

Herrn
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses
Schleswig-Holsteinischer Landtag
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/1315

Lübeck, 20. April 2023

**FBBC-Stellungnahme zum
Fachgespräch zur Chancennutzung entlang der neuen transeuropäischen
Verkehrsachse durch den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung im Rahmen einer
auswärtigen Sitzung**

Sehr geehrter Herr Claussen,

wir freuen uns sehr über die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des
Fachgesprächs zur Festen Fehmarnbeltquerung.

Anbei übermittele ich Ihnen die Stellungnahme des Fehmarnbelt Business Council. Wir
würden es sehr begrüßen, wenn die von unseren Mitgliedern gemeinschaftlich
abgestimmte Stellungnahme Berücksichtigung findet.

Mit freundlichen Grüßen

Nina Stappenbeck

FBBC Manager

Fehmarnbelt Business Council

Stellungnahme zum Fachgespräch "Chancennutzung Feste Fehmarnbeltquerung" für den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtags

Um den Regionsbildungsprozess zu begleiten und frühzeitig die notwendigen Rahmenbedingungen für eine integrierte Region zu schaffen, wurde 2007 das Fehmarnbelt Business Council (FBBC) in Lübeck gegründet. Das FBBC ist ein Zusammenschluss der Handelskammer Hamburg, Handwerkskammer Schleswig-Holstein, IHK Schleswig-Holstein, Industrie- und Handelskammer zu Schwerin, Kaufmannschaft zu Lübeck, Unternehmensverband Nord, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Deutsch-Dänischen Handelskammer, HanseBelt e.V. sowie der Südschwedischen Handelskammer. Mit seinen elf Mitgliedsorganisationen repräsentiert das FBBC über 400.000 Unternehmen aus Deutschland, Dänemark und Schweden.

Durch den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels wird eine entscheidende Barriere für den Personen- und Warenverkehr zwischen Deutschland und Dänemark beseitigt. Der Tunnel wird die Reisezeit zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn, zwischen Kopenhagen und Hamburg, aber auch zwischen Skandinavien und Zentraleuropa deutlich verkürzen. Dadurch wird die Grundlage für die Entstehung einer gemeinsamen nordeuropäischen Wachstumsregion mit mehr als neun Millionen Menschen zwischen Norddeutschland, Dänemark und Südschweden gelegt.

Für das FBBC stellt die Realisierung des Fehmarnbelttunnels den wichtigsten Bestandteil auf dem Weg zu einer gemeinsamen Wachstumsregion dar. Das eindeutige und positive Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem November 2020 wird von Seiten des FBBCs daher vorbehaltlos begrüßt. Je deutlicher jetzt die Chancen und positiven Effekte des Projekts sichtbar werden, desto größer wird auch dessen Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Unternehmen sein.

Die Leistungsfähigkeit des Fehmarnbelttunnels ist von einer intakten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in ganz Nordeuropa abhängig. Das FBBC fordert deshalb alle relevanten Partner auf, gemeinsam an einem möglichst reibungslosen Bau des Fehmarnbelttunnels, des Fehmarnsundtunnels und der jeweiligen Anbindungen auf Straße und Schiene mitzuwirken.

Neben der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung muss auch die angrenzende Verkehrsinfrastruktur modernisiert und entsprechend der

Anforderungen an einen ununterbrochenen Personen- und Güterstrom ausgebaut werden. Nicht nur entlang der Autobahn A1 (Vogelfluglinie) werden Wachstumspotentiale erwartet, sondern im gesamten Land Schleswig-Holstein.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der angestrebten Klimaneutralität erwartet das FBBC, dass bei sämtlichen Ausbau- oder Neubauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur möglichst klima- und ressourcenschonende Bauverfahren zum Einsatz kommen. Die Vorhabenträger sollte in den Ausschreibungen der Bauleistungen möglichst klima- und ressourcenschonende Bauverfahren zur Auflage machen und die CO₂-Emissionen, die durch Baustellenverkehre, Zementherstellung und Stahlproduktion anfallen, bestmöglich dokumentieren und ausgleichen. Rohstoffe sollten weitgehend recycelt, bzw. fachgerecht entsorgt werden. Die temporär zu versiegelnden Flächen für Baustraßen und Lagerplätze sind zudem minimal zu halten und nach Abschluss der Arbeiten in ihren Ursprungszustand zurück zu versetzen.

Anbindung Straße:

Hierfür ist zunächst der durchgehend **vierstreifige Ausbau der Bundesstraße B207** zwischen Heiligenhafen und Puttgarden essenziell. Nur wenn der Ausbau der B207 zeitgleich mit der Eröffnung des Fehmarnbelttunnels abgeschlossen ist, ist eine leistungsfähige Straßenanbindung an den Tunnel gegeben. Dies inkludiert ausdrücklich die rechtzeitige Fertigstellung des **Fehmarnsundtunnels**. Der volle Nutzen des Fehmarnbelttunnels entfaltet sich erst bei Fertigstellung der gesamten Straßenanbindung, insofern erwartet das FBBC von den Vorhabenträgern eine fristgerechte Fertigstellung des Fehmarnsundtunnels bis 2029. Weiterhin ist die Realisierung der Autobahnen **A20** und **A21** in Schleswig-Holstein und Niedersachsen elementar, um dringend benötigte weitere Elbquerungen bereitzustellen. Durch den Bau der A20 und A21 kann der Transitverkehr den überlasteten Verkehrsknoten Hamburg weiträumig umfahren und die Autobahnen A1 und A7 entlasten. Das FBBC unterstützt den achtstreifigen Ausbau der Autobahn **A1** im Großraum Hamburg und die Ersatzneubauten für die abgängigen Brücken über die Elbe. Weiterhin ist die **B202** in Hinblick auf sich künftig ergebende Anforderungen bedarfsgerecht auszubauen.

Weiterhin werden die Lückenschlüsse der **A14** (Karstädt – Magdeburg) und der **A39** (Lüneburg – Wolfsburg) benötigt, um Waren- und Personenverkehre schnell und störungsfrei in Richtung Süden und Südosten zu ermöglichen und zudem periphere Regionen an das bundesdeutsche Fernstraßennetz anzubinden.

In Hamburg ist zudem der Bau der **A26**, sowie der **Neubau der Köhlbrandquerung** notwendig. Dadurch können die Autobahnen A7 und A1 verknüpft und die überregionale Erreichbarkeit des Hamburger Hafens nachhaltig gestärkt werden.

Das FBBC setzt sich zudem dafür ein, dass entlang der A1 **zeitgemäße Rast- und Ruheplätze** mit ausreichend LKW-Stellplätzen realisiert werden. Damit wird nicht nur dem erwartbaren Verkehrsaufkommen im Güterfernverkehr entsprochen. Vielmehr ist auf diese Weise sichergestellt, dass nicht Wohn- oder Gewerbegebiete entlang der Verkehrsachse als Ausweichplätze genutzt werden. Das ist gerade für eine von Tourismus geprägte Region wie Ostholstein von besonderer Bedeutung.

Die **Anbindung des Fähranlegers** in Puttgarden ist so zu gestalten, dass Verkehrsfluss und Wettbewerb in ausreichendem Maß Berücksichtigung finden. Die Anbindung des Fähranlegers sichert nicht nur (ganzjährige) Arbeitsplätze, sondern sorgt auch für den marktwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen den Anbietern (Tunnel vs. Fähre).

Anbindung Schiene:

Das FBBC stellt insgesamt fest, dass das bundesdeutsche Schienennetz technisch und baulich veraltet ist und somit einen **gesamtheitlich** unbefriedigenden Zustand aufweist. Sämtliche Maßnahmen, die die **Modernisierung** des deutschen Schienennetzes zum Ziel haben, werden daher unterstützt.

Auf der Schiene sind aus Sicht des FBBCs zudem weitere Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur notwendig. Konkreten Handlungsbedarf sehen die Mitglieder des FBBC insbesondere bei der **Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung**. Es wäre fatal, wenn der Fehmarnbelttunnel und die dänische Anbindung fertig gestellt wären, die Schienenanbindung auf deutscher Seite (*Hamburg – Lübeck – Puttgarden*) sich aber noch im Bau befinden würde. Dies inkludiert ausdrücklich die rechtzeitige Fertigstellung des Fehmarnsundtunnels. Der volle Nutzen des Fehmarnbelttunnels entfaltet sich erst bei Fertigstellung der gesamten Schienenanbindung, insofern erwartet das FBBC von den Vorhabenträgern eine fristgerechte Fertigstellung der Aus- und Neubaustrecke bis 2029. Das FBBC erwartet, dass sämtliche Möglichkeiten der **Planungsbeschleunigung** ausgeschöpft werden, um die Realisierung der gesamten Schienenstrecke maximal beschleunigen zu können. Sollte die Schienenanbindung bis zur Eröffnung des Fehmarnbelttunnels nicht fertiggestellt sein, sind leistungsfähige und flexible Alternativkonzepte umzusetzen, um den Waren- und Personenverkehr nachhaltig und zügig abwickeln zu können.

Gleiches gilt für die Realisierung der **S4 (Hamburg – Bad Oldesloe)**: Der Bau der S4 wird von Seiten des FBBCs als außerordentlich bedeutsam für Hamburg und das südliche Schleswig-Holstein eingestuft und erleichtert die Pendlerverkehre immens. Zudem ermöglicht die S4 die Trennung von Nah- und Fernverkehr, da die S-Bahn auf eigenen Gleisen verkehren kann.

Das FBBC begrüßt die Planungen der Politik und der Deutschen Bahn für den **Deutschlandtakt** und die damit einhergehenden infrastrukturellen Anpassungen des Schienennetzes. Hierzu gehören beispielsweise der Ausbau des Hamburger Hauptbahnhofs, die Schaffung zusätzlicher Schienenkapazitäten über die Elbe, Aus-, bzw. Neubaumaßnahmen auf der überlasteten Bahnstrecke zwischen Hamburg und Hannover, sowie der Ausbau der Hamburger Verbindungsbahn. Aus Sicht des FBBCs ist es wichtig, dass auch die Belange des Schienengüterverkehrs ausreichend Berücksichtigung in den Planungen des Deutschlandtaktes finden.

Zudem sollten weitere Schienenstrecken in Schleswig-Holstein ausgebaut und elektrifiziert werden, um auch weitere norddeutsche Orte optimal an den Fehmarnbelttunnel anzubinden. Aus Sicht des FBBCs sind hierbei insbesondere der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke **Lübeck – Schwerin mit einem Gleisbogen in Bad Kleinen**, sowie der Strecke **Neumünster – Bad Oldesloe** von Relevanz.

Zum anderen ist aber auch ein Konzept für die optimale Anbindung der Region an die feste Fehmarnbelt-Querung auf der Schiene - ggf. unter Schaffung zusätzlicher Infrastruktur - zu erarbeiten.

Um Lübeck für die Zeit nach Realisierung der Fehmarnbelt-Querung als Knoten für den Schienengüterverkehr der südlichen Ostsee auszubauen, ist eine komfortable Anbindung an die Schieneninfrastruktur erforderlich – z.B. über eine sogenannte „**Nordkurve**“. Nach dem Bau einer sogenannten „Nordkurve“ müssen Güterzüge nicht mehr im Bereich des Lübecker Hauptbahnhofes rangieren und die Fahrtrichtung nach Norden ändern.

Auch eine **Anbindung der Bahnstrecke Kiel – Lübeck an die Neubaustrecke Lübeck – Puttgarden** mit Hilfe einer Gleiskurve auf Höhe Neustadt/Holstein erscheint aus Sicht des FBBCs prüfenswert. All diese Strecken liefern entscheidende Beiträge zur Kapazitätserhöhung der Schienenanbindung der Fehmarnbelt-Querung. Ebenso wichtig sind diese Verbindungen für den regionalen Pendlerverkehr – durch geringfügige Ausbaumaßnahmen könnten weitere Regionalverkehrslinien zwischen norddeutschen Städten etabliert und

somit die Attraktivität des Schienenverkehrs allgemein erhöht werden. Vor diesem Hintergrund ist auch der weitere Ausbau der Strecke **Lübeck - Büchen - Lüneburg** sowie die Reaktivierung der Verbindung **Ratzeburg - Zarrentin - Hagenow** erneut zu prüfen. Leistungsfähige Tangentialverbindungen wären für den Schienenverkehr in der Metropolregion Hamburg von großer Bedeutung für Regional- und Güterverkehr.

Um die Metropolregionen Hamburg und Öresund durch den Fehmarnbelttunnel schnellstmöglich miteinander zu verbinden, sollten auch **regelmäßig verkehrende Schnellzüge** eingesetzt werden. Eine Einführung von einzelnen Expresszügen, neben den geplanten Fern- und Regionalverbindungen, wäre aus Sicht der Handelskammer Hamburg zu begrüßen. Um die Bahnverbindung für Touristen und Geschäftsreisende attraktiv zu gestalten, sind auch Früh- und Spätverbindungen in beide Richtungen essenziell. Um zudem die Orte entlang der schleswig-holsteinischen Ostseeküste optimal an das Schienennetz anzubinden, ist eine **gute Nahverkehrsanbindung** wünschenswert. Das FBBC begrüßt daher die Pläne der Deutschen Bahn, Regionalzüge mindestens im stündlichen Taktverkehr zwischen Lübeck und Nykøbing (bzw. Puttgarden) einzusetzen.

Ein wichtiger Aspekt ist die Akzeptanz in den betroffenen Kommunen in Ostholstein. Ein **bestmöglicher Schutz vor Lärm und Erschütterungen** für die betroffenen Anlieger ist daher essenziell.

Der Bau des Fehmarnbelttunnels erfüllt zudem diverse **Nachhaltigkeitsaspekte**: Durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung auf die Schiene können Flugverkehre zwischen Hamburg und Kopenhagen verringert und dadurch große Mengen an CO₂-Emissionen eingespart werden. Für internationale Flüge wird neben dem Flughafen Hamburg auch der Flughafen Kopenhagen leichter für Flugreisende aus Norddeutschland erreichbar. Auch eröffnen sich Perspektiven, zusätzliche Waren- und Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Um das Risiko potenzieller Klagen gegen einzelne Planungen oder Baumaßnahmen zu minimieren, sollte es bei allen Infrastrukturmaßnahmen einen Kommunikations- und Dialogprozess, sowie zu einem frühen Zeitpunkt entsprechende Bürgerbeteiligungsverfahren geben.

Abschließend möchten die Mitglieder des FBBC unterstreichen, dass es vor allem wichtig ist, dass die **vollständige Finanzierung** sowie ausreichende Planungskapazitäten auf Bundes- und Länderebene für die kommenden Jahre gesichert werden. Nur so lassen sich die notwendigen

Verkehrsinfrastrukturprojekte zielorientiert realisieren. Das FBBC mahnt an, dass die bisher vorgesehenen Investitionsmittel nicht ausreichen dürften, um den großen Sanierungsstau abzubauen und fordert eine auskömmliche Finanzierung des Bundes und der Länder, um das Schienennetz zu ertüchtigen und bedarfsgerecht auszubauen.

Gewerbeflächen-Angebote schaffen

Um die wirtschaftlichen Potenziale entlang der Fehmarnbelt-Achse zu nutzen und Wachstum zu ermöglichen, ist ein attraktives Gewerbeflächenangebot erforderlich. In Dänemark werden diese Angebote bereits vorbereitet. In der Gesamtbetrachtung hätte Schleswig-Holstein einige grundsätzliche Standortvorteile, da die Grundstückspreise und die Lohnkosten geringer als in Dänemark sind.

Bereits seit Jahren übersteigt entlang der Autobahn A1 die Nachfrage nach Gewerbeflächen das Angebot. Ansiedlungswillige Unternehmen finden keine geeigneten Standorte, Erweiterungen ansässiger Betriebe sind nicht möglich und die wirtschaftliche Entwicklung wird ausgebremst. Mit Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung ist mit einer weiter steigenden Flächennachfrage zu rechnen. Dieser gilt es gerecht zu werden, um die Potentiale der neuen Verbindung umfangreich nutzen zu können. Im Rahmen des Regionalmanagements im HanseBelt arbeiten die Gebietskörperschaften entlang der A1 gemeinsam mit den jeweiligen Wirtschaftsförderungsgesellschaften an der bedarfsgerechten Entwicklung neuer Gewerbeflächen bzw. den dafür notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen. Hierfür

- muss der derzeitig ausgearbeitete Regionalplan III die planungsrechtlichen Grundlagen für eine ausreichende Flächenentwicklung sicherstellen;
- muss eine Flexibilität in der Flächenausweisung ermöglicht werden, um auch etwaige Großansiedlungen zu ermöglichen;
- müssen als solche ausgewiesene Gewerbeflächen auch als solche erhalten bleiben, um die Reaktivierung von Brachflächen für gewerbliche Zwecke zu ermöglichen.

Grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung:

Die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung ist für Industrie- und Handwerksbetriebe mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Alle europäischen Unternehmen müssen für jeden Auftrag neue **A1-Entsendebescheinigungen** beantragen. Diese weisen jedoch nur nach, welches Sozialversicherungsrecht welchen Landes für den Zeitraum der Entsendung gilt. Hier sollte darauf hingewirkt werden, dass für kurzzeitige Entsendungen von bis zu 14 Tagen keine Entsendebescheinigungen mehr beantragt werden müssen.

Deutschland

Das **Verbot der Arbeitnehmerüberlassung ins Baugewerbe** gilt seit vielen Jahren. In allen anderen deutschen Branchen ist die Arbeitnehmerüberlassung erlaubt. Die Arbeitnehmerüberlassung ins Baugewerbe ist außerdem in fast allen anderen EU/EWR-Staaten erlaubt. Angesichts des Fachkräftemangels sollte darauf hingewirkt werden, dass die Arbeitnehmerüberlassung ins Baugewerbe erlaubt bzw. zumindest der überkreuzte Verleih ermöglicht wird. Alternativ könnte die gelegentliche Arbeitnehmerüberlassung auf Betriebe des Baugewerbes ausgeweitet werden.

Die **Westbalkan-Regelung** ermöglicht es auch Bauhelfern, in Deutschland tätig zu werden. Das Baugewerbe ist auf eine Verlängerung der bisherigen Westbalkan-Regelung über 2023 hinaus angewiesen. Auch müsste das Kontingent von 25.000 Personen auf 50.000 erhöht werden. Die Visa-Vergabe per Losverfahren sollte abgeschafft und die Dauer des Beantragungsverfahrens deutlich verkürzt werden.

Ausländische Handwerker, die im Rahmen des **Fachkräfteeinwanderungsgesetzes** in Deutschland tätig werden möchten, benötigen fast immer eine Anpassungsqualifizierung. Denn selten kann eine Gleichwertigkeit der heimischen Berufsqualifizierung mit der deutschen festgestellt werden. Ähnlich wie in der IT-Branche sollten auch Handwerker mit langer Berufserfahrung (z. B. 3 Jahre Berufserfahrung in den letzten 7 Jahren) die Möglichkeit erhalten, einen Aufenthaltstitel zu beantragen.

Ausländische Handwerksbetriebe, die in Deutschland eine meisterpflichtige Tätigkeit ausführen möchten, müssen **drei verschiedene Meldungen** abgeben

(Zoll, SOKA-BAU, Handwerksrolle). Hier wäre eine zentrale Meldepflicht (bestenfalls eine europäische Meldepflicht) wünschenswert.

Die Tarifverträge für die Baubranche sind in Deutschland auf der Homepage des Zolls nur in deutscher Sprache veröffentlicht, was es einem ausländischen Betrieb unmöglich machen kann, die kompletten korrekten deutschen Löhne herauszufinden. Übersetzungen wären hier hilfreich, noch besser die Einführung eines Lohnrechners nach Schweizer Vorbild, mit dem sich die Löhne unkompliziert errechnen lassen.

Dänemark

Für ausländische Handwerksbetriebe, die in Dänemark Dienstleistungen erbringen, gilt eine **Meldepflicht im RUT-Register**. Bei Nicht-Einhaltung der Meldepflicht wird ein Bußgeld in Höhe von 10.000 DKK erhoben. Die gemeldeten Daten sind zum größten Teil auf virk.dk öffentlich einsehbar. Außerdem werden die dänische Arbeitsschutzbehörde und die dänischen Gewerkschaften regelmäßig über eingehende RUT-Meldungen informiert.

Betriebe, die ihre Dienstleistung ordnungsgemäß melden, werden oft von der dänischen Arbeitsschutzbehörde kontrolliert und von den Gewerkschaften aufgesucht. Sie werden dadurch häufiger dazu gedrängt, dänische Tarifverträge abzuschließen als dänische Unternehmen oder Betriebe, die die RUT-Meldung nicht abgeben.

Die Daten der ausländischen Betriebe sollten nicht im Internet frei zugänglich sein. Nur dänischen Behörden und nicht den Gewerkschaften sollte Einsicht gewährt werden.

Schweden

Mit Sorge sehen wir die Probleme in Verbindung mit dem schwedischen Bauausweis ID06, mit denen Handwerksbetriebe aus ganz Deutschland seit geraumer Zeit auf Baustellen in Schweden konfrontiert werden. Deutsche Betriebe sind auf Baustellen in Schweden faktisch gezwungen, den schwedischen Baustellenausweis ID06 zu nutzen, auch wenn dieser gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Bevor der Bauausweis beantragt werden kann, müssen der Geschäftsführer und alle zu entsendenden Mitarbeiter ihre Ausweisdokumente von einer akkreditierten schwedischen Stelle scannen lassen. Schwedische

Staatsangehörige - aber auch Bürger anderer Staaten wie Dänemark, Estland, Lettland und Litauen - müssen ihre Ausweise nicht scannen lassen.

In Deutschland gibt es für das Scanning nur einen Anbieter, der in wenigen Städten bis zu zwei Termine im Monat anbieten. Die Kosten für die Bestellung einer ersten Karte liegen bei über 900 Euro zuzüglich Reise- und Ausfallkosten. Alternativ kann zum Scanning der Pässe nach Schweden zu reisen, was weitere Kosten verursacht. Seit März 2022 können Reisepässe theoretisch über die schwedische Freja eID-App gescannt werden, womit das persönliche Scanning entfallen soll. Eine Verknüpfung mit dem ID06-Portal funktioniert bisher jedoch nicht. Die Verknüpfung zwischen der Freja eID und dem ID06-Portal muss funktionsfähig gemacht werden. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Identitäten über die Freja eID auch mittels Personalausweisen nachzuweisen.

Weitere Probleme resultieren aus der von ursprünglich fünf Jahren auf jetzt 25 Tage verkürzten Gültigkeitsdauer des Bauausweises, der zwei weitere Male beantragt werden kann. Zudem ist die Gültigkeit des Bauausweises an die Laufzeit der A1-Bescheinigung gekoppelt. Die Gültigkeit der Bauausweise sollte, wie z. B. in Norwegen der Fall, auf mindestens zwei Jahre verlängert werden.

Wissenschaftliche Zusammenarbeit:

Die Ergebnisse der jüngsten Umfrage des FBBC im Rahmen des **Fehmarnbelt Index** (<https://fbbc.eu/fehmarbelt-index/>) unter deutschen und dänischen Organisationen im wissenschaftlichen Bereich zeigt die bereits jetzt sehr gute und enge Kooperation. Doch auch hier ist noch Wachstumspotential vorhanden, sowie der Bedarf einer noch engeren grenzüberschreitenden Kooperation zwischen Norddeutschland und Dänemark.

Bei dem angestrebten Ziel, den grenzüberschreitenden Wissens- und Wissenschaftsaustausch zu fördern, ist zwingend an die **Hochschulstandorte** im Land, beispielsweise Kiel und Lübeck mit den größten Hochschulen im Land und mit vielen namhaften Forschungsinstitutionen sowie einer Vielzahl leistungsfähiger Technologietransfereinrichtungen zu denken. Auch in diesem Bereich kann das Land durch die Berücksichtigung der Zentralregion sehr viel mehr in die angestrebte Zusammenarbeit mit Dänemark einbringen und auch ein erhebliches Mehr an Nutzen ziehen.

Auch im wissenschaftlichen Bereich ist es für eine erfolgreiche Zusammenarbeit jetzt und in der Zukunft notwendig, Hindernisse abzubauen. Hierzu gehören u.a.

die Anerkennung von ausländischen Studienabschlüssen sowie das Anbieten von Sprachkursen der jeweiligen Nachbarsprache in der Fehmarnbeltregion.

Das FBBC ist sich über die Fülle der thematisierten Projekte bewusst, möchte aber auf diesem Wege auf die Relevanz gut ausgebauter Infrastruktur zur Ausschöpfung der gesamten Potentiale des Fehmarnbelttunnels hinweisen. Diese Verbindung als einer der zwei Lückenschlüsse des TEN-T Korridors Skandinavien – Mittelmeer ist nicht nur von deutscher, sondern auch von skandinavischer und insbesondere europäischer Bedeutung. Das FBBC steht hierbei allen Beteiligten jederzeit gern unterstützend zur Seite.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie uns gern:

Fehmarnbelt Business Council (FBBC)

c/o Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Nina Stappenbeck, FBBC Manager
Fackenburger Allee 2
23554 Lübeck

info@fbbc.eu | 0451 6006 230 | www.fbbc.eu

Lübeck, den 20. April 2023

Die Mitglieder des FBBC:

