

IHK zu Lübeck | Fackenburger Allee 2 | 23554 Lübeck

Europaausschuss
des Landtages Schleswig-Holsteins
Landeshaus
Düsternbrook 70
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/6737

Manfred Braatz
Standortpolitik

Ansprechpartner/E-Mail
braatz@ihk-luebeck.de

Telefon
0451 6006-182

Telefax
0451 6006-4182

Datum
23. November 2021

Stellungnahme zur Anhörung des Europaausschusses „Konferenz zur Zukunft Europas“

Sehr geehrter Herr Schlie,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung des Europaausschusses „Konferenz zur Zukunft Europas“, die wir krankheitsbedingt leider nicht persönlich wahrnehmen konnten. Gerne senden wir auf diesem Wege dem Ausschuss unsere Stellungnahme zur Fehmarnbelt-Querung als grenzüberschreitendes Projekt.

Im Januar 2020 wurde auf dänischer Seite mit den Bauarbeiten für den Fehmarnbelt-Tunnel begonnen. Bereits in den Jahren davor hat das Königreich Dänemark umfangreiche Investitionen in die Straßen- und Schienenanbindung der festen Fehmarnbelt-Querung getätigt, um rechtzeitig zur Eröffnung des Tunnels in der Region Seeland sowie im Großraum Kopenhagen eine leistungsfähige Infrastruktur sicher zu stellen.

Mit der Abweisung der letzten Klagen gegen den Fehmarnbelt-Tunnel durch das Bundesverwaltungsgericht sowie den ergänzenden Planungsarbeiten zu den Riffen vor Fehmarn, besteht seit wenigen Wochen auch auf deutscher Seite endgültige Planungssicherheit. Mittlerweile wurde auf Fehmarn mit ersten Bauarbeiten begonnen, so dass der Tunnel voraussichtlich 2029 in Betrieb gehen kann.

Der Fehmarnbelt-Tunnel ist aus Sicht des Königreichs Dänemarks ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur, die insbesondere auch den betroffenen Regionen zugutekommen soll. So ermöglicht die modernisierte Schienenanbindung zwischen Rødby und Kopenhagen einen deutlich verbesserten Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) und den vermehrten Transport von Gütern auf der Schiene.

Parallel schafft Dänemark weitere Rahmenbedingungen, damit das Projekt zu einer wirtschaftlichen Entwicklung und zusätzlicher Wertschöpfung in der strukturschwachen Region Lolland/ Falster führen kann:

- Neben den großen Baukonsortien sind aktuell rund 100 kleine und mittlere Zulieferbetriebe aus Dänemark an dem Projekt beteiligt.
- Um die Entwicklung der Unternehmen sowie zusätzliche Unternehmensansiedlungen zu fördern, sind auf dänischer Seite rund 400 Hektar zusätzliche Gewerbefläche ausgewiesen worden.

- Neben INTERREG-Mitteln werden durch den dänischen Staat zusätzliche Fördermittel bereitgestellt, damit beispielsweise die Kommunen oder die regionalen Wirtschaftsförderungs-Einrichtungen eigene, ergänzende Projekte umsetzen können.

Zudem besteht in der dänischen Politik ein breiter Konsens, die Produktionsanlagen für die Tunnelelemente auch nach 2029 für die Realisierung weiterer Infrastrukturprojekte zu nutzen (u.a. den Hafentunnel Kopenhagen, die feste Querung zwischen Als und Fünen sowie die Kattegat-Querung zwischen Jütland und Seeland). Wir gehen daher davon aus, dass von der Tunnelementfabrik in Rødby für mindestens 20 Jahre ein starker wirtschaftlicher Entwicklungsimpuls ausgeht, der bis nach Schleswig-Holstein und darüber hinaus wirksam sein wird.

Die feste Fehmarnbelt-Querung ist zweifelslos ein europäisches Projekt. Der Tunnel und die Anbindungen sind Bestandteil des europäischen TEN-T-Netzes. Das Vorhaben (hier insbesondere der Anteil für die Eisenbahn-Verbindung) wird maßgeblich von der EU gefördert. Die Verbindung zwischen Hamburg/Lübeck und Kopenhagen ist ein integraler Bestandteil der Überlegungen für ein TEE 2.0-Netz und europäischer Nachtzug-Verbindungen (vgl. www.deutschlandtakt.de). Somit wird die feste Fehmarnbelt-Querung maßgeblich dazu beitragen, die Mobilität der Menschen zwischen Mittel- und Nordeuropa zu verbessern.

Grundsätzlich ist die feste Fehmarnbelt-Querung zunächst ein Infrastrukturprojekt. Der Tunnel schafft eine schnellere Quermöglichkeit zwischen Deutschland und Dänemark, wobei die Verbindung an sich schon heute über die Fähren vorhanden ist. Der Nutzen der festen Querung kann sich nur voll entfalten, wenn über die Infrastruktur hinaus in Projekte investiert und ergänzende Maßnahmen ergriffen werden.

Während das Königreich Dänemark wie oben geschildert diesen Weg nachdrücklich forciert, nehmen wir auf deutscher Seite immer noch eine sehr zögerliche Bereitschaft wahr, sich aktiv mit den Chancen des Projekts auseinander zu setzen.

Im 2008 geschlossenen Staatsvertrag über die feste Fehmarnbelt-Querung wurde die Verantwortung für Finanzierung und Bau zu einem wesentlichen Teil dem Königreich Dänemark zugesprochen. In der Folge wurde und wird der Tunnel insbesondere in der (deutschen) Öffentlichkeit vornehmlich als dänisches – aber nicht als gemeinsames oder europäisches Projekt wahrgenommen.

Ein weiterer Aspekt ist, dass auf deutscher Seite der Bau des Tunnels in den letzten Jahren – nicht zuletzt auch durch die langen Klageverfahren – immer wieder in Frage gestellt wurde. Diese Unsicherheit hat nach unserer Einschätzung leider viele unserer Unternehmen davon abgehalten, sich aktiv mit den Chancen des Projektes auseinanderzusetzen.

Erst im Mai 2021 hat sich der schleswig-holsteinische Landtag mit den Potenzialen des Baus der festen Fehmarnbelt-Querung auseinandergesetzt. Im September 2021 konnte das Dialogforum FBQ – 10 Jahre nach Gründung – ein Papier zu den Chancen des Projektes auf den Weg bringen. Und seit Baubeginn erhalten wir verstärkt Nachfragen von Unternehmen, die sich am Bau des Tunnels beteiligen wollen.

Zusammengefasst sehen wir einen großen Nachholbedarf auf deutscher Seite, damit die feste Fehmarnbelt-Querung als europäisches Projekt und für den Wirtschaftsstandort seine volle Wirkung entfalten kann.

Ergänzend zu diesen Ausführungen möchten wir gerne auf einige ausgewählte Fragen eingehen:

ad 5. Wie sollte der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt in Europa verbessert werden (Kohäsionspolitik, Förderprogramme)?

In der Fehmarnbelt-Region spielen die regionalpolitischen Förderinstrumente eine wesentliche Rolle. Das INTERREG-A-Programm startet aktuell in die sechste Förderperiode. Die Erfahrungen aus den Projekten zeigen, dass eine einmalige Förderung für drei Jahre oft nicht ausreichend ist, um die Projektinhalte nachhaltig in der Region zu verankern.

Hier sollte überlegt werden, wie solche Projekte z.B. über eine längerfristige Förderung besser verstetigt werden können.

ad 6. Welche Möglichkeiten gibt es, um die Potenziale der Grenzregionen in Europa zu stärken (Europa wächst an seinen Grenzen zusammen!)?

Im Unterschied zur Region Sønderjylland/Nordschleswig gibt es in der Fehmarnbelt-Region noch nicht das Bewusstsein, eine gemeinsam deutsch-dänische Grenzregion zu sein. Der Fehmarnbelt stellt trotz der guten Fährverbindung eine Barriere dar, die durch Fahrzeit, Querungskosten aber auch durch die verschiedenen Sprachen aufgebaut ist.

Um diese Barrieren abzubauen, sollten mehr Anlässe für Begegnung und Dialog geschaffen werden. Dazu könnten beispielsweise INTERREG-Projekte beitragen, die verstärkt die Öffentlichkeit einbinden. Auch sollte die Idee eines gemeinsamen Bürgerfestivals, das das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit uns und weiteren Partnern im Rahmen der Fehmarnbelt Days geplant hatte, weiter verfolgt werden.

Für den späteren Betrieb des Fehmarnbelt-Tunnels sollte sich das Land Schleswig-Holstein gemeinsam mit dem Bund dafür einsetzen, dass die Nutzung einfach und kostengünstig gestaltet ist, und ein attraktives, deutsch-dänisches ÖPNV-Angebot realisiert wird.

ad 10. Wie kann die Mobilität von Auszubildenden und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verbessert werden?

Die IHK zu Lübeck engagiert sich seit 2012 in deutsch-dänischen Interreg-Projekten für die grenzüberschreitende Berufsausbildung. Dabei konnten die Herausforderungen, die sich durch die unterschiedlichen Ausbildungssysteme ergeben, in der Zusammenarbeit mit den dänischen Projektpartnern gelöst werden. Als Hemmnisse haben sich die unterschiedlichen Sprachen, die unterschiedliche Höhe der Ausbildungsvergütungen aber auch die Verfügbarkeit von günstigem Wohnraum herausgestellt.

Perspektivisch sehen wir große Chancen in einem grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt. Erfahrungen aus dem Bau der Öresund-Querung haben gezeigt, dass hierfür das bereits genannte grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot sowie einfache, transparente und unbürokratische Regeln für das Arbeiten in Dänemark bzw. Deutschland erforderlich sind.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Manfred Braatz
Stellvert. Geschäftsbereichsleiter