaftlichen Chancen und die besten Weiterentwicklungsmöglichkeiten böten. So seien die wirtschaftlichen Chancen beispielsweise in Schweden unter Berücksichtigung der Anzahl der Unternehmen im Vergleich zu Deutschland um ein Vielfaches höher. In diesem Zusammenhang dürften die Effekte, die Großprojekte wie die Feste Fehmarnbeltquerung oder auch der Eurotunnel hätten, nicht vergessen werden, beispielsweise auf den Arbeits- und Ausbildungsmarkt sowie den Bereich der Logistik.

Seiner Ansicht nach wäre eine noch stärkere Kooperation mit den skandinavischen Staaten sehr sinnvoll. Dies würde sicherlich auch dem Arbeitsmarkt in Schleswig-Holstein entlang der gesamten Strecke zugutekommen. Wenn Hamburg und Kopenhagen vor dem Hintergrund der Erhöhung globaler Effekte direkt verbunden werden sollten, sei es der falsche Weg, hier nur von einem Transitkorridor zu sprechen. Vielmehr müssten alle Akteure entlang der Strecke eingebunden werden. Globale Effekte seien schließlich nichts anderes als die Summe vieler kleiner lokaler Effekte, die sich aneinanderreihen.

Die Regionen, die in Zukunft von der Festen Fehmarnbeltquerung profitierten und schon jetzt wirtschaftsstark seien, seien es wert, sich auf sie zu konzentrieren und die Zusammenarbeit dort zu verstärken, damit sie weiter zusammenwachsen. Daran wolle die Northern Business School gerne mitarbeiten. Sie entwickle derzeit einen Studiengang Nordic Management, um auch während der Betriebsphase des Fehmarnbelttunnels adäquat ausgebildete Fachkräfte zu haben. Das Studium solle nicht nur an der Northern Business School in Hamburg erfolgen, sondern das eine oder andere Semester solle auch im Ausland absolviert werden, damit die Studierenden ein gemeinsames Verständnis entwickeln könnten. In Grenzregionen sei dies schon gelebte Praxis. Dies müsse aber auch darüber hinaus entwickelt werden. Damit dies gelinge, werde die Northern Business School bei der Ausbildung von jungen Menschen auch die jeweiligen Regionen im Fokus haben.

Herr Becker ergänzt, um die Region nach vorne zu bringen, müsse der Schleswig-Holsteinische Landtag eine Vision entwickeln und sie mit konkreten Maßnahmen unterlegen. Eine

grenzüberschreitend arbeitende Kommission, die er vorhin schon ins Spiel gebracht habe, die einen gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklungsplan erarbeite, könne er nur begrüßen. Eine solche Initiative sei absolut notwendig. Da das Interesse am Ausbau der Zusammenarbeit sehr groß sei, würde Schleswig-Holstein damit bei den Dänen und den Schweden offene Türen einrennen.

\* \* \*

Abg. Waldinger-Thiering weist darauf hin, dass im Jütland-Korridor von der Syddansk Universität gemeinsame Studiengänge für deutsche und dänische Studierende angeboten würden. Etwas Ähnliches müsste es auch auf der Achse von Hamburg über Fehmarn nach Dänemark geben. Sie interessiere zu erfahren, wie diesbezüglich die Zusammenarbeit zwischen den Universitäten aussehen könnte.

Herr Dr. Sorgenfrei zeigt auf, zunächst einmal müsse ein entsprechender Studiengang akkreditiert werden, was eine gewisse Zeit dauern und auch Geld kosten werde. Seiner Ansicht nach dürfte es aber keine administrativen Probleme geben, einen internationalen Studiengang entsprechend auszugestalten. Die Northern Business School habe bereits Erfahrungen mit anderen Studiengängen gemacht. So könne bei einem viersemestrigen Studiengang das Startsemester in Hamburg stattfinden. Zwei Semester würden im Ausland verbracht, eines in Dänemark und eines in Schweden. Das vierte Semester könne wieder in Hamburg absolviert werden. Die Inhalte müssten selbstverständlich vorgegeben sein.

Allerdings habe die Northern Business School in diesem Zusammenhang auch schon eine negative Erfahrung gemacht. Sie habe sich mit der vorgenannten Idee beim DAAD, dem Deutschen Akademischen Austauschdienst, beworben, der dafür zuständig sei und bei dem es eine Internationalisierungsstrategie gebe. Die Bewerbung sei mit der Begründung abgelehnt worden, dass die Northern Business School zu wenig digitale Lehre anbiete. Selbstverständlich werde dort seit Beginn der Coronapandemie auch in digitaler Form gelehrt. Er sei aber davon überzeugt, dass gerade der Präsenzunterricht, bei dem junge Menschen zusammenkämen, außerordentlich wichtig sei. Er höre von Studierenden zurzeit immer wieder, dass ihnen der persönliche Austausch untereinander sehr fehle.

Für junge Leute gebe es viele interessante Unternehmen in der Region, bei denen sie nach ihrem Studium beziehungsweise ihrer Ausbildung arbeiten könnten. Zweifelsohne bestehe immer auch die Gefahr, dass sie in andere Regionen und Staaten abwanderten, was sich nicht verhindern lasse. Aber auch andere Staaten hätten dieses Problem. Die Mobilität werde in Zukunft sicherlich steigen.

Auf eine entsprechende Frage des Vorsitzenden, Abg. Dr. Tietze, antwortet Herr Wessman, die Region zwischen Kopenhagen, Malmö, Lund, Helsingborg und Helsingør sei wegen der kurzen Wege und der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur - Stichwort „Öresundbrücke“ - zum Pendeln hervorragend geeignet. Viele Menschen pendelten mittlerweile aber auch über größere Entfernungen. Ein gutes Beispiel sei IKEA, dessen Wurzeln im schwedischen Älmhult in Småland lägen, wo noch immer ein Hauptstandort des Möbelkonzerns sei. Vor der COVID-19-Pandemie habe es zwischen Älmhult, Malmö und Kopenhagen jährlich 500.000 Bahnreisende gegeben. Jedes Jahr seien 100.000 Passagiere im Zusammenhang mit IKEA in Älmhult vom Kopenhagener Flughafen gestartet beziehungsweise dort angekommen. Der Trend in der heutigen Zeit gehe zum immer weiteren Pendeln. Viele große Unternehmen hätten ihren Hauptsitz nach wie vor in Småland, weil es eine hervorragende Verkehrsverbindung zum Kopenhagener Flughafen gebe. In einem Radius von 100 km um die Öresundbrücke herum gebe es immer größere verkehrliche Veränderungen.

Die Politikerinnen und Politiker in Malmö seien seinerzeit zunächst überhaupt nicht von der Öresundbrücke begeistert gewesen. Sie hätten damals die Befürchtung gehabt, die Dänen würden Malmö überrennen, was sich aber nicht bewahrheitet habe. Malmö's Einwohnerzahl wachse mittlerweile weitaus stärker als die anderer Städte. Die Stadt habe derzeit etwa 330.000 Einwohner und werde im Jahr 2050 voraussichtlich 500.000 Einwohner haben. Große Konzerne hätten sich nach der Errichtung der Öresundbrücke in Malmö angesiedelt, weil der Flughafen in Kopenhagen über sie sehr gut zu erreichen sei.

Falster mit seinen Bahnhöfen profitiere schon jetzt vom Fehmarnbelttunnel, weil bereits im Vorfeld von dessen Errichtung eine Schnellfahrstrecke zwischen Kopenhagen und Ringsted gebaut worden sei, die weiter nach Nykøbing und Rødbyhavn am Fehmarnbelt führe. Insofern könnten Bahnreisende schon heute sehr viel schneller von Lolland und Falster nach Kopenhagen gelangen, als dies noch vor der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke im Mai 2019 der Fall gewesen sei.

Herr Becker fügt hinzu, wenn sich auch die kleineren Regionen in Schleswig-Holstein und Süddänemark nicht aktiv und nicht nachdrücklich in die Baumaßnahme der Fehmarnbeltquerung einbrächten, würden sie nicht nur in verkehrlicher Hinsicht abgehängt. Dies sei das wahrscheinlichste Szenario, wenn zu wenig oder gar nichts getan werde. Die aktuellen Wachstumsraten Schleswig-Holsteins - damit wolle er dem Land in keiner Weise zu nahe treten - seien im Vergleich zu anderen Bundesländern und Staaten nicht gerade berauschend. Insofern könne es nur davon profitieren, wenn es durch die Fehmarnbeltquerung in Zukunft stärker in den Mittelpunkt gerate. Dann könnten die Wirtschaft und die Industrie weiterentwickelt werden, weil es einen besseren Zugang zum Arbeitsmarkt und bessere Verkehrsverbindungen gebe. Auch Brüssel habe die richtigen Weichen gestellt, um dieses große Infrastrukturprojekt zum Erfolg zu führen. Die Feste Fehmarnbeltquerung sei für Schleswig-Holstein und Süddänemark eine einmalige Chance, die sie ergreifen müssten.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Dr. Tietze, bedankt sich abschließend bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern an dem Fachgespräch für die interessanten Vorträge und die anregende Diskussion. Er schließt das Fachgespräch um 16:35 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin