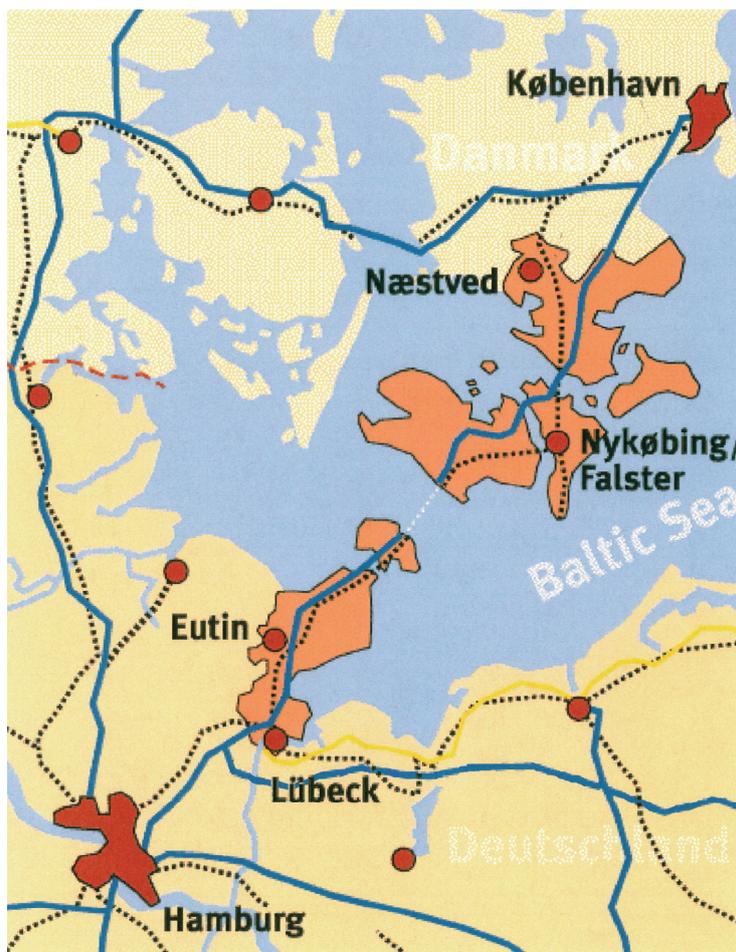


Barrieren und Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region



INSTITUT FOR GRÆNSEREGIONSFORSKNING
SYDDANSK UNIVERSITET



Institut für Regionalforschung
Christian-Albrechts-Universität Kiel



DIESES PROJEKT WIRD VON
DER EUROPÄISCHEN UNION
KOFINANZIERT

Dieser Bericht wurde vom Institut für Grenzregionforschung – Syddansk Universitet (IfG) und dem Institut für Regionalforschung der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (IfR) im Rahmen des Interreg III A-Projektes Profil erstellt für das Fehmarn Belt Forum

Projektleiter: Dr. Martin Klatt (IfG), Prof. Dr. Johannes Bröcker (IfR)

Projektbearbeiter: Ulrike Barten, LL.M. (IfG), Prof. Dr. Johannes Bröcker (IfR), Dr. Hayo Herrmann (IfR), Dr. Martin Klatt (IfG)

Unter weiterer Mitarbeit von: Henrik D. Jørgensen, cand.økon. (IfG), Nils Schneekloth, Dipl.-Volksw. (IfR), Ann-Christine Schulz, Dipl.-Volksw. (IfR) Kerstin Krey, cand.rer.pol. (IfR)

Copyright: Die Verfasser und die Auftraggeber nach Maßgabe des Projektvertrags zwischen dem Femern Bælt Forum & Kreis Ostholstein – Fachdienst 6.61 Regionale Planung und dem Institut for Grænseregionsforskning – Syddansk Universitet

Inhalt

0	Resumé	7
1	Barrierenanalyse	12
1.1	Einleitung	12
1.2	Methodische Überlegungen	13
1.2.1	Desk Research	13
1.2.2	Interviews in der Fehmarnbelt Region	13
1.2.3	Interviews in den Benchmarking Regionen	13
1.2.4	Diskussionen mit der regionalen Lenkungsgruppe	13
1.3	Benchmarking	14
1.3.1	Sønderjylland-Schleswig (Dänemark – Deutschland).....	14
1.3.2	Ems-Dollart-Region (Niederlande – Deutschland)	14
1.3.3	EUREGIO (Niederlande – Deutschland).....	14
1.3.4	Die Øresund-Region (Dänemark – Schweden)	14
1.3.5	Fyn – Vestsjælland (Dänemark)	15
1.4	Forschungsstand	15
1.5	Struktur des Berichts	17
2	Die Fehmarnbelt Region	18
2.1	Sozioökonomische Beschreibung	18
2.2	Geschichte der Zusammenarbeit	20
2.3	Status der Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region	20
2.4	Stärken und Schwächen	21
2.4.1	Stärken	21
2.4.2	Schwächen	22
3	Ökonometrische Modelle: Welche Zukunftsszenarien sind möglich? 23	
3.1	Idee und Szenarien	23
3.2	Arbeitsmarkt-Szenario: Potential grenzüberschreitender Berufspendler? ...	25
3.2.1	Zielsetzung und generelle Konzeption der Pendler-Szenarien	25
3.2.2	Methodische Grundlage der Szenarien – Eine kurze Einführung.....	28
3.2.3	Distanzberechnung und Pendlerweg.....	32
3.2.4	Empirische Ergebnisse der Pendlerszenarien	37
3.3	Integrationsszenarien: Handelsstruktur und regionales BIP	52
3.3.1	Zielsetzung und Konzept der Handelsstrukturszenarien.....	52
3.3.2	Der methodische Rahmen: Das CGEurope Modell.....	57
3.3.3	Empirische Ergebnisse der Szenarien.....	62
3.4	Fazit	77

4	Interviews in der Fehmarnbelt Region.....	81
4.1	Auswahl der Interviewpartner	81
4.2	Methoden	82
4.3	Zusammenfassung der Resultate	82
4.4	In Interviews identifizierte Barrieren	86
4.4.1	Die Barrierenmatrix	86
4.4.2	Barrieren aus Sicht der Interviewpartner	89
4.5	Lösungsansätze der Interviewpartner und Aussichten der Kooperation	91
5	Vergleichende Fallstudien	94
5.1	Sønderjylland-Schleswig	94
5.1.1	Sozioökonomische Beschreibung	94
5.1.2	Geschichte der Zusammenarbeit	95
5.1.3	Stand der Kooperation.....	96
5.1.4	Beschreibung der Grenzbarrieren.....	97
5.1.5	Bewertung der Grenzbarrieren	100
5.1.6	Erfahrungen und Ergebnisse.....	100
5.1.7	Strategien und Aussichten	101
5.2	Die Ems-Dollart-Region	102
5.2.1	Einleitung	102
5.2.2	Ökonomische Orientierung	103
5.2.3	Zur Geschichte der Kooperation	104
5.2.4	Bestehende Kooperationen.....	105
5.2.5	Grenzhemmnisse.....	106
5.2.6	Strategien zur Überwindung von Grenzhemmnissen und zur Ausschöpfung grenzüberschreitender Potentiale	108
5.2.7	Relevanz für die Fehmarnbelt Region	109
5.3	Die EUREGIO Rhein-Ems-Ijssel	110
5.3.1	Einleitung	110
5.3.2	Ökonomische Orientierung	112
5.3.3	Zur Geschichte der Kooperation	113
5.3.4	Bestehende Kooperationen.....	114
5.3.5	Grenzhemmnisse.....	115
5.3.6	Strategien zur Überwindung von Grenzhemmnissen und zur Ausschöpfung grenzüberschreitender Potentiale	116
5.3.7	Relevanz für die Fehmarnbelt Region	117
5.4	Øresundsregion.....	118
5.4.1	Sozioökonomische Beschreibung	118
5.4.2	Geschichte der Zusammenarbeit	120
5.4.3	Status der Kooperation	121
5.4.4	Beschreibung der Grenzbarrieren.....	121
5.4.5	Erfahrungen und Ergebnisse.....	122
5.4.6	Sonderfall: die Seegrenze.....	123
5.4.7	Strategien	124
5.4.8	Zusammenfassung	124
5.5	Fyn-Vestsjælland.....	125

5.6 Zusammenfassung der Fallstudien: Relevanz für die Fehmarnbelt Region..	128
5.6.1 Transportinfrastruktur	129
5.6.2 Politische Entwicklung	130
5.6.3 Wirtschaftliche Entwicklung.....	130
5.6.4 "People-to-People" – die Beseitigung von kulturellen Barrieren	131
5.6.5 Informationsdefizit.....	132
6 Barrieren und Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.....	133
6.1 Administrative und strukturelle Barrieren	133
6.2 Kulturelle Barrieren	136
6.3 Andere Barrieren	140
6.4 Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit	144
7 Strategien und Empfehlungen	151
7.1 Strategien	151
7.1.1 Räumliche Strategie.....	152
7.1.2 Konzeptionelle Strategie.....	153
7.1.3 Mentale Strategie – Grenzüberschreitende Informationen.....	153
7.1.4 Politische Strategie	154
7.1.5 Wirtschaftliche Entwicklung.....	154
7.1.6 Tourismus	155
7.1.7 Vorrangige Politik zur Beschleunigung der Integration	155
7.2 Die feste Beltquerung	156
7.3 Empfehlungen für die Fehmarnbelt Region.....	158
Anhang.....	170

0 Resumé

Dieser Bericht wurde im Rahmen des Projektes Profil der Interreg III A – Zusammenarbeit Storstrøms Amt–Ostholstein–Lübeck erstellt. Er ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen dem Institut für Grenzregionsforschung an der Universität Süddänemark und dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel (im Folgenden: die Partnerinstitute).

Aufgabe war es, eine Analyse von Barrieren der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region zu erstellen und Möglichkeiten aufzuzeigen, diese Barrieren zu überwinden und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiter zu entwickeln. Neben Befragungen und Faktenfindung in der Fehmarnbelt Region wurden auch vier Fallstudien in anderen europäischen Grenzregionen durchgeführt, um eine Vergleichsperspektive zu entwickeln.

Am Anfang der Studie geben die Partnerinstitute eine kurze **Schilderung des derzeitigen Stands der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region**, wie er sich aus den existierenden Berichten und Grundinformationen unserer Informanten ergibt, sowie einer kurzen Analyse der Stärken und Schwächen der Region hinsichtlich grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Anschließend folgen mehrere mögliche Entwicklungsszenarien

Im Rahmen der Fehmarnbelt Studie bildeten **ökonomisch fundierte Szenarien** ein zweites Standbein neben den umfangreichen Expertengesprächen. Daher wurden quantitative Szenarien entwickelt, die sich mit den Verflechtungspotentialen der beiden Teile der Fehmarnbelt Region befassen. Dabei wurden die Berufspendler und die Lieferverflechtungen handelbarer Güter ausgewählt und Maßnahmen einer stärkeren Integration durch Abbau von Grenzhemmnissen und/oder durch die Verkürzung der Distanz über den Fehmarnbelt diskutiert.

Die **Pendlerszenarien** zeigen, dass ein integrierter grenzüberschreitender Arbeitsmarkt ein gegenüber dem heutigen Status Quo erheblich höheres Pendlerpotential freisetzen würde, sofern die Distanz zwischen den Nachbarregionen diesseits und jenseits der Grenze hinreichend klein ist. Die **Fehmarnbelt Region** hätte aber selbst unter den im Szenario angenommenen günstigen Voraussetzungen (keine Grenzhemmnisse) weiterhin den **Nachteil der hohen geographischen Distanz**, der sich nicht nur durch den Fehmarnbelt selbst sondern auch durch die geringe Verdichtung an der Nahtstelle der beiden Teile der Region ergibt. Eine schnellere und billigere Querung des Fehmarnbelt könnte diesen Nachteil nur partiell ausgleichen. Die positiven Wirkungen von **Strategien zur Integration der beiden Teilarbeitsmärkte** (Abbau von Grenzhemmnissen und schnellere bzw. billigere Fehmarnbelt-Querung) sind in den Szenarien also zwar signifikant nachweisbar, ihre Größenordnung sollte aber nicht überschätzt werden, zumal die beiden Teilarbeitsmärkte der Fehmarnbelt Region auch im günstigsten Szenario weiterhin zunächst mit ihren jeweiligen Nachbarn im eigenen Land verbunden sein werden.

Ein entscheidender Impuls zur Intensivierung der täglichen Pendlerströme wäre nach unserer Einschätzung weniger die Erleichterung der Fehmarnbelt-Querung, sondern eine Entwicklung, die langfristig zu einer signifikanten **Verlagerung von Wohngebieten und**

Arbeitsplätzen in Richtung Fehmarnbelt führt. Dies könnte mittel- bis langfristig vor allem durch die Aufwertung der Achse Kopenhagen–Hamburg und durch die damit verbundenen Agglomerationsengpässe in der Nähe der Metropolen unterstützt werden.

Die räumliche Orientierung des interregionalen Güterhandels war Gegenstand der **Handelsszenarien** für das Jahr 2020. Da die sich Wirtschaft der Region Ostholstein-Lübeck im heutigen Status Quo und in allen Szenarien nur in geringem Masse an den dänischen Märkten orientiert, sind auch die Effekte der Integrations- und der Infrastrukturstrategien auf die regionale Wirtschaftsleistung zwar in beiden Teilen der Fehmarnbelt Region positiv, in der dänischen Teilregion aber stärker als in Ostholstein.

Bemerkenswert ist im Handelsszenario, dass die stärksten **Effekte** hinsichtlich einer Steigerung der Wirtschaftsleistung **bei der Installation der festen Fehmarnbelt-Querung** in Südschweden auftreten, an zweiter Stelle folgen die östlichen Teile Dänemarks, darunter auch Storstrøms Amt, und erst danach der Raum Ostholstein-Lübeck.

Das Pendler- wie auch das Handelsszenario zeigen übereinstimmend, dass die **Bedeutung von Integrationsstrategien**, sei es die Erleichterung grenzüberschreitender Arbeitsmarktverflechtungen oder der Abbau von Grenzhemmnissen des interregionalen Handels, gegenüber den Wirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung nicht unterschätzt werden darf. Beide Strategien wirken sich in der Fehmarnbelt Region in Form einer stärkeren Verflechtung und beim Handel auch hinsichtlich der regionalen Wirtschaftsleistung per Saldo positiv aus, aber der Integrationseffekt war in den Szenarien meist der stärkere.

Ein wichtiger methodischer Aspekt der Analyse war die Durchführung von **Interviews** mit zahlreichen Akteuren in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und deren Auswertung hinsichtlich Barrieren und Möglichkeiten der Zusammenarbeit.

Ziel der Interviews war es, direkt von **Akteuren in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** Informationen über Erfahrungen, Barrieren und Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu erfahren. Die Interviews wurden in etwa gleich auf beide Seiten der Grenze verteilt, wobei aber letztendlich die Funktion der Interviewten und die Einschätzung der Partnerinstitute, welche Interviewpartner die „besten“ Informationen erwarten ließen, den letztendlichen Ausschlag für die Wahl der Interviewpartner gaben. Die Interviews umfassten Akteure aus **Verwaltung, Politik, öffentlichen Institutionen und Vertretern der Wirtschaft**, als Sonderfall auch südlich der Grenze einen Vertreter des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbelt Querung.

Wichtigste Resultate waren die Erkenntnis, dass **Netzwerke** und **engagierte Einzelpersonen** eine Schlüsselrolle spielen, während festere, grenzüberschreitende institutionelle Strukturen selten sind. Akteure in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit haben aber meistens einen institutionellen Rahmen: Sie agieren aus einer Institution heraus, die mit einer Partnerinstitution zusammenarbeitet. Bei den interviewten Personen herrschte auch Einigkeit darüber, dass eine **externe Finanzierung** (Interreg) absolut die Voraussetzung für den Start grenzüberschreitender Projekte und meist auch für die weitere Durchführung war. Sich selbst tragende grenzüberschreitende Projekte konnten nicht identifiziert werden. Gleichzeitig hielten alle interviewten Personen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für

sinnvoll und meinten, dass sie einen, wenn auch schwer zu quantifizierenden, Mehrwert mit sich brachte.

Als wesentliche, die Zusammenarbeit erschwerende Barrieren, wurden vor allem **Gesetze** und **Vorschriften** genannt, die trotz Harmonisierung des EU-Rechts oft auf beiden Seiten der Grenze unterschiedlich sind. Ebenso sah man strukturelle Unterschiede (Organisationsstruktur, Verwaltungsstruktur) als behindernd an. **Wissensdefizite**, die „gefühlte Distanz“ einer Seegrenze und die **kleine kritische Masse** der Region sind weitere, als entscheidend klassifizierte Barrieren. Dagegen wurden die **Sprachbarriere** und andere **kulturelle Barrieren** als nicht so entscheidend bzw. überwindbar angesehen.

Die Beteiligten erhoffen sich zum Teil, dass die Problematik der rechtlichen Unterschiede teilweise durch die Harmonisierungsbestrebungen der EU gelöst werden würden. **People-to-People Projekte** wurden als entscheidend erachtet, die gegenseitige Kenntnis voneinander zu erhöhen und weitere, engere grenzüberschreitende Netzwerke zu schaffen. Auch forderten die meisten Beteiligten eine Reform des Interreg-Programmes, die den damit verbundenen bürokratischen Aufwand vermindern und die Partnerfindung erleichtern würde. Es wurde auch vereinzelt der Wunsch nach einer stärkeren Institutionalisierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geäußert, wenngleich es auch große Skepsis hinsichtlich der Möglichkeit hierzu gab.

Diese Ergebnisse wurden dann mit den Erfahrungen anderer europäischer Grenzregionen in fünf konkreten **Fallstudien** verglichen. Vier Fallstudien behandelten die Grenzregionen Sønderjylland-Schleswig, Ems-Dollart Region, EUREGIO Rhein-Ems-Ijssel und Øresund Region. Eine fünfte, kurze Fallstudie behandelt die Effekte der festen Querung über den Großen Belt auf die Regionen östliches Fyn und Vestsjælland.

Wesentlichstes Resultat der vergleichenden Fallstudien ist, dass die **grenzüberschreitende Infrastruktur** eine entscheidende Bedeutung für die positive wirtschaftliche Entwicklung einer Region hat. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass auch Regionen mit deutlich besseren sozioökonomischen Grunddaten, einem ernsten politischen Willen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und einem gut ausgebauten Apparat grenzüberschreitender Institutionen auf Barrieren in der Zusammenarbeit stoßen und die ursprünglich gesetzten Ziele kaum erreichen. Gerade anhand der räumlichen Handelsstruktur wird deutlich, dass grenzüberschreitende Aktivitäten nicht die hauptsächliche Orientierung der Wirtschaft auf den jeweiligen Binnenmarkt ersetzen können.

In anderen Bereichen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Vergleichsregionen lassen sich nicht unbedingt eindeutige Aussagen über Strategien und ihre Resultate machen. Es kann z.B. nicht überzeugend geklärt werden, in wie weit die in allen Vergleichsregionen deutlich weiter entwickelte Institutionalisierung der Zusammenarbeit zu messbaren Resultaten beiträgt. Insbesondere die **politische Schwäche grenzüberschreitender Institutionen** im Vergleich zu den nationalen Institutionen wird in einigen Regionen deutlich. Andererseits zeigen die Erfahrungen der deutsch-niederländischen Grenzregionen, dass der konstante Einsatz von sog. „**Kümmerern**“, d.h. in der Region bekannten Personen, die sich konkret und ausschließlich um verschiedene Bereiche der Zusammenarbeit kümmern, in der

grenzüberschreitenden Zusammenarbeit den gegenseitigen Kenntnisstand erhöht und Reibungswiderstände vermindert, da es klare Verantwortlichkeiten gibt.

Hinsichtlich der Grenzhindernisse unterscheidet diese Analyse im Wesentlichen zwischen **administrativen** und **strukturellen Barrieren, kulturellen Barrieren** und **sonstigen Barrieren**. Es ist die Einschätzung der Partnerinstitute, dass es insbesondere administrative Barrieren sind, welche die grenzüberschreitende Zusammenarbeit entscheidend behindern. Administrative Barrieren sind meist in unterschiedlicher nationaler Gesetzgebung sowie in unterschiedlicher nationaler Umsetzung von EU-Direktiven begründet.

Im Bereich des **Arbeitsmarktes** sind Unterschiede in den Steuer- und Sozialsystemen, verbunden mit mangelnder Information über diese Regelungen auf der anderen Seite der Grenze, ein ernstes Hindernis bei der Schaffung eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts. Für **Unternehmen** können unterschiedliche technische Vorschriften einen erheblichen Mehraufwand mit sich bringen, wenn sie den Markt des Nachbarlandes erschließen wollen. Auch das deutsche Arbeitsrecht und die betriebliche Mitbestimmung (Betriebsrat) wird von dänischen Unternehmen als Barriere betrachtet; wobei auch hier ein Informationsdefizit mit einfließt. Im Sektor **Bildung** und Weiterbildung ist die gegenseitige Anerkennung von Abschlüssen und Zertifikaten noch nicht gegeben und wird als Barriere angesehen.

Strukturelle Barrieren sind so zu verstehen, dass unterschiedliche Strukturen beispielsweise in der Verwaltung sowie in öffentlichen oder halböffentlichen Institutionen eine Barriere sind, wenn es um den Aufbau grenzüberschreitender Netzwerke und Zusammenarbeit geht. Es ist nämlich oft schwierig, ein passendes Pendant auf der anderen Seite der Grenze zu finden.

Kulturelle Barrieren sind vor allem subjektiver Natur, d.h. kulturelle Unterschiede müssen nicht unbedingt eine Barriere gegen grenzüberschreitende Zusammenarbeit darstellen. Als kulturelle Unterschiede werden vor allem Unterschiede in der formellen und informellen **Kommunikation** („Du“ oder „Sie“), unterschiedliche **Arbeitsmethoden** (improvisierend oder perfektionistisch) sowie unterschiedliche Ernsthaftigkeit und Beharrlichkeit genannt. Auch der vage Begriff „**Atmosphäre**“ ist ein kultureller Unterschied, der schwer eindeutig zu erklären ist. Fehlende Sprachkenntnisse können als Barrieren aufgefasst werden, insbesondere bei den sog. People-to-People Projekten, müssen es aber nicht unbedingt. Generell gilt, dass kulturelle Unterschiede anfangs wie Barrieren wirken, aber bei ernsthaftem Interesse an einer Zusammenarbeit überwunden werden.

Unter sonstigen, schwer einzuordnenden Barrieren wurde die **gefühlte Distanz** genannt. Informationsdefizite, aber auch kulturelle Unterschiede und einfach Gewohnheit führen dazu, dass die gefühlte Distanz bei einer Grenzüberschreitung höher ist als die tatsächliche Distanz. In Verbindung mit der realen Barriere eines Fahrpreises von über 50 € (pro Fahrt im PKW) erhöht sich die gefühlte Distanz noch mehr. Eine andere Barriere für eine weitere Integration ist die mangelnde „**kritische Masse**“ in der näheren Grenzregion. Es ist oft schwierig, in der Grenzregion grenzüberschreitend Partner zu finden. Schließlich ist das Defizit an **Information** eine Barriere, wobei es nicht ganz eindeutig ist, ob das Problem

wirklich ein Mangel an Informationen (Informationsdefizit) oder eher ein Mangel an Vermittlung von vorhandenen Informationen ist (Wissensdefizit).

Potentiale einer Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind nicht einfach zu quantifizieren. Die Partnerinstitute meinen aber, dass es in den Bereichen grenzüberschreitender Arbeitsmarkt, im Bildungssystem, in der kommunalen Zusammenarbeit, im Interreg-Programm, in der grenzüberschreitenden Informationsvermittlung (sowohl Medien als öffentliche Institutionen), in der Reduzierung der Sprachbarriere, im Tourismus und in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit durchaus Potentiale einer Weiterentwicklung gibt, insbesondere wenn man über die engere Grenzregion hinausgeht und die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen mit einbezieht.

Hier empfehlen die Partnerinstitute einen **strategischen Ansatz**, der auf die Stärken der Region zielen soll. Insbesondere zwei Aspekte sollen im Vordergrund stehen: die geografische Platzierung der Region entlang eines **Transportkorridors**, der zwei der spannendsten, lebendigen und wachsenden Metropolregionen Europas verbindet, den Hamburger Raum und die Region Kopenhagen-Malmö; sowie die **landschaftliche Schönheit** der Region mit ihrem hohen Freizeitwert. Es sollen darüber hinaus die Potentiale herausgearbeitet werden, die eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Region mitbringen wird. Die Partnerinstitute empfehlen, die Strategie nicht auf konkrete, heute existierende administrative Einheiten zu begrenzen, sondern die Fehmarnbelt Region als Raum zwischen den Eckpunkten Hamburg und Kopenhagen zu verstehen. Dies würde die Potentiale zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beträchtlich erhöhen und auch niemanden von der Zusammenarbeit ausschließen. Gleichzeitig muss jedoch geklärt werden, wer auf deutscher und auf dänischer Seite als aktiver Hauptakteur der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit fungiert. Ähnlich wie in der EUREGIO geht es darum, einen engeren Grenzregionsbegriff mit einer räumlich erweiterten Grenzregion zu kombinieren.

1 Barrierenanalyse

1.1 Einleitung

Diese Untersuchung ist Teil des **Interreg III A Projektes "Profil"**, das die Fehmarnbelt Region zwischen Deutschland und Dänemark als grenzüberschreitende Region "branden", also mit einem erkennbaren, grenzüberschreitenden Image verbinden soll. Das Projekt wurde vom dänischen Storstrøms Amt in Kooperation mit dem deutschen Kreis Ostholstein im Dezember 2005 ausgeschrieben. Die Studie wurde vom **Institut für Grenzregionsforschung an der Universität von Süddänemark** als Lead Partner in Zusammenarbeit mit dem **Institut für Regionalforschung an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel** (im Folgenden: die Partnerinstitute) im Zeitraum Februar bis September 2006 durchgeführt.

Wie von den Auftraggebern spezifiziert ist der Hintergrund dieser Studie eine **langfristige Vision der Fehmarnbelt Region als eine reale grenzüberschreitende Region** in 10 bis 15 Jahren, in der sich die Bürger frei über die Grenze und den Belt hinweg bewegen – nicht nur im Urlaub, sondern auch um zu arbeiten, einzukaufen, im Bereich Ausbildung und wegen sozialer Kontakte. Die Ausschreibung wies explizit darauf hin, dass keine sozioökonomische Studie erstellt werden soll, sondern dass wirtschaftliche und soziale Integrationsbarrieren auf regionalem und nationalem Level im Vordergrund stehen sollen.

Vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen im Bereich der Forschung zu europäischen Grenzregionen erachten die Partnerinstitute die **Vision als zu ehrgeizig**. Sie halten das Potential der Interpenetration in der Fehmarnbelt Region auch dann für gering, wenn keine nationale Grenze bestünde. Dies ist vor allem in der geographischen Distanz, der räumlichen Bevölkerungsstruktur und der Wirtschaftsstruktur begründet.

Daher bietet diese Studie eine tiefgehende **Analyse von Barrieren, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region behindern**. Die Analyse wird von einer Betrachtung von fiktiven grenzüberschreitenden Kooperations- und Integrationspotentialen in einer Fehmarnbelt Region ohne Grenzhemmnisse begleitet, um eine realistische Einschätzung der möglichen Interpenetration zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund soll die Studie folgendes analysieren:

- (1) die bestehenden Barrieren und Probleme in der Fehmarnbelt Region, die den freien Personen-, Waren- und Serviceaustausch behindern,
- (2) die Integration der beiden nationalen Grenzregionen in eine grenzüberschreitende Region.

Der mögliche Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt wird berücksichtigt.

Die Analyse

- dient als qualifizierte Grundlage für den zukünftigen Dialog über Integration der beiden Partner in der Fehmarnbelt Region,
- identifiziert Barrieren, die grenzüberschreitende Integration und Mobilität in der Fehmarnbelt Region behindern,
- macht Vorschläge zu einer Strategie und einem Handlungsplan mit konkreten Maßnahmen, welche die Integration fördern und die Mobilität vereinfachen,

- beinhaltet eine List von Vorschlägen, welche Politik von Regionalpolitikern bevorzugt werden sollte, um Integration zu beschleunigen,
- stellt fest, welche Maßnahmen besonders während der Bauphase einer festen Beltquerung und welche nach der Beendigung der Bauphase in der Regionalpolitik eine besondere Rolle spielen sollten.

Zusätzlich beinhaltet die Analyse:

- eine Feststellung zum aktuellen Stand der Integration und der Qualität des Integrationsprozesses in der Fehmarnbelt Region,
- eine Evaluation von Erfahrungen und Maßnahmen im Integrationsprozess in anderen grenzüberschreitenden Regionen mit ähnlichen sozioökonomischen Strukturen,
- eine Abwägung von Status und Fortschritt der Integration in Nachbarregionen, die als Benchmarking-Regionen einer zukünftigen grenzüberschreitenden Fehmarnbelt Region dienen könnten.

Die **Zielgruppe** der Studie ist in erster Linie Politiker und Verwaltungsangestellte auf kommunaler, Kreis- und regionaler Ebene, durchaus aber auch auf Landes- und Bundesebene. Die Analyse richtet sich aber auch an Entscheidungsträger, Lobbyisten und andere Akteure auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene.

1.2 Methodische Überlegungen

1.2.1 Desk Research

Desk Research beinhaltet das Einbeziehen von bereits existierenden Berichten (Kap. 1.4), das Sammeln von Informationen von verschiedenen Quellen, Statistiken etc. Es beinhaltet empirische Annahmen über Interaktionspotentiale ohne Grenzbarrieren im Vergleich zu reeller Interaktion mit Barrieren, die auf Basis von allgemein anerkannten ökonomischen Modellen errechnet wurden (Kap. 3). Desk Research bietet die Basis für Recherchen vor Ort.

1.2.2 Interviews in der Fehmarnbelt Region

Es wurden sowohl persönliche als auch telefonische sowie schriftliche Interviews mit Akteuren in der Fehmarnbelt Region geführt. Die Akteure sind hauptsächlich in den Feldern Interreg-Verwaltungen, Politik und anderen öffentlichen Institutionen tätig. Insgesamt wurden 42 Akteure in der Fehmarnbelt Region befragt. Hiervon waren 17 persönliche Interviews, 19 per Telefon und 6 wurden per E-mail durchgeführt.

1.2.3 Interviews in den Benchmarking Regionen

In vier der ausgewählten Vergleichsregionen wurden ebenfalls persönliche Interviews durchgeführt. Die Anzahl variierte auf Grund der vorhandenen schriftlichen Materialien zu den Regionen. Die kurze Fallstudie zur Region Fyn-Vestsjælland wurde ausschließlich durch Desk Research erarbeitet.

1.2.4 Diskussionen mit der regionalen Lenkungsgruppe

Die regionale Lenkungsgruppe wurde regelmäßig über die Fortschritte der Studie unterrichtet und hatte die Möglichkeit, eigenen Input zu geben. Insgesamt wurden vier Treffen mit der

Lenkungsgruppe abgehalten. Hier wurden unter anderem Methoden, Gliederungen, wirtschaftliche Integrationsmodelle, Auswahl der Interviewpartner und der Fragenkatalog diskutiert.

1.3 Benchmarking

Die Studie umfasst fünf Fallstudien über relevante europäische Grenzregionen. Gemeinsam mit den Auftraggebern wurden folgende fünf Regionen als Benchmarking Regionen für die Fehmarnbelt Region ausgesucht:

1.3.1 Sønderjylland-Schleswig (Dänemark – Deutschland)

Obwohl die Region **keine Seegrenze** hat, ist sie dennoch besonders relevant, weil ein Schwerpunkt dieser Studie auf den **kulturellen Barrieren** liegt und es sich hierbei um eine deutsch-dänische Grenzregion handelt. Grenzbarrieren in der Region Sønderjylland-Schleswig weisen einige **Ähnlichkeiten zu der Fehmarnbelt Region** auf, obwohl das Potential für Interpenetration auf Grund der geographischen Nähe höher ist. Die Fallstudie beinhaltet Input aus den umfangreichen Erfahrungen im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beider Institute. Sie liefern wichtige Informationen für die Fehmarnbelt Region darüber, wie Hemmnisse in der grenzüberschreitenden Integration in einem deutsch-dänischen kulturellen Zusammenhang überwunden werden können.

1.3.2 Ems-Dollart-Region (Niederlande – Deutschland)

Die Ems-Dollart-Region an der niederländisch-deutschen Grenze ist hauptsächlich eine **Landgrenze**. Die **sozioökonomischen Indikatoren** sind denen der Fehmarnbelt Region sehr **ähnlich**: geringe Bevölkerungsdichte, die regionalen Zentren sind weit von der eigentlichen Grenze entfernt und eine geringe Diversifizierung des verarbeitenden Gewerbe. Die Fallstudie ist sowohl auf Grundlage von früheren Recherchen der Partner Institute über grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region als auch zusätzlichen, neuen Informationen und persönlichen Interviews entstanden.

1.3.3 EUREGIO (Niederlande – Deutschland)

Die EUREGIO an der niederländisch-deutschen Grenze ist die **älteste der Euro-Regionen**, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf einem anerkannt sehr hohen Level praktiziert. Die EUREGIO ist wahrscheinlich die Region, die am meisten auf integrative Effekte von grenzüberschreitender Zusammenarbeit setzt. Die EUREGIO wurde als Benchmarking Region ausgesucht, um Informationen sowohl über den gut verankerten grenzüberschreitenden institutionellen Rahmen als auch über Maßnahmen und Fortschritte in der Überwindung von kulturellen Barrieren in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu erhalten.

1.3.4 Die Øresund-Region (Dänemark – Schweden)

Eine Fallstudie über die Øresund-Region wurde trotz einiger **Vorbehalte aufgrund der sozioökonomischen Vergleichbarkeit** durchgeführt. Die Region bietet die Gelegenheit, die Effekte einer kürzlich eröffneten festen Querung über eine Meerenge auf grenzüberschrei-

tende Integration zu untersuchen. Es ist außerdem eine Grenzregion, die viel **politische Aufmerksamkeit** bekommen hat wie auch die notwendige **finanzielle Unterstützung** für integrative Maßnahmen. Die Ergebnisse können für die Fehmarnbelt Region sehr nützlich sein, solange berücksichtigt wird, dass ein direkter Transfer von einer Region in die andere aufgrund der gegensätzlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten in der Regel nicht möglich ist.

1.3.5 Fyn – Vestsjælland (Dänemark)

Fyn - Vestsjælland ist keine Grenzregion da es sich um zwei Regionen **innerhalb Dänemarks** handelt die mit einer **festen Querung** verbunden wurden. Die Fallstudie wurde aufgrund ihrer Möglichkeiten der Untersuchung des integrativen Effekts einer festen Verbindung ausgewählt und hat somit einen anderen Schwerpunkt als die anderen Fallstudien.

1.4 Forschungsstand

Die Mehrzahl der Berichte und Untersuchungen neueren Datums, die für den Desk Research genutzt wurden, beschäftigen sich mit einer festen Beltquerung. Sie waren jedoch nicht die einzigen Berichte, die für diese Analyse miteinbezogen wurden. Eine kurzer Überblick über die Literatur zur Fehmarnbelt Region gibt dem Leser den Hintergrund, vor dem die Barrierenanalyse durchgeführt wurde und kann außerdem als Hinweis für vertiefende Materialien dienen. An dieser Stelle sind nur solche Berichte aufgeführt, welche die Zielregion direkt betreffen bzw. beinhalten.

Kooperationen innerhalb der Interreg-Programme

- *Ex-Post Evaluation of the Interreg II Community Initiative (1994-99)*, LRDP in association with IFG, ÖIR, KANTOR, IDOM and in cooperation with Lévon Inst, RvBI, SOGES, Territoires et Synergies & EURE CONSULT, 2003.

Dieser Bericht vergleicht verschiedene Interreg-Regionen. Die Regionen werden auch einzeln analysiert und für die Region Storstrøms Amt – Kreis Ostholstein / Lübeck werden zwei wichtige Feststellungen gemacht: Zum einen wird die Stadt Lübeck Partner im Interreg-Programm und zum Zweiten gibt die Europäische Kommission dem regionalen Wunsch statt, Gelder aus dem Bereich Landwirtschaft auf andere Bereiche umzuschichten. Der Bericht untersucht genau die Schlüsselfaktoren und -maßnahmen in der Zielregion im Interreg II A Programm.

- *Analyse til en Ex-ante-evaluering af INTERREG III A-programmet Ostholstein-Lübeck – Storstrøms Amt*, Notat Nr. 74, Institut for Grænseregionsforskning, 2000.

Diese sozioökonomische Analyse wurde als Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung der Implementierungspläne für Interreg III genutzt. Der zweite Teil des Berichts beinhaltet eine SWOT-Analyse: sie beleuchtet die Stärken, Schwächen, Möglichkeiten und Gefahren der Region.

- *Forslag til Enhedsporgammeringsdokument for fælleskabsinitiativet INTERREG IIIA Storstrøms Amt (DK) og Kreis Ostholstein/Lübeck (D) 2000-2006*, 2000.

Dieser Report legt die Ziele und Prioritäten für die Interreg III Periode dar. Des Weiteren werden Implementierungsstrategien vorgestellt.

- *Midtvejsevaluering for INTERREG-III A – programmet for region Storstrøms Amt-Ostholstein-Lübeck*, PLS Rambøll Management GmbH, 2003.

Der Bericht bewertet das Interreg III A Programm nach der Hälfte der Laufzeit. Er kommt zu dem Schluss, dass die Prioritäten gut gewählt sind um die Ziele des Programms zu erreichen. Der Bericht weist ebenfalls auf die Wichtigkeit der Interreg-Finanzierung hin, da viele Projekte sonst nicht hätten angefangen werden können. Nur eine gewisse Unkenntnis von Projektbeteiligten über Interreg wird als verbesserungswürdiger Punkt erkannt.

Die feste Fehmarnbeltquerung

- *Analyse af arbejdskraft- og uddannelsesbehov i forbindelse med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt*, Arbejdsmarkedsrådet i Storstrøms Amt & AF Storstrøms Amt & Femern Bælt Forum, 2005.

Ziel ist es, den beiden Regionen Vorteile bei dem Bau einer festen Beltquerung zu sichern. Dafür analysiert der Bericht im Detail den Bedarf an Arbeitskräften und gibt Empfehlungen, wie die Regionen sich den Bau zu Nutzen machen können.

- *Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link*, Copenhagen Economics & Prognos, 2006.

Diese Darstellung untersucht die Konsequenzen einer festen Verbindung für die beiden dann mit einander verbundenen Regionen. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf den wirtschaftlichen und touristischen Effekten. Ein Kapitel über den Großen Belt und den Öresund liefern Erfahrungen aus anderen Regionen. Abschließend wird ein gemeinsamer Strategieprozess vorgeschlagen.

- *Eine feste Fehmarnbeltquerung und die Umwelt – Umweltkonsultationsbericht*, Transport- og Energiministeriet & Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2006.

Der Bericht untersucht die Auswirkungen einer festen Querung auf die Umwelt. Er unterscheidet in kurz- und langfristige Auswirkungen, so zum Beispiel Folgen während der Bauphase und solche der Existenz einer Brücke oder eines Tunnels. Sowohl Vögel als auch Meerestiere werden gesondert behandelt. Das Gesamtergebnis stellt fest, dass weder bei einer Brücke noch bei einem Tunnel irreparabler Schaden für die Umwelt zu befürchten ist.

Andere

- Thormählen, Ludwig (Hrsg.): *Entwicklung europäischer Grenzräume bei abnehmender Bedeutung nationaler Grenzen*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2004.

In diesem Bericht werden verschiedene Grenzräume Deutschlands mit seinen Nachbarstaaten Dänemark und den Niederlanden im Einzelnen untersucht und miteinander verglichen. Es geht dabei um Hemmnisse bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und den Möglichkeiten für eine stärkere Kooperation. Aufgrund der Vergleiche sind die einzelnen Regionen relativ kurz dargestellt und eine Konzentration auf wirtschaftliche Faktoren ist vorherrschend.

- *Cross-border and transnational cooperation for local employment development*, an eighth thematic report of the IDELE Project, ECOTEC Research and Consulting, 2005.

Das IDELE-Projekt ist ein dreijähriges Programm der Europäischen Kommission dessen Ziel Identifikation, Verbreitung und Austausch von Good Practices in lokalen Beschäftigungsentwicklungen ist (Identification, Dissemination, and Exchange of good practice in Local Employment development). Der Bericht gibt Antworten auf Fragen der grenzüberschreitenden Arbeitskraftmobilität, des wirtschaftlichen Nutzen und des Stellenwerts von EU-finanzierten Programmen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

1.5 Struktur des Berichts

Der vorliegende Bericht beginnt mit einer kurzen **Schilderung des derzeitigen Stands der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region**, wie er sich aus den existierenden Berichten und Grundinformationen unserer Informanten ergibt, sowie einer kurzen Analyse der Stärken und Schwächen der Region hinsichtlich grenzüberschreitender Zusammenarbeit (Kap. 2). Anschließend entwickeln wir mehrere Szenarien, die aufgrund **ökonomischer Modelle** die mögliche grenzüberschreitende wirtschaftliche Entwicklung sowie die Möglichkeiten eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes skizzieren (Kap. 3). Hierauf folgt der inhaltliche Kern unserer Analyse: die Durchführung von **Interviews** mit zahlreichen Akteuren in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und deren Auswertung hinsichtlich Barrieren und Möglichkeiten der Zusammenarbeit (Kap. 4). Diese Ergebnisse werden dann mit den Erfahrungen anderer europäischer Grenzregionen in fünf konkreten **Fallstudien** verglichen und deren Erfahrungen auf die Verwendbarkeit in der Fehmarnbelt Region überprüft (Kap. 5). Das nächste Kapitel listet nochmals als Synthese die aus der Analyse festgestellten **Grenzbarrieren- und -Möglichkeiten** auf und perspektiviert sie (Kap. 6). Im Schlusskapitel entwickelt der Bericht Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden **Entwicklungsstrategie** für die Region und schließt mit einem **Katalog konkreter Maßnahmen**, die von der Region unternommen werden könnten, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiterzuentwickeln (Kap. 7).

2 Die Fehmarnbelt Region

2.1 Sozioökonomische Beschreibung

Die vorhandenen, freizugänglichen Statistiken über die Fehmarnbelt Region sind bei Weitem nicht so aussagekräftig wie z.B. die der Øresundsregion. Ziel dieses Abschnitts ist es, eine kurze **Einführung in die Fehmarnbelt Region** zu geben und nicht die Regionalwirtschaft der Region zu analysieren. Die detaillierten wirtschaftlichen Szenarien und Vorhersagen werden in Kapitel 3 präsentiert, wo die Dynamik einer festen Beltquerung untersucht wird und sowohl auf sozioökonomische als auch Arbeitsmarktentwicklungen eingegangen wird. In diesem Datenzusammenhang ist die Fehmarnbelt Region als Storstrøms Amt auf dänischer und Kreis Ostholstein auf deutscher Seite definiert. Einige sozioökonomische Indikatoren sind in der Tabelle 1 abgebildet.

Tabelle 1: Daten von sozioökonomischen Indikatoren der Kreise Storstrøm und Ostholstein.

	Storstrøms Amt	Kreis Ostholstein
Einwohner/ Jahr	2006	2005
Population	262.781	205.589
Km ²	3398	1392
Einwohner per km ²	77,33	147,70
Beschäftigungsanteil in Sektoren in % / Jahr	2005	2003
Landwirtschaft	4,86	4,32
Industrie	22,78	17,41
Service	72,36	78,27
Arbeitslosigkeit in % / Jahr	2005	2005
Arbeitslosigkeit	5,9	11,3
BIP in EUR / Jahr	2004	2002
BIP mio.	6801,21	3861,05
BIP pro Einwohner	25906	18780,43

Quelle: Statistisches Bundesamt und Danmarks Statistik.

Der **Kreis Ostholstein** liegt im Osten des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Der Kreis hat eine Fläche von 1392 km² mit einer **Einwohnerzahl von fast 206.000** im Jahre 2005. Die **Bevölkerungsdichte** beträgt mit mehr als **147 Einw. pro km²** sowohl weniger als der Durchschnitt in Schleswig-Holstein (178 Einwohner pro km²) als auch in Gesamtdeutschland (231 Einwohner pro km²). Der Kreis wird laut Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung als ländlich eingestuft. Die näheren größeren urbanen Zentren sind Lübeck (50 km), der Hamburger Raum (100 km) und die KERN-Region um Kiel (50 km).

Storstrøms Amt hat fast **263.000 Einwohner** in einem Gebiet von fast 4000 km². Dies ist fast zweieinhalb Mal mehr als Ostholstein. Die Bevölkerungsdichte ist mit **77 Einw. pro km²** bedeutend niedriger als in Ostholstein. Obwohl es keine offizielle Klassifizierung für diesen Kreis gibt ist er mit Ostholstein vergleichbar, da er in Dänemark als periphere Region gilt,

obwohl er nur etwa 150 km von der dänischen Hauptstadt Kopenhagen entfernt ist und Teil der Øresundsregion, ihrer Metropolinfrastruktur und ihres Arbeitsmarkts ist.

Der **Arbeitsmarkt** der Region ist **stärker landwirtschaftlich geprägt** als die jeweiligen nationalen Arbeitsmärkte. Während der Service-Bereich in Ostholstein einen höheren Anteil an Beschäftigten aufweist als in Storstrøms Amt, sind dort deutlich mehr Menschen im Industriesektor tätig.

Die **Arbeitslosigkeit** weist in beiden Regionen Unterschiede in den jeweiligen nationalen Zusammenhängen als auch untereinander auf. Ostholstein hat eine Arbeitslosenquote von 11,3% und liegt damit knapp unter dem schleswig-holsteinischen (11,6%) und dem Bundesdurchschnitt (11,7%). Die Arbeitslosenquote hat sich in den letzten Jahren analog zu den Landes- und bundesweiten Werten entwickelt, obwohl Ostholstein früher häufiger bis zu 4 Prozentpunkte vom bundesdeutschen Durchschnitt abwich (PROGNOS 2006). Storstrøm auf der anderen Seite hat eine sehr niedrige Arbeitslosenquote. Sie liegt momentan bei einer Quote unter 6%, was nicht bedeutend höher als der nationale Durchschnitt ist. Dies ist eine neue Entwicklung, da die Arbeitslosigkeit der Region historisch immer deutlich höher war als der dänische Durchschnitt.

Die **wirtschaftliche Leistung** der Regionen zeigt signifikante Unterschiede und niedrigere Leistungen im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands und Dänemarks. Ostholstein hat ein BIP von 3,861 Mio. € oder etwas weniger als 19.000 € pr. Kopf. Dies sind etwa 30% weniger als der bundesdeutsche Durchschnitt. In den letzten Jahren hat sich dieser negative Trend sogar noch verstärkt (PROGNOS 2006). Storstrøms BIP liegt momentan bei 6,801 Mio. € oder einem Durchschnitt von fast 26,000 € pro Kopf. Dies ist deutlich höher als in Ostholstein aber dennoch niedriger als der nationale dänische Durchschnitt. Außerdem weist Storstrøm eine langsamere Wachstumsrate als andere dänische Regionen auf (PROGNOS 2006).

Die regionale, wirtschaftliche Dynamik ist schwer in einem Überblick festzuhalten, aber ein bedeutender Faktor ist das **Aus-/Bildungsniveau** in der Region. Es ist leider nicht möglich, in dieser Hinsicht für beide Regionen exakte statistische Daten zu erhalten. Der Anteil der Bevölkerung mit einer höheren Ausbildung liegt auf dänischer Seite unter dem nationalen Durchschnitt. Nur etwa 2,2% der Bevölkerung in Storstrøms Amt haben einen höheren Bildungsabschluss. Der nationale Schnitt liegt bei mehr als 5%. Es ist nicht möglich, vergleichbare Zahlen für den Kreis Ostholstein zu bekommen. Andere Studien nehmen an, dass die Quote im Vergleich zu Schleswig-Holstein, Deutschland, Dänemark und Storstrøms Amt niedriger ist. (PROGNOS 2006; Jørgensen und Schmidt 2006).

Pendlermuster sind in diesen Statistiken nicht enthalten, werden aber in Kapitel 3 näher bearbeitet. Beide Regionen weisen eine **hohe Pendleraktivität** in ihre jeweiligen urbanen Zentren (Lübeck, Kiel, Hamburg, Kopenhagen) auf.

Wenn man das interregionale Pendlerpotential grenzüberschreitend anwenden will, lernt man schnell, dass die Arbeitsmärkte noch fast getrennt sind. Aber auch die Erfahrungen anderer Grenzregionen zeigen, dass **grenzüberschreitendes Pendeln auf vergleichsweise niedrigem Niveau** stattfindet, wenn man die Größe der Arbeitsmärkte und die geo-

grafische Entfernung berücksichtigt (PROGNOS 2006; Schmidt 2006). Einige dieser Aspekte werden in Kapitel 3 noch näher diskutiert.

Beide Regionen können als **periphere Regionen** charakterisiert werden und stehen im nationalen Zusammenhang relativ schwach da: keine größeren, urbanen Zentren, kleine Bevölkerung, niedrige Bevölkerungsdichte, niedrigere wirtschaftliche Leistung, tendenziell höhere Arbeitslosigkeit und niedrigeres Ausbildungsniveau.

2.2 Geschichte der Zusammenarbeit

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Region hat ihre Wurzeln in **kommunalen Partnerschaften**, die bereits 1977 mit einer gemeinsamen deutsch-dänischen Woche mit 110 verschiedenen Aktivitäten und Veranstaltungen und etwa 100.000 Teilnehmern ihren Anfang nahmen. Seitdem besteht ebenfalls eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt. Die Kontakte variierten über die Jahre in ihrer Intensität und hingen sehr vom Engagement Einzelner ab. Im Allgemeinen ist eine **positive Einstellung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** zu verzeichnen. Als 1989 das dänische Parlament die Entscheidung für den Bau einer Brücke über den Großen Belt traf, kamen die beiden Regionen überein, ihre Kooperation zu vertiefen. Antrieb waren die Befürchtungen, dass Verkehrsströme über den Großen Belt umgeleitet werden könnten und die Fehmarnbelt Fähren mit Einbußen zu rechnen hätten. Ein **deutsch-dänischer Rat** wurde ins Leben gerufen, dessen Aufgabe die weitere Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen den beiden Region und die Vorbereitung der Teilnahme der Fehmarnbelt Region an der **Interreg I Initiative** (EG-Volumen von 0,5 Mio €) war. Inzwischen wurde der Rat in den Interreg Lenkungsausschuss umgewandelt. Die Region ist ebenfalls an Interreg II (5,2 Mio. € EU-Volumen) und III Initiativen (geplant ist ein EU-Volumen von 9,5 Mio. €) beteiligt. 1997 trat Lübeck dem Programm bei. Alle an Interreg Programmen Beteiligte sind sich einig, dass Interreg die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stark intensiviert hat.

2.3 Status der Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region basiert bisher fast ausschließlich auf **persönlichen Netzwerken** und ist stark von persönlichem Engagement abhängig. Die Zusammenarbeit hier umspannt eine große Anzahl an Kontakten auf people-to-people Ebene. **Städte- und Schulpartnerschaften** sind hierbei wohl die wichtigsten Felder der Zusammenarbeit. Es stellte sich als sehr schwer heraus, den aktuellen Status und die Bedeutung und Auswirkungen dieser Partnerschaften einzuschätzen. Es war nicht möglich, genaue Informationen über die Anzahl, die Stetigkeit und die Teilnahme an Austauschaktivitäten zu bekommen. Es scheint eine gute und langfristige Kooperation zwischen einigen Berufsschulen zu geben. Städtepartnerschaften gibt es viele aber auch hier war es nicht möglich, genaue Informationen über Aktivitäten zu erhalten. Es wurde jedoch klar, dass die anstehende **Strukturreform in Dänemark** zu einer Konzentration auf einige wenige Städtepartnerschaften führen wird. Die neuen Kommunen haben bereits klargestellt, dass es ihnen nicht möglich sein wird, alle Partnerschaften fortzuführen. Auf der anderen Seite besteht die

Hoffnung, dass internationale Zusammenarbeit von größeren Kommunen professioneller gehandhabt wird.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit hängt stark von **externer Finanzierung** – hauptsächlich durch Interreg – ab. Alle interviewten Akteure unterstrichen die Wichtigkeit externer Finanzierung und sagten, dass ihre Projekte ohne diese Finanzierung nie realisiert worden wären. Die Interreg-Evaluation kommt zu demselben Schluss. Diese hohe Abhängigkeit von externer Finanzierung zeigt den schwachen Status der Zusammenarbeit und lässt erahnen, dass informelle Zusammenarbeit wie Städte- und Schulpartnerschaften nur als Ausnahme mittel- oder langfristige Auswirkungen hatte.

Die **Wirkung der Aktivitäten** im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist **nicht zufrieden stellend**. Die Bevölkerung der Region hat nur marginal an den Kooperationen mitgewirkt. In verschiedenen Feldern wie sozialem und wirtschaftlichem Leben wird klar, dass die Region noch nicht als *eine* – grenzüberschreitende – Region betrachtet werden kann, sondern dass die Aktivitäten hauptsächlich innerhalb der eigenen Landesgrenzen stattfinden. Integration ist noch dürftig, was hauptsächlich mit der geographischen Entfernung und der Tatsache eine Grenzregion zu sein zu begründen ist. Sowohl die geographische als auch die physische als auch die zeitliche Distanzen zwischen den Bevölkerungen und den Arbeitszentren in Ostholstein und Storstrøm sind besonders groß. Darüber hinaus zeigen sich eine große Anzahl an Integrationshemmnissen in den Bereichen Kultur, Sprache, Arbeitsmarkt und Steuer- und Rentensystemen.

Als Konsequenz wird die Fehmarnbelt Region von zwei verschiedenen Arten von Grenzhemmnissen geprägt. Auf der einen Seite sind es die geographische Distanz durch die Meeresgrenze sowie die periphere Lage zu den nationalen Arbeitsmärkten und den Großstädten. Auf der anderen Seite sind es Barrieren, die durch die Lage in einer Grenzregion hervorgerufen werden.

2.4 Stärken und Schwächen

Diese Studie umfasst keine formelle SWOT-Analyse, aber es erscheint notwendig, eine komprimierte Aufstellung der Stärken und Schwächen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu machen.

2.4.1 Stärken

- Beide Grenzregionen liegen nahe an wachsenden Metropolen (Hamburg und Kopenhagen) wo es die Möglichkeit gibt, an deren Wachstum teilzuhaben.
- Die Transportinfrastruktur würde bei einem Bau einer festen Beltquerung deutlich gestärkt werden.
- Beide Grenzregionen haben – zumindest teilweise – gemeinsame Interessen in der Entscheidung um eine feste Beltquerung.
- Schöne Landschaften, hohe Lebensqualität für Familien, relativ geringe Lebenshaltungskosten – besonders im Immobilienbereich.
- Es herrscht eine positive Einstellung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit vor.
- Es sind keine historischen Vorbehalte vor einer Zusammenarbeit zu spüren.

- Sowohl Akteure als auch Teilnehmer an grenzüberschreitenden Aktivitäten geben in der Regel positive Rückmeldungen und ermuntern andere, sich in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu engagieren.
- Es gibt einige langfristige people-to-people-Kontakte, die zum Teil seit über 30 Jahren bestehen.
- Die Region weist eine hohe Mobilität der berufstätigen Bevölkerung auf.
- Auf dänischer Seite gibt es ein zentralisiertes Marketing im Tourismusbereich, das für die ganze Region arbeitet (dies ist jedoch nicht grenzüberschreitend tätig).

2.4.2 Schwächen

- Sowohl Storstrøms Amt sowie der Kreis Ostholstein haben relativ schwache sozio-ökonomische Strukturen, wo Analyseparameter wie Einkommen, Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt, regionale Konkurrenzfähigkeit, industrielle Unternehmen, Bevölkerungswachstum und Bildungsniveau unter den jeweiligen nationalen Werten liegen.
- Die Bevölkerungen sind überaltert, ungenügend ausgebildet und auf beiden Seiten der Grenze gibt es eine Abwanderung von höher qualifizierten jungen Menschen.
- Die Regionen werden nicht als innovationsfreudig eingestuft.
- Das produzierende Gewerbe ist von kleinen Unternehmen ohne Forschung und Entwicklung gekennzeichnet.
- Das produzierende Gewerbe weist grenzüberschreitend keine homogenen Strukturen auf und erschwert somit grenzüberschreitende Zusammenarbeit innerhalb der Fehmarnbelt Region.
- Die Unternehmen sind häufig nicht exportorientiert.
- Grenzüberschreitende Institutionalisierung ist noch auf einem sehr niedrigen Niveau, das lose und informelle Kontakte nur in Ausnahmefällen überschreitet.
- Die nationale Politik konzentriert sich auf andere Grenzregionen (Dänemark: Øresund; Schleswig-Holstein: Sønderjylland-Schleswig; Bundesebene: keine spezielle Grenzregion, aber wohl eher die östlichen Grenzregionen). Dies könnte sich jedoch mit dem Bau einer festen Beltquerung ändern.
- Die Regionen haben das Image der Peripherie, wo "nichts los ist".
- Der Tourismus ist immer noch sehr saisonabhängig und der Konkurrenz von anderen, besonders südeuropäischen, Zielen ausgesetzt.
- Zusammenarbeit im Tourismusbereich wird auf deutscher Seite aus Angst vor interner Konkurrenz eher zurückhaltend gesehen.
- Es gibt keinen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt.

3 Ökonometrische Modelle: Welche Zukunftsszenarien sind möglich?

3.1 Idee und Szenarien

Gegenwärtig kann die Fehmarnbelt Region nicht als eine grenzüberschreitende Region angesehen werden. Der Integrationsgrad ist niedrig, was sowohl mit der Geographie als auch mit dem Status als Grenzregion begründet werden kann. Die durch die Geographie und die Raumstruktur vorgegebene physische **Distanz zwischen der Bevölkerung und den Arbeitsplatzzentren in Ostholstein-Lübeck und Storstrøms Amt ist relativ hoch**, insbesondere auch wesentlich höher als in Regionen, die direkt aneinander grenzen. Zusätzlich existieren Integrationshemmnisse, die durch die dänisch-deutsche Grenze verursacht werden, also durch die Tatsache, dass beide Teile der Fehmarnbelt Region zu verschiedenen Ländern gehören.

Im Prinzip stehen also **zwei Arten von Hemmnissen** einer stärkeren Integration entgegen: Die **geographische Distanz und grenzbedingte Hemmnisse**. Im Fall der Fehmarnbelt Region ist die geographische Distanz zwischen beiden Teilen abhängig von der Raumstruktur und von der Art der Fehmarnbelt-Querung (Brücke oder Fähre) und damit von der Dauer der Querung und den zu zahlenden Kosten bzw. Gebühren für Fähre oder Brücke, möglicherweise auch von einer zusätzlichen "gefühlten" Distanz aufgrund der Trennung durch Wasser. Grenzbedingte Hemmnisse entstehen durch unterschiedliche Sprachen, Kulturen, institutionelle und administrative Bedingungen oder mentale Unterschiede. Beide Arten von Hemmnissen (geographische und grenzbedingte) müssen im folgenden genau unterschieden werden.

Die im Abschnitt 3 dargestellten Szenarien versuchen, Integrationseffekte quantitativ einzuschätzen, (a) indem die geographische Distanz durch Verbesserungen der Transportinfrastruktur verringert wird – dies geschieht durch die Realisation der TEN-Projekte (Trans-europäische Netze) der EU-Verkehrspolitik und im besonderen durch eine feste Fehmarnbelt-Querung ("**Infrastruktur-Szenario**"), und (b) indem die Grenzhemmnisse abgebaut werden ("**Integrations-Szenario**").

Die Szenarien werden im Rahmen komparativ-statischer Modelle berechnet, in denen die Handelsverflechtung und ihr Einfluss auf das regionale Bruttoinlandsprodukt sowie die Mobilität der Arbeitskräfte (Pendlerströme) der Szenarien mit einer "Status Quo-Situation" verglichen wird. "Komparativ-statisch" bedeutet, dass nicht dynamische Prozesse betrachtet, sondern zwei Situationen "ohne" (Status Quo) und "mit" einem Impuls verglichen werden. Ein "**Komplett-Szenario**" kombiniert die Infrastruktur- und die Integrationsimpulse und gibt einen Eindruck über die grenzüberschreitenden Potentiale einer hochintegrierten Region gegenüber dem "Status Quo"- Szenario, wenn die feste Fehmarnbelt-Querung installiert wäre und wenn die Grenzhemmnisse verringert oder sogar maßgeblich entfernt würden, wenn darüber hinaus aber weiterhin die gegebene räumliche Distanz zwischen beiden Teilen der Grenzregion gilt.

Sowohl die Pendler- als auch die Handelsszenarien vernachlässigen dabei die räumliche Umverteilung von Einwohnern, Unternehmen und Arbeitsplätzen als eine Reaktion auf diese Einflüsse. Diese sekundären Verlagerungseffekte werden der Einfachheit halber erst in der längeren Frist erwartet.

Unser Szenario-Ansatz konzentriert sich also auf zwei wesentliche grenzüberschreitende Verflechtungen, die Pendler- und die Handelsströme:

- (a) **Grenzüberschreitende Pendlerströme** (vom Wohn- zum Arbeitsort) sind ein Maß für die grenzüberschreitende Mobilität von Personen in der Fehmarnbelt Region und zugleich ein Indikator eines Arbeitsmarktes, der durch eine Grenze geteilt wird oder auf dem Weg zu einem gemeinsamen Markt ist (Abschnitt 3.2).
- (b) **Grenzüberschreitende Handelsströme** zwischen beiden Teilen der Fehmarnbelt Region (handelbare Güter von Ostholstein-Lübeck nach Storstrøms Amt und umgekehrt) sind ein Indikator der räumlichen Orientierung der Produktion und Arbeitsteilung (Abschnitt 3.3).

Der **Überblick über die Szenarien** zeigt, dass sich die Pendler- und die Handelsszenarien in erster Linie durch drei Aspekte unterscheiden: Die Schätzung der Pendler erfolgt für das Jahr 2004, während die Schätzung der Handelsmuster für das zukünftige Jahr 2020 vorgenommen wird. Außerdem wurde für das Handelsszenario eine realistische moderate Verringerung der Grenzhemmnisse angenommen, während sich das Pendlerszenario unter den Bedingungen eines vollkommen integrierten grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts präsentiert, in dem die Grenzhemmnisse also vollständig beseitigt wurden. Darüber hinaus wird für die Pendler aufgrund fehlender Daten kein aktueller Status-Quo und auch kein Infrastruktur-Szenario ohne Integration dargestellt (Arbeitsmarkthemmnisse von heute plus feste Fehmarnbeltquerung).

Abbildung 1: Szenarien für grenzüberschreitende Pendler- und Handelsströme

		Infrastruktur	
		Status Quo (SQ): FB – Fähre	Infrastruktur-Szenario: FB – Brücke
Integration	Status Quo: heutige Grenzhemmnisse	Handelsströme: SQ Pendler: SQ	Handelsströme: Infrastr. Pendler: ---
	Integrations-Szenario: Grenzhemmnisse... ...verringert (I) ...weggefallen (II)	Handelsströme: Integr. (I) Pendler (a): Integr. (II)	Handelsstr.: Komplet mit Integr. (I) Pendler (b,c): Komplet mit Integr. (II)

Pendlerszenarien: (a) Fehmarnbelt-Querung per Fähre, (b): Querung per Brücke, Maut in gleicher Höhe wie die Fährgeldgebühr, (c) Brückenquerung bei deutlich geringerer Maut.

Die beiden Abschnitte 3.2 (Pendlerströme) und 3.3 (Handelsverflechtungen) sind ähnlich aufgebaut: Zunächst werden die Konzeption der Szenarien dargestellt und der methodische Rahmen sowie die Datenbasis beschrieben. Die Darstellung des methodischen Rahmens ist

dabei weniger für den wissenschaftlichen Nutzer ausgelegt, für eine formale Beschreibung wird in diesem Bericht auf die entsprechenden Quellen bzw. auf einen Anhang hingewiesen. Für das Verständnis der Resultate der Szenarien, die anschließend dargelegt werden, ist allerdings auf einschränkende Annahmen hinzuweisen, die für derartige empirische Simulationen notwendig sind. Beide Teilabschnitte schließen mit einer bewertenden Interpretation der Szenarienvergleiche, und der Abschnitt 3.4 fasst die Befunde der Szenarien noch einmal zusammen.

3.2 Arbeitsmarkt-Szenario: Potential grenzüberschreitender Berufspendler

3.2.1 Zielsetzung und generelle Konzeption der Pendler-Szenarien

Bezugspunkt unserer Pendler-Szenarien ist der Status Quo 2004 hinsichtlich des Volumens grenzüberschreitender Pendler, das von den amtlichen Statistiken nur äußerst bruchstückhaft ausgewiesen wird. Tatsächlich sind weder die dänischen Statistik noch die Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) in der Lage, detaillierte Pendlerdaten von Dänemark nach Deutschland und in der Gegenrichtung auf regionaler Ebene zu liefern. Man erhält nur einige wenige statistische Informationen über Beschäftigte, die im Kreis Ostholstein oder in Lübeck arbeiten und in Dänemark leben; und auf dänischer Seite (Danmark Statistics) erhält man lediglich Zahlen über Beschäftigte, die ihren Wohnsitz in den einzelnen Kommunen in Storstrøms Amt haben und die "außerhalb Dänemarks" arbeiten – weitere Details sind unbekannt. Beide Statistiken liefern darüber hinaus keinerlei Informationen über Beschäftigte in Dänemark bzw. in Storstrøms Amt, die auf deutscher Seite, insbesondere in Lübeck oder Ostholstein, wohnen.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass sich die deutsche Beschäftigtenstatistik nur auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bezieht und Beamte, Selbstständige oder geringfügig Beschäftigte nicht erfasst. Insofern bleibt ein Teil der Pendelfälle unerkannt.

Die tatsächlich beobachtete **Ausgangssituation 2004** (Status Quo) zeigt, dass die beiden **Arbeitsmärkte, Storstrøms Amt einerseits und Ostholstein-Lübeck andererseits, weitgehend getrennt** sind. Die Pendlerströme beziehen sich nahezu ausschließlich auf die Nachbarräume im eigenen Land, also auf die Region Kopenhagen bzw. den Nordteil Sjællands für Storstrøms Amt und insbesondere die Metropolregion Hamburg im Falle Ostholstein-Lübeck, sie sind weitaus größer als die Zahlen der grenzüberschreitenden Pendler.

Einige ausgewählte Befunde der amtlichen Statistiken deuten trotz ihrer Lücken an, dass es 2004 zumindest in Nord-Süd-Richtung (Dänen mit Arbeitsplätzen in Deutschland) keine nennenswerten Zahlen grenzüberschreitender Pendler gab. Nach der deutschen Statistik lag die Zahl der Beschäftigten mit Arbeitsort im Kreis Ostholstein und Wohnort in Dänemark bei unter 10. Die dänische Statistik liefert Angaben zu Beschäftigten mit Wohnort in Storstrøms Amt und Arbeitsort "außerhalb Dänemarks". Diese Zahl lag für 2004 bei 233, darunter waren aber wiederum weniger als 10 Personen mit Wohnort in Holeby oder Rødby, also in den Kommunen, die direkt am Fehmarnbelt liegen. Gemessen an der Pendlerverflechtung der

beiden Teilregionen mit ihren jeweiligen Nachbarräumen im eigenen Land sind diese Pendlerzahlen für 2004 äußerst klein. Hier einige Angaben in Zehner-Einheiten:

Kreis Ostholstein ↔ Lübeck	(→ 11.800 Pendler nach Lübeck bzw. ← 5.180 Pendler nach Ostholstein)
Kreis Ostholstein ↔ Hamburg	(→ 2.310 / ← 380)
Lübeck ↔ Hamburg	(→ 3.320 / ← 1.460)
Kreis Ostholstein ↔ Hamburger Rand	(→ 2.160 / ← 1.430)
Lübeck ↔ Hamburger Rand	(→ 3.720 / ← 7.860)
Storstrøms Amt ↔ Kopenhagen	(→ 4.800 / ← 1.230)
Storstrøms Amt ↔ Ämter auf Sjælland	(→ 12.600 / ← 3.170)

Anmerkung:

Hamburger Rand = Kreise Lauenburg, Segeberg und Stormarn;

Ämter auf Sjælland = Frederiksberg, Ämter Kopenhagen, Frederiksborg, Roskilde und Vestsjælland

Quellen: Statistik der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort, 30. Juni 2004. Die Daten wurden uns von der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, bzw. von der Regionaldirektion Nord der BA zur Verfügung gestellt.

Danmark Statistics, Online-Datenservice, Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort (nach dänischen Kommunen, 2004)

Weitere Befunde zur Pendlerverflechtung in Schleswig-Holstein/Hamburg, mit Daten bis 2003, sind dokumentiert in: Herrmann, Schulz (2005).

Für die Region Ostholstein-Lübeck zeigt sich anhand der "Pendlerintensitäten" im Jahr 2002 (Anteil der Auspendler nach Lübeck an allen Beschäftigten mit Wohnort in den Gemeinden Ostholsteins), dass die Orientierung der Gemeinden Ostholsteins auf die Stadt Lübeck nördlich einer Linie Neustadt-Schönwalde relativ gering ist (Auspendlerintensität nach Lübeck unter 6%). Dagegen nimmt sie in der südlichen Hälfte des Kreises von Werten um 10% bis zu 50% zu, je näher die jeweilige Gemeinde an der Hansestadt liegt. Die Abhängigkeit der Pendlerausrichtung von der Distanz zum Arbeitsmarktzentrum ist also sehr ausgeprägt, dabei ist der nördliche Teil des Kreises deutlich weniger auf Lübeck orientiert als die Südhälfte (Herrmann, Schulz 2005).

Folgende Szenarien wurden berechnet:

Szenario F50:

Pendlersituation 2004 bei einem vollständig integrierten deutsch-dänischen Arbeitsmarkt, aber unter den heute aktuellen Bedingungen der Fehmarnbelt-Querung (Fähre, einfache Fährgebühr für eine Person im PKW: 50 €).

Szenario B50:

Wie F50, aber mit einer festen Fehmarnbelt-Querung (Brücke), wobei die Brückenmaut (pro Fahrt im PKW) der heutigen Fährgebühr entspricht (50 €).

Szenario B20:

Wie B50, aber mit einer für häufige Nutzer, z.B. Berufspendler, deutlich reduzierten Brückenmaut (pro Fahrt im PKW: 20 €).

Ergänzende Bemerkungen:

Ein "**vollständig integrierter Arbeitsmarkt**" bedeutet, dass das Verhalten der Berufspendler auf der dänischen Seite (Pendler zwischen den dänischen Gemeinden 2004) und auf der Seite Schleswig-Holsteins (Pendler zwischen den Gemeinden des Landes 2004), das mit Hilfe zweier separater Schätzmodelle für Dänemark und Schleswig-Holstein ermittelt wurde, auch auf die grenzüberschreitende Pendlerverflechtung übertragen wird – so, als gäbe es keinerlei Grenzhemmnisse, die aus der unterschiedlichen Sprache oder aus institutionellen oder gesetzlichen Unterschieden resultieren. Beschäftigte in Storstrøms Amt und Ostholstein-Lübeck, die den Fehmarnbelt queren müssen, sofern sie einen Arbeitsplatz auf der gegenüberliegenden Seite aufsuchen, orientieren sich allein an der Attraktivität des Arbeitsmarktes in der Nachbarregion und an der geographischen Distanz, bevor sie sich entscheiden über den Fehmarnbelt zu pendeln.

Dabei umfasst die **Distanz, gemessen als Kostengröße**, nicht nur die auf der Straße zurückgelegte Distanz bzw. die hierfür verbrauchte Zeit, sondern auch die für die Fehmarnbelt-Querung benötigte Zeit sowie die Querungsgebühren in Form von Fährkosten oder Brückenmaut. Die Szenarien zeigen also das Pendlerpotential eines voll integrierten grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes, wenn alle Grenzhemmnisse jenseits der geographischen Distanz bereinigt sind, sie unterscheiden sich untereinander lediglich in der Form der Fehmarnbelt-Querung, die zu einem unterschiedlichen Zeitaufwand und zu unterschiedlichen Gebührensätzen führt. Im Abschnitt 3.2.3 werden speziell die Annahmen zur Fehmarnbelt-Querung (Zeitaufwand, Maut bzw. Gebühr) noch näher erläutert.

Ergebnis der Szenarien sind Zahlen für grenzüberschreitende Pendler in beiden Richtungen zwischen allen Gemeinden in Dänemark und Schleswig-Holstein (plus Hamburg und das übrige Deutschland), dies ist allerdings eine so umfangreiche Pendlermatrix (Dimension ca. 1400 mal 1400), dass wir uns im folgenden auf aggregierte Befunde beschränken:

- grenzüberschreitende Pendler zwischen Storstrøms Amt und Ostholstein-Lübeck (in beiden Richtungen),
- grenzüberschreitende Pendler zwischen Storstrøms Amt und anderen deutschen Regionen: Region Schleswig, mittleres/südliches Schleswig-Holstein, Hamburg,
- grenzüberschreitende Pendler zwischen Ostholstein-Lübeck und anderen dänischen Regionen: Kopenhagen/nördliches Sjælland, Sønderjylland, übriges Jylland, Fyns Amt,
- grenzüberschreitende Pendler zwischen den anderen hier genannten Regionen Dänemarks und Schleswig-Holsteins (einschließlich Hamburg).

Natürlich liefern die Szenarien auch die Pendlerströme zwischen den genannten Regionen, die die deutsch-dänische Grenze nicht überschreiten. Im besonderen Fokus sind allerdings die Befunde für die beiden Grenzregionen Ostholstein und Storstrøms Amt. Die Pendlerzahlen können absolut (hier im folgenden in Zehner-Einheiten) oder als Intensitäten, bezogen auf die Gesamtzahl der Beschäftigten am Wohnort bzw. am Arbeitsort der Auspendler- bzw. der Einpendlerregion, ausgewiesen werden.

Der Vergleich "Status Quo" mit dem Szenario "F50" zeigt den Impuls eines voll integrierten Arbeitsmarktes (keine Grenzhemmnisse), während die Fehmarnbelt-Querung in beiden Fällen dem heutigen Status entspricht.

Der Vergleich der Szenarien "F50" mit "B50" bezieht sich in beiden Fällen auf einen voll integrierten Arbeitsmarkt, der Unterschied liegt allein in einer Zeitersparnis beim Queren des Fehmarnbelts (hier um 40 Minuten pro Fahrt), jedoch bei einer Brückenmaut, die der heutigen Fährg Gebühr entspricht.

Der Vergleich der Szenarien "B50" mit "B20" schließlich zeigt, welche Effekte eine signifikante Reduzierung der Brückenmaut von 50 € auf 20 € pro Fahrt (eine Person im PKW) hätte. Aus dieser Gegenüberstellung lassen sich im übrigen auch Anhaltspunkte dafür gewinnen, welchen Effekt eine entsprechende Reduzierung der *Fähr*gebühr bei der heute existierenden Querungs-Variante hätte.

3.2.2 Methodische Grundlage der Szenarien – Eine kurze Einführung

Im folgenden beschränken wir uns auf eine verbale Beschreibung des methodischen Konzepts, eine ausführlichere Darstellung ist dem Anhang zu entnehmen.

Das Ziel der Modellierung ist es, eine **Obergrenze der Pendlerströme zwischen Dänemark und Deutschland unter der Annahme eines vollständig integrierten Arbeitsmarktes** zu berechnen, wobei beide Teile regional gegliedert sind. Vollständig integriert bedeutet, dass grenzüberschreitendes Pendeln dem gleichen Muster folgen soll wie das Pendeln innerhalb des eigenen Landes. Es bestehen keine zusätzlichen Hemmnisse bei Überschreitung der Grenze bzw. beim Wechsel des Landes.

Die **Grundidee** ist, zunächst ein Modell zu schätzen, das die Pendlerströme für die deutsche und die dänische Seite getrennt beobachtet. Für Deutschland betrachten wir Schleswig-Holstein, gegliedert nach Gemeinden, sowie Hamburg und das übrige Deutschland. Für Dänemark werden die dänischen Kommunen herangezogen. Auf Basis dieser Schätzung ist das Modell in der Lage, hypothetische Pendlerströme in einem vollständig integrierten Arbeitsmarkt zu generieren, der den Gesamttraum umfasst. In diesem integrierten Markt sind die Regionen nur noch durch ihre physischen Distanzen, nicht aber durch institutionelle oder kulturell/sprachliche Hemmnisse des Pendelns getrennt.

Das Modell ist eine Variante eines Gravitationsmodells unter der Annahme, dass folgende drei Gruppen von Merkmalen die Pendlerströme zwischen Regionen determinieren:

- Merkmale, die mit dem Wohnsitz des Beschäftigten (im folgenden auch "Quelle" genannt) verknüpft sind, wie z.B. die Bodenpreise, die Attraktivität des Wohnsitzes, Zugang zu öffentlichen Gütern usw.,
- Merkmale, die mit dem Arbeitsort (kurz: "Ziel") verknüpft sind, wie Löhne und die Bandbreite der angebotenen Arbeitsplätze, um die wichtigsten zu nennen. Glücklicherweise müssen wir die ersten beiden Merkmalsgruppen nicht weiter im Detail spezifizieren, weil sie durch die so genannten "fixen Effekte" erfasst werden, die alle Einflüsse der beiden Merkmalsgruppen berücksichtigen.

- Ein Merkmal, das die Kosten des Pendels zwischen Quelle und Ziel misst – dies sind die "Gesamtkosten", die sich aus Fahrtkosten und Kosten der Zeit pro Fahrt zusammensetzen.

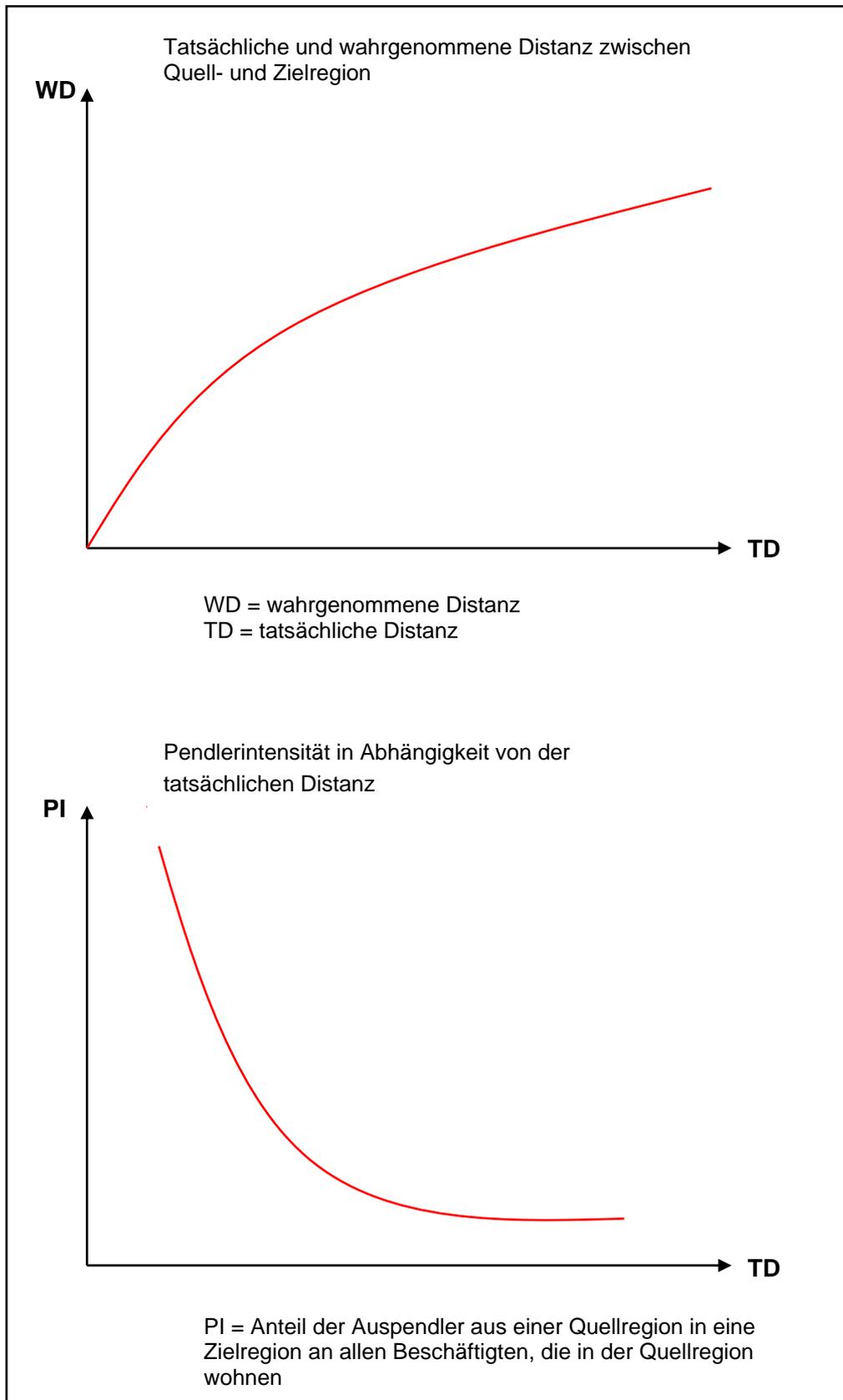
Dabei wird davon ausgegangen, dass die **Pendelentscheidung der Beschäftigten von den "wahrgenommenen" Kosten abhängt**. Diese wahrgenommenen Kosten nehmen zwar mit den tatsächlichen Kosten zu, aber mit einer abnehmenden Rate: So wird ein Anstieg der Pendelzeit von 50 auf 60 Minuten als weniger stark "wahrgenommen" als ein Anstieg von 10 auf 20 Minuten.

Die Gravitationshypothese sagt aus, dass für zwei Regionspaare (jeweils Quell- und Zielregion), die ansonsten identisch sind, also die gleiche Wohnattraktivität und die gleichen Arbeitsmöglichkeiten usw. haben, das Paar mit den höheren Mobilitätskosten zwischen Quelle und Ziel die geringeren Pendlerströme zeigt. Dieser Zusammenhang ist intuitiv plausibel, in der mikroökonomischen Theorie des Pendelns fundiert und auch ausgezeichnet durch Daten gestützt.

Neben den fixen Effekten besteht das Modell nur aus zwei weiteren Parametern, die die Form des Distanzwiderstands festlegen. Der **Distanzwiderstand** beschreibt, wie die Bereitschaft, zwischen einem Regionspaar mit gegebenen, konstanten Eigenschaften zu pendeln, mit steigenden Fahrtkosten abnimmt. Der erste der beiden Parameter für den Distanzwiderstand, der "Beta-Parameter", kontrolliert die Stärke der Distanzwirkung. Ein hohes Beta impliziert niedrige durchschnittliche Pendlerdistanzen und umgekehrt. Der zweite Parameter kontrolliert den Verlauf des Distanzwiderstands bei zunehmenden Distanzkosten. Er berücksichtigt die Übertragung tatsächlicher in wahrgenommene Distanzkosten, beschreibt also den Prozess, wie der Distanzwiderstand bei zunehmenden tatsächlichen Kosten mit abnehmender Rate steigt.

Tatsächlich haben die beiden Gravitationsschätzungen, die zunächst getrennt für die deutsche (Schleswig-Holstein nach Gemeinden) und die dänische Seite (Dänemark nach Kommunen) durchgeführt wurden, nahezu identische Parameter generiert: **Das distanzabhängige Pendelverhalten der Menschen in Schleswig-Holstein und in Dänemark ist also fast gleich**. Dabei ist zu beachten, dass das durch die Distanzparameter repräsentierte Pendelverhalten im Bereich geringer Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort recht sicher prognostiziert werden kann, da hier eine sehr große Zahl von Beobachtungen (Pendelfälle) vorliegt. Dagegen ist die Parameterschätzung im Bereich größerer Distanzen deutlich unsicherer, da hier nur wenige Beobachtungen verfügbar sind und außerdem sowohl Fälle von Tagespendlern als auch von gelegentlichen Pendlern (z.B. Wochenendpendler) auftreten, die aufgrund der Datensituation aber nicht separat beobachtet werden können. Dieses Problem betrifft gerade die Pendlerszenarien über den Fehmarnbelt. Die im Abschnitt 3.2.4 dargestellten Ergebnisse, insbesondere die dort angegebenen Absolutzahlen, sind also unter dem Vorbehalt einer nicht unerheblichen Ungenauigkeit zu sehen, sie sollten daher eher als Größenordnung und nicht als Punktschätzung verstanden werden.

Abbildung 2: Tatsächliche bzw. wahrgenommene Distanz und Pendlerintensität



Für das **Gesamtmodell** einschließlich der Übergänge zwischen den beiden Teilgebieten werden daher einheitliche Werte für die beiden Parameter des Distanzwiderstands verwendet. Das Modell arbeitet mit 1119 Gemeinden Schleswig-Holsteins (ohne Helgoland und einige Halligen), plus Hamburg und Bundesgebiet (ohne Schleswig-Holstein und Hamburg), sowie mit 271 dänischen Kommunen, also insgesamt mit 1392 Regionen, die ein geschlossenes System bilden. Die Schätzungen der Pendlerzahlen (Zielregion–Quellregion: 1392 mal 1392 Pendlerströme, also einschließlich der Zahlen für die Beschäftigten, die in ihrer Wohn-gemeinde verbleiben) basiert auf den folgenden Inputs:

- Beschäftigte am Wohnort bzw. am Arbeitsort für alle Regionen (2 mal 1392 Werte),
- Distanzen zwischen allen Gemeindepaaren, gemessen in € pro Fahrt, für den Fall, dass ein Beschäftigter mit PKW zur Arbeit fährt – genaueres dazu im folgenden Abschnitt (eine Hälfte der 1392 mal 1392 – Matrix, ohne Diagonale, d.h. knapp 1 Mio. Distanzen),
- zwei Parameterwerte, die das Pendelverhalten in Abhängigkeit von der tatsächlichen Distanz (in €) messen, generiert aus den beiden getrennt berechneten Gravitationsmodellen, siehe oben.

Dabei sind zwei Punkte zu beachten:

1. **Die regionalen Zahlen der Beschäftigten nach ihrem Wohnort und nach ihrem Arbeitsort sind gegeben, sie bleiben in den berechneten Szenarien auch unverändert.** Das bedeutet: Gegenstand der Szenarien ist nicht eine – langfristig durchaus zu erwartende – räumliche Reallokation der Arbeitsplätze oder der Wohnungen, sondern die Frage, wie sich bei *gegebener* Zahl und regionaler Verteilung der Arbeitsplätze und der Wohnungen die räumliche Zuordnung Wohnung–Arbeitsplatz und damit die Pendlerverflechtung verändert. Langfristig einsetzende Umverteilungen, z.B. durch neue Wohngebiete, durch Standortwechsel von Betrieben oder durch neue Gewerbegebiete, können natürlich auch wieder neue Pendlerströme generieren. Die Konstruktion der Szenarien vollständig integrierter Arbeitsmärkte unter der Annahme unveränderter räumlicher Verteilung der Arbeitskräfte auf die Wohnorte und unveränderter Verteilung der Arbeitsplätze kann also so interpretiert werden, dass der Integrationsprozess der Arbeitsmärkte auf beiden Seiten der Grenze in zwei Phasen abläuft, beginnend mit einer verstärkten Pendlerverflechtung bei gegebener Raumstruktur (Stufe 1), gefolgt von einer Veränderung der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze (Standortverlagerungen bzw. Neuansiedlungen von Betrieben) und der Wohnbereiche und in der Konsequenz einer erneuten Veränderung der Pendlerströme (Stufe 2): Die Szenarien betrachten dabei nur die erste Stufe, gehen also davon aus, dass die zweite Stufe der Integration erst mittel- bis langfristig nach der ersten Stufe einsetzt.
2. Da die amtlichen Pendlerstatistiken in Deutschland und Dänemark alle Beschäftigten nach ihrem Wohn- und Arbeitsort erfassen, jedoch **keine Informationen über die Häufigkeit des Pendelns** liefern (Tagespendler, Wochenendpendler, Saisonpendler usw.), können auch die hier berechneten Szenarien nicht zwischen diesen Pendlerkategorien unterscheiden. Das ist auch der Grund dafür, dass die Pendlerzahlen mit zunehmender Distanz zwar abnehmen, aber nicht ganz auf Null sinken, wie es bei Tagespendlern bei Überschreiten einer "kritischen Distanz" der Fall wäre. Die unbekannte Pendelhäufigkeit ist für die Szenarien "vom getrennten zum integrierten Arbeitsmarkt" allerdings weniger relevant als z.B. für die Frage, wie viele Pendler täglich den Weg über den Fehmarnbelt nehmen. Dies wäre in der Tat nur dann korrekt einzuschätzen, wenn Informationen zur Pendelhäufigkeit (täglich, wöchentlich usw.) zur Verfügung stünden. Aufgrund der Distanz über den Fehmarnbelt ist hier zu vermuten,

dass die Mehrzahl der Pendelfälle keine Tagespendler, sondern vor allem Wochenendpendler darstellen. Eine auf Tagespendler beschränkte Analyse müsste vielmehr davon ausgehen, dass ab einer bestimmten Zeitdistanz keine Pendelfälle mehr auftreten.

3.2.3 Distanzberechnung und Pendlerweg

Die Distanz zwischen den Regionen bezieht sich auf eine Fahrt von A nach B (von der Quell- zur Zielregion) für eine Person im PKW, d.h. öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrgemeinschaften bleiben hier unberücksichtigt. Ebenso gehen Elemente der "gefühlten" Distanz, insbesondere ihre Verringerung durch eine "sichtbare" Brücke über den Fehmarnbelt bzw. eine Fahrt ohne nennenswerte Unterbrechung (Straße-Fähre-Straße), nicht in die im folgenden beschriebenen Berechnungen ein.

Die **Route** von A nach B wird über einen **Algorithmus der "kürzesten Wege"** ermittelt: Er benötigt ein System von "Knoten" (Verkehrspunkte), die durch "Kanten" (Verkehrswege) verbunden werden. Jede Region hat mindestens einen solchen Knoten, und das Regionszentrum, das im Rahmen des Algorithmus die Region repräsentiert, wird durch einen Knoten definiert. Jede Kante ist hinsichtlich ihrer Länge und der Qualität der Straße (Autobahn, Bundesstraße usw.) definiert, hinzu kommen Sonderfälle wie Fähren oder Brücken, für die die Fahrtzeit und die Maut bzw. Gebühr in den Algorithmus eingeht. Der Weg von A nach B und damit die Distanz zwischen den beiden Orten (stellvertretend für die beiden Regionen) entsteht also endogen über den "kürzester Weg"-Algorithmus, wobei die Länge des Wegs als Kostengröße (in € pro Fahrt) berechnet wird.

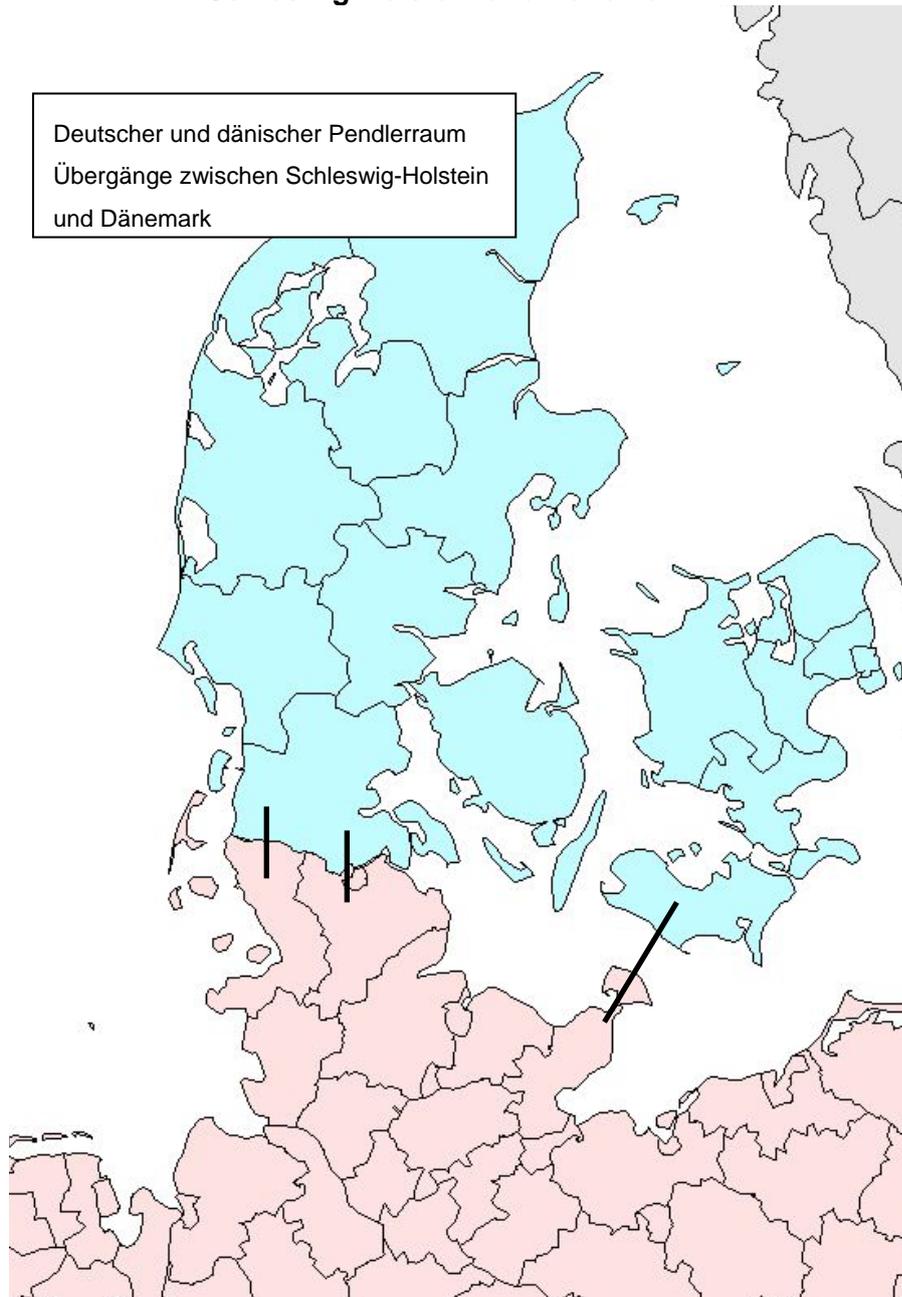
Während dieser Algorithmus innerhalb Dänemarks und innerhalb des Raumes Schleswig-Holstein/Hamburg voll zur Anwendung kommt, beschränkt sich der Übergang vom dänischen zum deutschen Verkehrsnetz auf **drei ausgewählte "Grenzübergänge"**, wobei die Wahl des Übergangs wieder Teil der "kürzester Weg"-Optimierung ist:

- a) Übergang Bov-Handewitt (ca. 6,5 km Autobahn A7)
- b) Übergang Tønder-Süderløgum (ca. 9 km Bundesstraße B 5 bzw. N 11)
- c) Fehmarnbelt-Querung: Rødby-Landkirchen (Fehmarn) (Details hierzu später).

Die Kostengröße für einen Weg von A nach B setzt sich wie folgt zusammen:

Der Weg in km (Straße) wird mit einem Umrechnungsfaktor von 0,265 € pro km in € pro Weg umgerechnet. Dieser Faktor wurde uns vom dänischen Verkehrsministerium bzw. von Jacob Kronbak, Institut for Maritim Forskning og Innovation, Syddansk Universitet (Esbjerg), zur Verfügung gestellt und auch für die Distanzumrechnung in Schleswig-Holstein übernommen.

Abbildung 3: Deutscher und dänischer Pendlerraum, Übergänge zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark



Der Zeitaufwand, um mit dem PKW von A nach B (über die Straße) zu gelangen, ergibt sich aus der Klassifizierung der benutzten Straßen von A nach B und der aufgrund externer Informationen eingegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit für jeden Straßentyp. Dann wird diese Zeitdistanz in eine Kostengröße umgerechnet, indem man eine "Zeit-Wert-Rate" (in € pro Stunde) heranzieht. Dieser Parameter ist sicherlich eine Schlüsselgröße, von der die Distanzen in € in besonderer Weise abhängen. Auch hier haben wir einen Wert des dänischen Verkehrsministeriums für die gesamte Region (Schleswig-Holstein und Dänemark) übernommen: Er liegt bei Berufspendlern im Individualverkehr bei 8,30 € pro Stunde. Dazu sei folgendes angemerkt: Die Zeit-Wert-Rate wird vom dänischen Verkehrsministerium für

Berechnungen ökonomischer Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten herangezogen. Sie unterscheidet sich je nach Personengruppe erheblich. So liegt die entsprechende Zeit-Wert-Rate für Geschäftsreisende bei über 30 € pro Stunde, und auch bei Berufspendlern müsste man – z.B. gestaffelt nach ihrer Qualifikation bzw. nach ihrem Einkommen – differenzierte Raten verwenden, sofern entsprechend differenzierte Pendlerbefunde vorhanden wären. Die oben genannte Rate für die Berufspendler ist im übrigen deutlich geringer als der im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (2003) verwendete Wert für die "Personenzeitkosten im privaten Verkehr", der nur knapp 5,50 € pro Stunde erreicht. Neuere Berechnungen dieses Umrechnungsfaktors durch DTF (Danmarks Transportforskning, Lyngby) werden erst zum Jahresende 2006 Ergebnisse vorlegen.

Insbesondere bei der Querung des Fehmarnbelt, aber auch bei Routen über mautpflichtige Straßen oder Brücken sowie bei der Benutzung von Fähren, ist die reine Straßendistanz (Kosten der Strecke plus Wert der verbrauchten Zeit) entsprechend zu ergänzen,

- um die Zeit der Fährnutzung (plus mittlere Wartezeit), die wiederum mit der Zeit-Wert-Rate in € umgerechnet wird,
- und um die Straßen-/Brückenmaut bzw. die Gebühr der Fährnutzung – dieser Wert in € pro Fahrt geht direkt in den Distanzwert ein.

Der Berechnung der Distanz über den Fehmarnbelt in € pro Fahrt liegen – je nach Szenarien – folgende Eckdaten zugrunde:

- Strecke Rødby-Rødbyhavn: 3 km / 3 Minuten Autobahn
- Strecke Puttgarden-Landkirchen (Fehmarn): 6 km bzw. 6,5 Minuten (Bundesstraße)
- Szenario F50: Fähre mit Fahrzeit 60 Minuten (einschließlich mittlerer Wartezeit), Fährgebühr pro Fahrt im PKW: 50 €
- Szenario B50: Brücke mit Fahrzeit 20 Minuten, Brückenmaut pro Fahrt im PKW: 50 € (identisch mit F50).
- Szenario B20: wie B50, Brückenmaut 20 €

Die für die Fähre angesetzte Gebühr ist angelehnt an die aktuellen Fährtarife, wobei zur Zeit nur von dänischer Seite ein für Berufspendler nutzbares Sonderangebot einer Tageskarte (Hin- und Rückfahrt) besteht, das deutlich unter der 50-€-Marke liegt. Unter der Annahme, dass die künftige Brückenmaut der heutigen Fährgebühr entspricht, wird die 50-€-Variante auch für das B50-Brückenszenario übernommen.

Allerdings bieten die beiden vergleichbaren Brücken über den Großen Belt bzw. über den Øresund bereits heute Sondertarife für Mehrfachnutzer an, bei denen eine einfache Passage im PKW nur noch knapp 20 € (Øresund) bzw. nur etwas mehr als 10 € (Großer Belt) kostet. In der Erwartung, dass auch bei einer Fehmarnbelt-Brücke ein solches Angebot für Pendler möglich sein könnte, wurde zusätzlich das Szenario B20 definiert, so dass die beiden Brückenszenarien etwa die Bandbreite einer zukünftigen Querungsmaut für Pendler abdecken.

Tabelle 2: Fehmarnbelt-Querung und die dänischen Brücken - Querungskosten

Kosten in € pro Fahrt einer Person im PKW

Querung	1 Fahrt in €	1 Fahrt in DKR
Fehmarnbelt	56	Einzelfahrt: 420
Fähre	51	10er Karte: 378 pro Fahrt
	30	Tageskarte 450/2=225 pro F.
Øresund	31	Einzelkarte: 235
Brücke	22	10er Karte: 164 pro Fahrt
	17	Bropas: 125 pro Fahrt
Großer Belt	27	Einzelkarte: 200
Brücke	11	ProBizz: 3310/40 = 83 pro F.

Die folgende Tabelle zeigt, wie sich die Distanzkosten einer Fahrt über den Fehmarnbelt je nach Szenario zusammensetzen bzw. in welcher Relation sie zueinander stehen. Die Darstellung im oberen Teil der Übersicht basiert auf einer Fahrt (eine Person im PKW) von Rødby nach Landkirchen/Fehmarn (oder umgekehrt), im unteren Teil gehen wir von einer Fehmarnbelt-Querung plus einer Anfahrt vom Wohnort zum Brückenanfang und einer Weiterfahrt vom Brückende zum Arbeitsplatz aus, wobei für An- und Abfahrt insgesamt 60 Minuten bzw. 60 km veranschlagt werden. Diese Variante geht also von einem Pendler aus, der nicht direkt am Fehmarnbelt wohnt bzw. arbeitet, sondern auch noch einen Landweg absolvieren muss.

Tabelle 3: Kosten der Fehmarnbelt-Querung in den drei Szenarien

Kosten einer Fahrt (einer Person) im PKW, in €

unmittelbare Querung	Kosten pro Fahrt in €		
	Fähre 50	Brücke 50	Brücke 20
Rødby - Rødbyhavn 3 km	0,80	0,80	0,80
2 Min.	0,28	0,28	0,28
Puttgarden - Landkirchen 9 km	2,39	2,39	2,39
5,5 Min.	0,76	0,76	0,76
Zeit mit Fähre (+WZ) 60 Min.	8,30		
Zeit per Brücke (+WZ) 20 Min.		2,77	2,77
Maut, Fährkosten	50,00	50,00	20,00
Insgesamt	62,52	56,99	26,99
Relation:	100	91,15	43,16
Querung plus 1 Std. Fahrt			
1 Stunde Fahrt	8,30	8,30	8,30
60 km Fahrt	15,90	15,90	15,90
Insgesamt	86,72	81,19	51,19
Relation	100	93,62	59,03

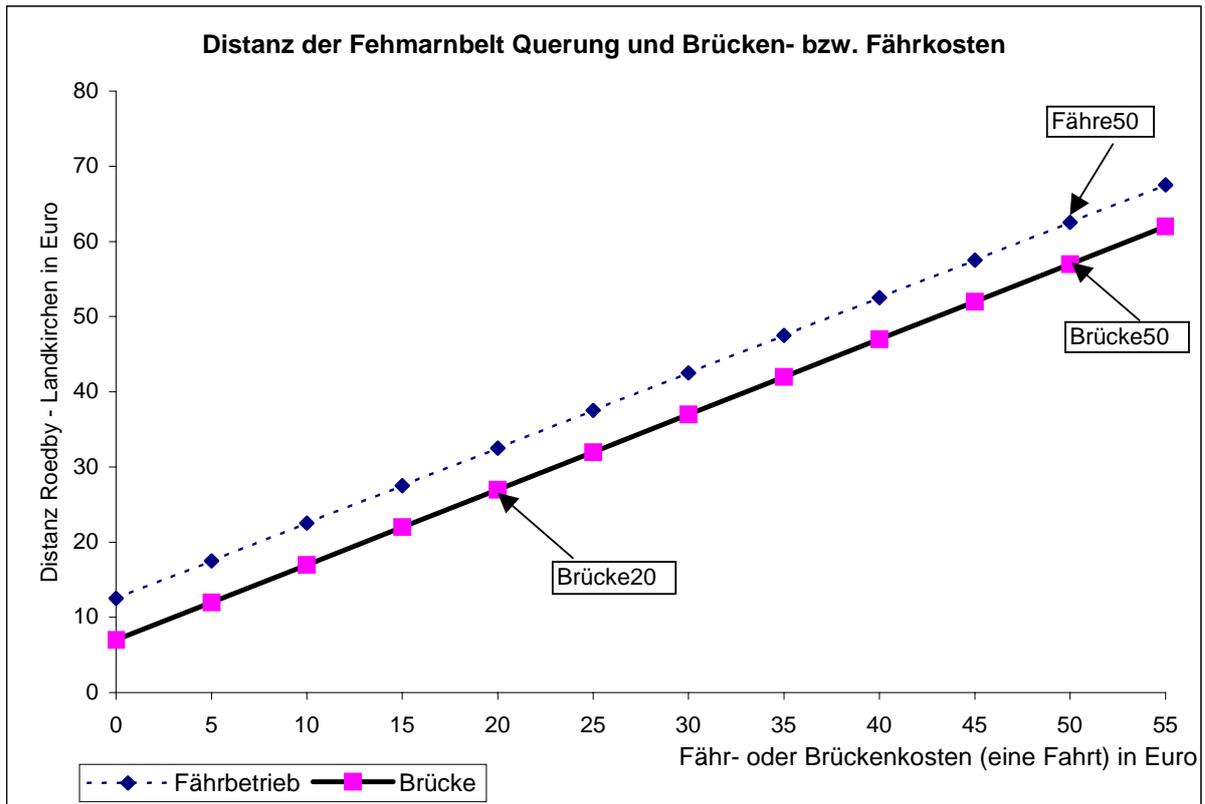
Der Vergleich der drei Varianten zeigt, dass **der entscheidende Distanzunterschied über den Fehmarnbelt bei einem Berufspendler, also bei einer niedrigen Zeit-Wert-Rate, relativ wenig aus der Zeitersparnis der Brücke (40 Minuten), sondern vor allem aus dem Unterschied zwischen den Fährkosten bzw. der Brückenmaut entsteht.** Erst eine signifikante Senkung der Brückenmaut unter das Niveau der heutigen Fährkosten würde die in € gemessene Distanz über den Fehmarnbelt spürbar senken. Dies lässt sich auch unmittelbar am "trade off" zwischen dem Zeit- und dem Mautunterschied ablesen: Für einen Berufspendler mit einer Zeit-Wert-Rate von 8,30 € pro Stunde entspricht einer Zeitersparnis der Brücken- gegenüber der Fährquerung von 40 Minuten einem Wert von 5,50 €, er wäre damit gegenüber den beiden Querungsarten indifferent, wenn die Brückenmaut um 5,50 € über der Fährgebühr liegen würde. Die Entscheidung, ob eine Fehmarnbelt-Querung für einen Berufspendler interessant würde, fällt also weniger über die Zeitersparnis, als vielmehr über die Höhe der direkt zu zahlenden Maut oder Gebühr – und dies gilt sowohl für die Brücke als auch für die Fähre, d.h. **auch beim Status der Fährquerung**, der ja in jedem Falle noch einige Jahre gelten wird, **kann eine spürbare Gebührenreduzierung für die Berufspendler einen erheblichen Einfluss auf die Entscheidung für oder gegen einen Arbeitsplatz auf der anderen Seite des Fehmarnbelts ausüben.**

Anmerkung: Eine höhere Zeit-Wert-Rate, wie sie z.B. für Geschäftsreisende, möglicherweise aber auch für hochqualifizierte Arbeitskräfte mit hohem Einkommen unterstellt wird (z.B. 30,9 € pro Stunde für Geschäftsreisende, Rate des dänischen Verkehrsministeriums), führt dann natürlich zu einer stärkeren Gewichtung der Zeitersparnis gegenüber der Veränderung der Maut/Gebühr. Der "trade off" zwischen Zeit und Maut würde sich dann so darstellen, dass die Zeitersparnis der Brückenquerung (40 Minuten) einem Wert von ca. 20 € entsprechen würde, oder anders ausgedrückt: Die Zeitersparnis reduziert die Distanz über den Fehmarnbelt in gleicher Weise wie eine Maut- bzw. Gebührensenkung um 20 €

Bei einem Vergleich der Szenarien, auf denen unsere Pendlerschätzungen basieren (siehe Tabelle 3), ergibt sich folgendes für die unmittelbare Distanz Rødby-Landkirchen: Die Distanzkosten einer PKW-Fahrt reduzieren sich beim Wechsel vom F50- zum B50-Szenario (Brücke statt Fähre, aber gleiche Maut) um knapp 9%, dagegen beim Wechsel vom F50- zum B20-Szenario (Brücke statt Fähre und deutlich niedrigere Brückenmaut) um mehr als 50%. Auch beim zweiten Fall, also einer Pendlerstrecke, die zusätzlich zur Fehmarnbelt-Querung noch 60 km "an Land" einschließt, sind die Relationen nahezu gleich: Reduzierung der Distanzkosten beim Wechsel "von F50 zu B50" um ca. 6% und beim Wechsel "von F50 zu B20" um gut 40%.

Die Abbildung 4 stellt die Distanz zwischen Rødby und Landkirchen/Fehmarn bei einer Fähr- und einer Brückenquerung (Unterschied: 40 Minuten) und bei alternativen Annahmen für die Brückenmaut bzw. die Fährgebühr optisch dar: Auch hier wird deutlich, dass für die in € bewertete Gesamtdistanz die Maut- bzw. Gebührenhöhe weitaus wichtiger ist als der Zeitunterschied.

Abbildung 4: Brücken- bzw. Fährkosten und Distanz der Fehmarnbelt-Querung



3.2.4 Empirische Ergebnisse der Pendlerszenarien

Zunächst wird ein Überblick über die empirischen Darstellungen gegeben, dann folgen einige Anmerkungen zu den einschränkenden Bedingungen, unter denen die Szenarien entstanden sind bzw. zur begrenzten Aussagefähigkeit der Befunde. Im Anschluss an diese Einführung werden die Resultat dargestellt und erläutert, und am Ende werden vor dem Hintergrund des Gesamteindrucks, den die Szenarien geliefert haben, Strategien für ein stärkeres Zusammenwachsen der beiden heute noch getrennten Arbeitsmärkte angesprochen.

Die Befunde der drei Szenarien werden wie folgt dargestellt:

(a) Absolute Pendlerzahlen zwischen Storstrøms Amt und den deutschen Regionen bzw. Pendlerströme zwischen der Region Ostholstein-Lübeck und den dänischen Regionen – Darstellung in Form von Karten. Zahlen für die Szenarien F50, B50 und B20, jedoch keine Zahlen für den Status Quo 2004, da die grenzüberschreitenden Pendlerdaten hierzu keine hinreichenden Informationen liefern.

Die deutschen Regionen sind (neben der Region Lübeck-Ostholstein): Region Schleswig, das übrige Schleswig-Holstein (Region Mittelholstein plus Hamburger Rand) und Hamburg sowie Deutschland ohne Schleswig-Holstein und Hamburg; die dänischen Regionen sind (neben Storstrøms Amt): Kopenhagen plus nördliches Sjælland, Fyns Amt, Sønderjylland und das übrige Jylland.

Generell liefern die Berechnungen absolute Pendlerzahlen zwischen allen Gemeinden Schleswig-Holsteins und allen dänischen Kommunen (sowohl innerhalb Schleswig-Holsteins und Dänemarks als auch grenzüberschreitend). Im Rahmen der Fehmarnbelt-Studie sind aber vor allem die Pendlerzahlen aus der Sicht von Storstrøms Amt bzw. aus der Sicht von Ostholstein und Lübeck relevant, andere Pendlerverflechtungen werden hier nicht systematisch dargestellt.

(b) Eine grobe Einschätzung der **Pendlerzahlen über den Fehmarnbelt**, hier begrenzt auf den Pendlerraum Schleswig-Holstein/Hamburg–Dänemark – Angabe von Personen in Süd-Nord- bzw. Nord-Süd-Richtung. Da nicht zwischen Fällen von Tagespendlern und gelegentlichen Pendlern unterschieden werden kann, ist eine Umrechnung von Personen auf Fehmarnbelt-Passagen pro Tag oder Woche allerdings nicht möglich. Die Berechnungen sind insofern nur grobe Schätzungen, da wir nicht für jedes deutsch-dänische Paar von (Wohn- und Arbeits-) Gemeinden die gewählte optimale Verkehrsrouten bestimmen, sondern für die oben genannten Regionen des Pendlerraumes eine Aussage darüber treffen, ob der Weg über die Grenze sicher oder sehr wahrscheinlich über den Fehmarnbelt gehen dürfte (z.B. zwischen Storstrøms Amt und Ostholstein), ob er vermutlich nicht über den Fehmarnbelt geht (z.B. zwischen Sønderjylland und Schleswig) oder ob er eine von mehreren Wegeoptionen darstellt. Eine genaue Schätzung auf Basis der für einzelne Gemeindepaare ermittelten "optimalen Route" wäre grundsätzlich möglich, ist aber mit erheblichem Aufwand (und hohen Kosten) verbunden.

(c) Darstellung der **"Pendlerintensitäten"**, also der (relativen) regionalen Orientierung der in einer Region wohnenden Arbeitskräfte auf ihre Arbeitsregion (Auspendlerintensitäten) bzw. der in einer Region beschäftigten Arbeitskräfte auf ihre Wohnregion (Einpendlerintensitäten): Die Intensitäten sind also Anteile in Prozent:

B_{rs} : Beschäftigte am Wohnort r , mit Arbeitsort in s

$$EPI_s = 100 \cdot \left(\frac{B_{rs}}{\sum_r B_{rs}} \right) \quad API_r = 100 \cdot \left(\frac{B_{rs}}{\sum_s B_{rs}} \right) \quad (r = s \text{ ist zulässig})$$

Auch hier steht wieder die Fehmarnbelt Region im Vordergrund, einerseits der Kreis Ostholstein, andererseits Storstrøms Amt. Verglichen werden die drei Szenarien F50, B50 und B20.

Weitere Analysen wären möglich, sie wurden aber nicht in das Arbeitsprogramm des Gutachtens bzw. in die Berichterstattung aufgenommen:

- Die Fehmarnbelt Region könnte nach weiteren Teilregionen differenziert werden, sofern dies mit den deutschen Gemeinden bzw. den dänischen Kommunen vereinbar ist.
- Die in die empirischen Berechnungen eingegebenen Parameter könnten verändert werden – dies betrifft sowohl die Parameter des Distanzwiderstands als auch die der Distanzberechnung zugrunde gelegten Größen, wie die Zeit-Wert-Rate oder die Umrechnung von PKW-Strecke in Kosten.
- Die ausgewählten Szenarien könnten um weitere ergänzt werden. Interessant wäre insbesondere der Fall "Fähre 20", also eine Fehmarnbelt-Querung per Fähre, aber mit einer

niedrigen Gebühr von 20 € (pro Fahrt im PKW). Allerdings erlauben die ausgewählten Szenarien durch geschickte Interpolation bereits eine Einschätzung der Befunde eines F20-Szenarios.

Ungeachtet der durchaus komplexen Simulationsberechnungen, die die Pendlerverflechtungen zwischen allen knapp 1400 Gemeinden des Pendlerraumes simultan bestimmen, sollen die **Einschränkungen** hier nicht verschwiegen werden, **denen die empirischen Befunde unterliegen**. Die beiden zuerst genannten Punkte wurden oben bereits diskutiert.

1. Die Zahl der Beschäftigten in den Gemeinden ist sowohl nach Wohn- als auch nach Arbeitsort gegeben.
2. Zwischen Fällen von Tagespendlern, Wochenendpendlern oder gelegentlichen Pendlern (Saisonarbeit) kann in den Szenarien nicht unterschieden werden.
3. Die Pendlermobilität jenseits der "regulären" Beschäftigungsfälle ist ebenfalls nicht in den Szenarien enthalten. Auf deutscher Seite sind dies z.B. die geringfügig Beschäftigten oder Arbeitsformen, die zu einer "versteckten" Mobilität führen. "Versteckt" bedeutet hier, dass eine Pendlermobilität vorliegt, die sich nicht in den amtlichen statistischen Zahlen wiederfindet, welche die Grundlage unserer Schätzungen bilden. Beispiele: Nebentätigkeit eines Dozenten in der Nachbarregion, Leiharbeitsverträge, die in Region A geschlossen werden, aber in Region B wirksam sind.
4. Vorübergehende, besonders intensive Pendlerströme aufgrund konjunktureller oder struktureller Arbeitsmarkt-Ungleichgewichte gehen nicht in die Szenarien ein. So lassen sich z.B. die in jüngster Zeit registrierten Fälle, in denen deutsche Facharbeiter im Bereich des Baugewerbes, die am heimischen Arbeitsmarkt mit massivem Arbeitskräftemangel konfrontiert sind und verstärkt von dänischen Firmen angeworben werden, nicht in den Szenarien abbilden, da die empirische Basis nicht nach Qualifikationen, Berufen oder Branchen differenziert ist. Entsprechendes gilt für asynchron verlaufende Konjunkturzyklen auf deutscher und dänischer Seite, die vorübergehend zu einseitigen Pendlerströmen in die eine oder in die andere Richtung führen.
5. Die den Szenarien zugrunde liegenden Distanzen wurden für eine Person im PKW und unter bestimmten, vorgegebenen Parametern (Distanzwiderstand, Zeit-Wert-Rate usw.) berechnet. Damit lassen sich Pendelmobilitäten, die erst aufgrund der Nutzung von Fahrgemeinschaften oder von attraktiven Bahnverbindungen entstehen, nicht einschätzen. Ebenso bleiben nach Arbeitnehmerkategorien (Qualifikation, Einkommen) differenzierte Zeit-Wert-Umrechnungsfaktoren oder Distanzwiderstände unberücksichtigt, die zu unterschiedlichem Mobilitätsverhalten führen.

Abbildung 5: Pendlerszenario "Fähre 50"

Pendler von/nach Dänemark aus der Sicht der Region Ostholstein-Lübeck

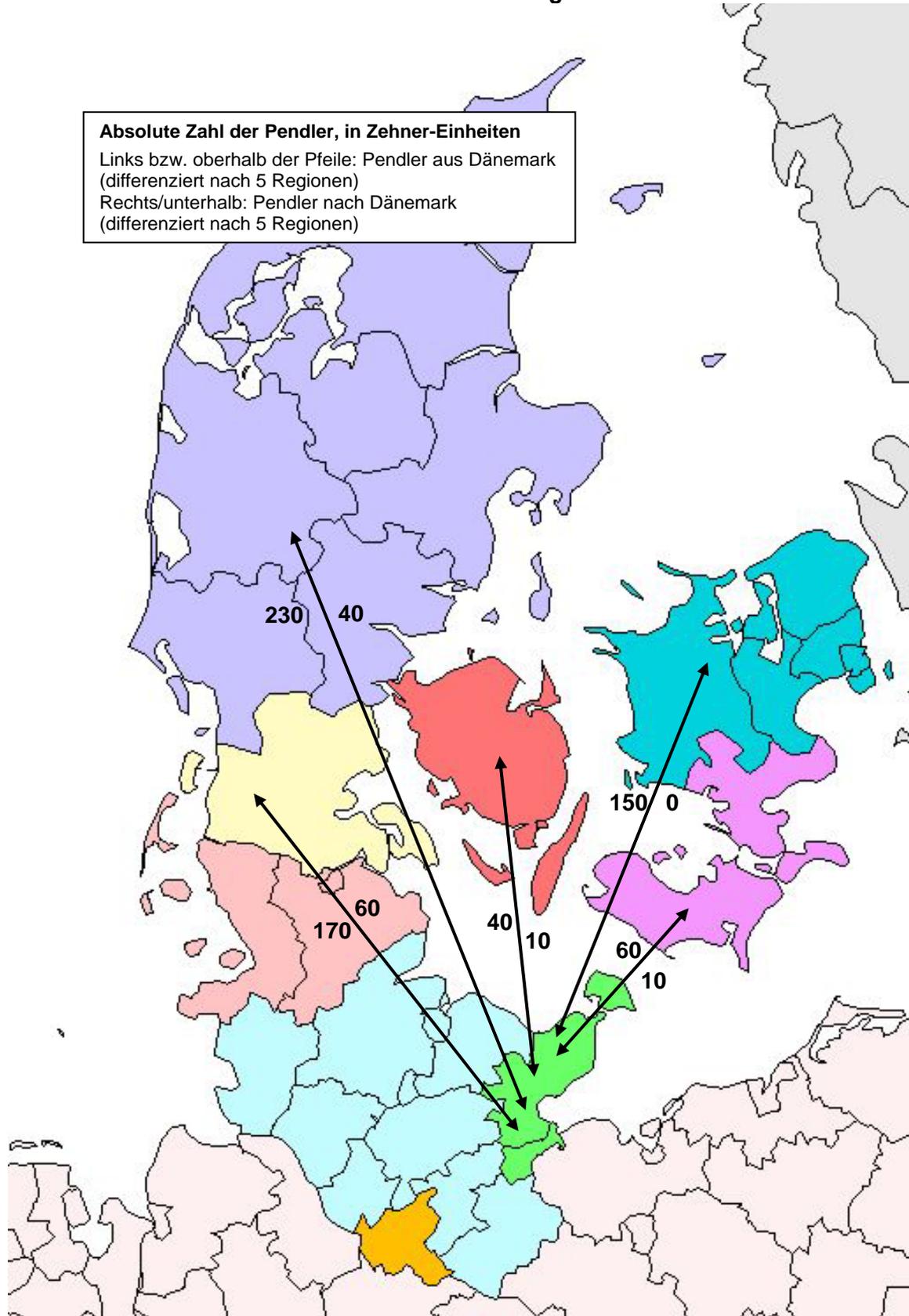


Abbildung 6: Pendlerszenario "Fähre 50"

Pendler von/nach Schleswig-Holstein/Hamburg aus der Sicht von Storstrøms Amt

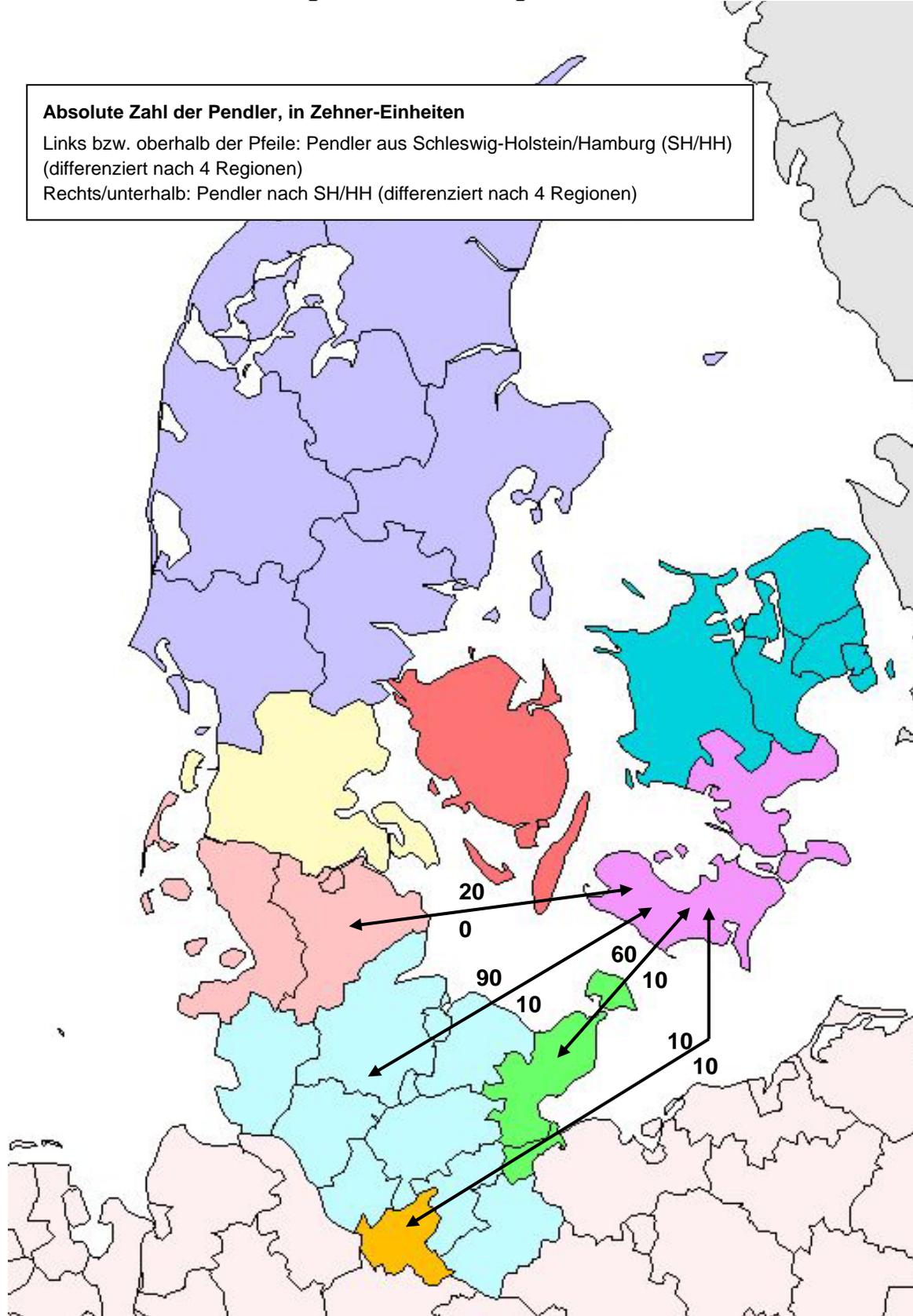


Abbildung 7: Pendlerszenario "Brücke 50"

Pendler von/nach Dänemark aus der Sicht der Region Ostholstein-Lübeck

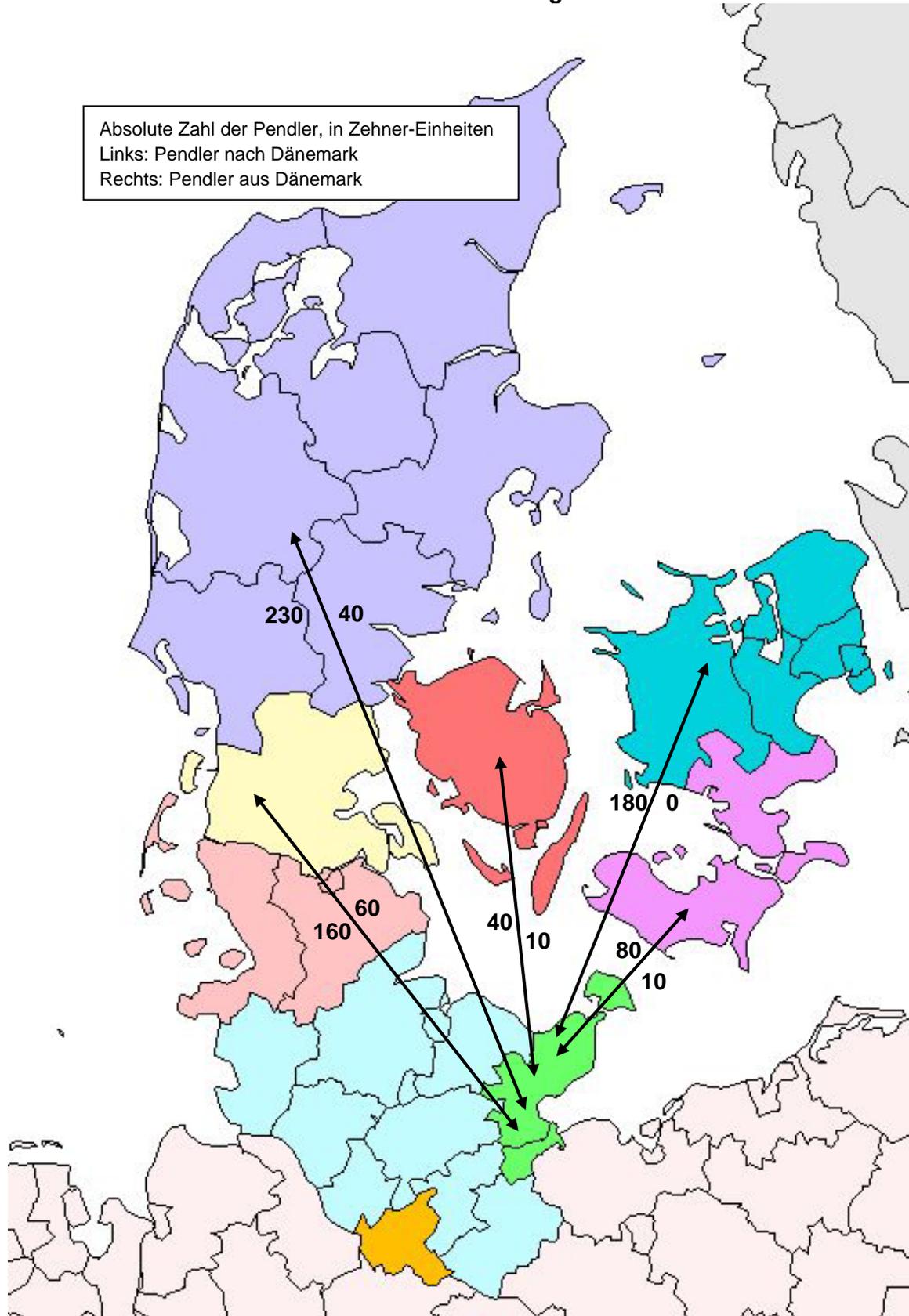


Abbildung 8: Pendlerszenario "Brücke 50"

Pendler von/nach Schleswig-Holstein/Hamburg aus der Sicht von Storstrøms Amt

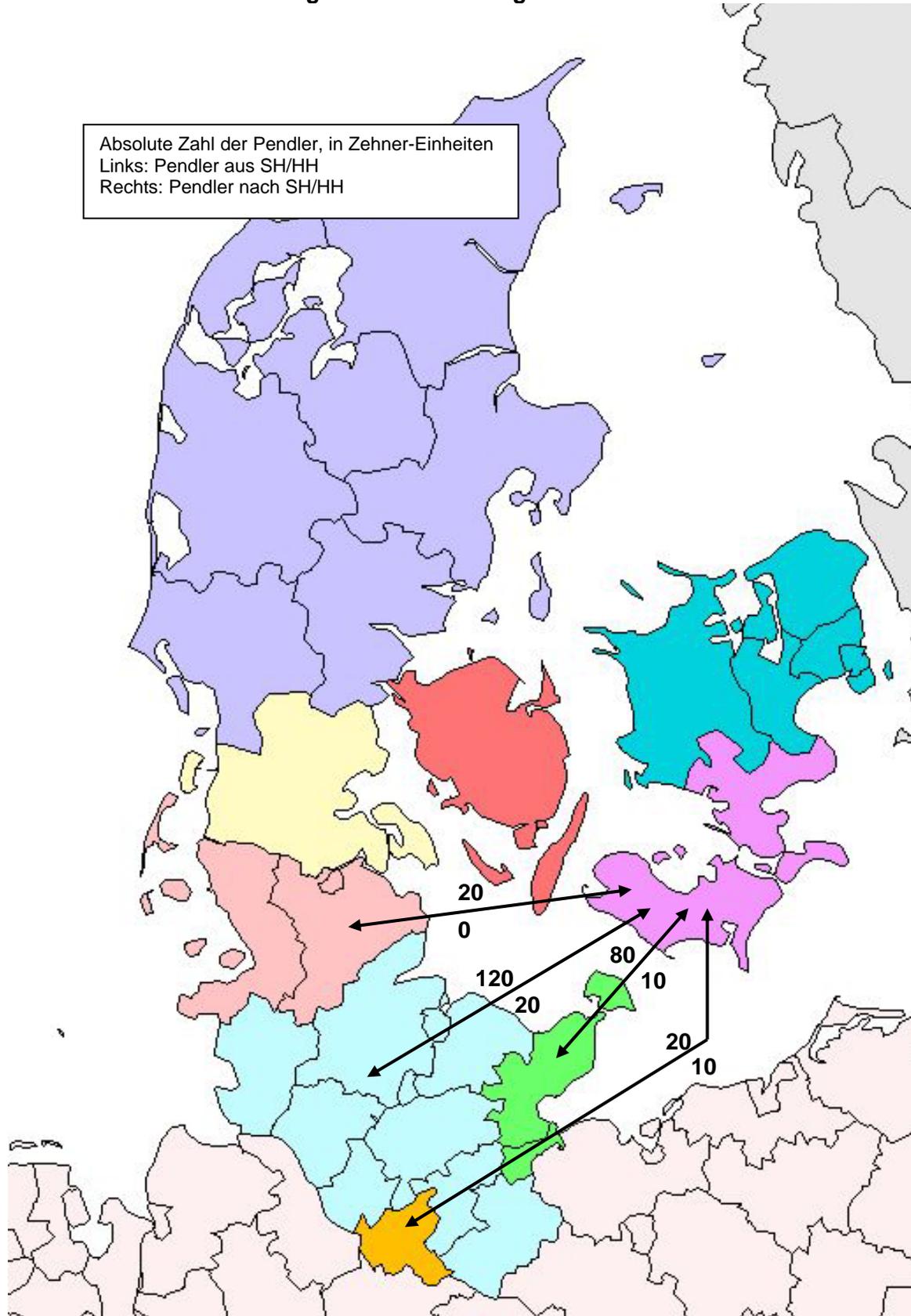


Abbildung 9: Pendlerszenario "Brücke 20"

Pendler von/nach Dänemark aus der Sicht der Region Ostholstein-Lübeck

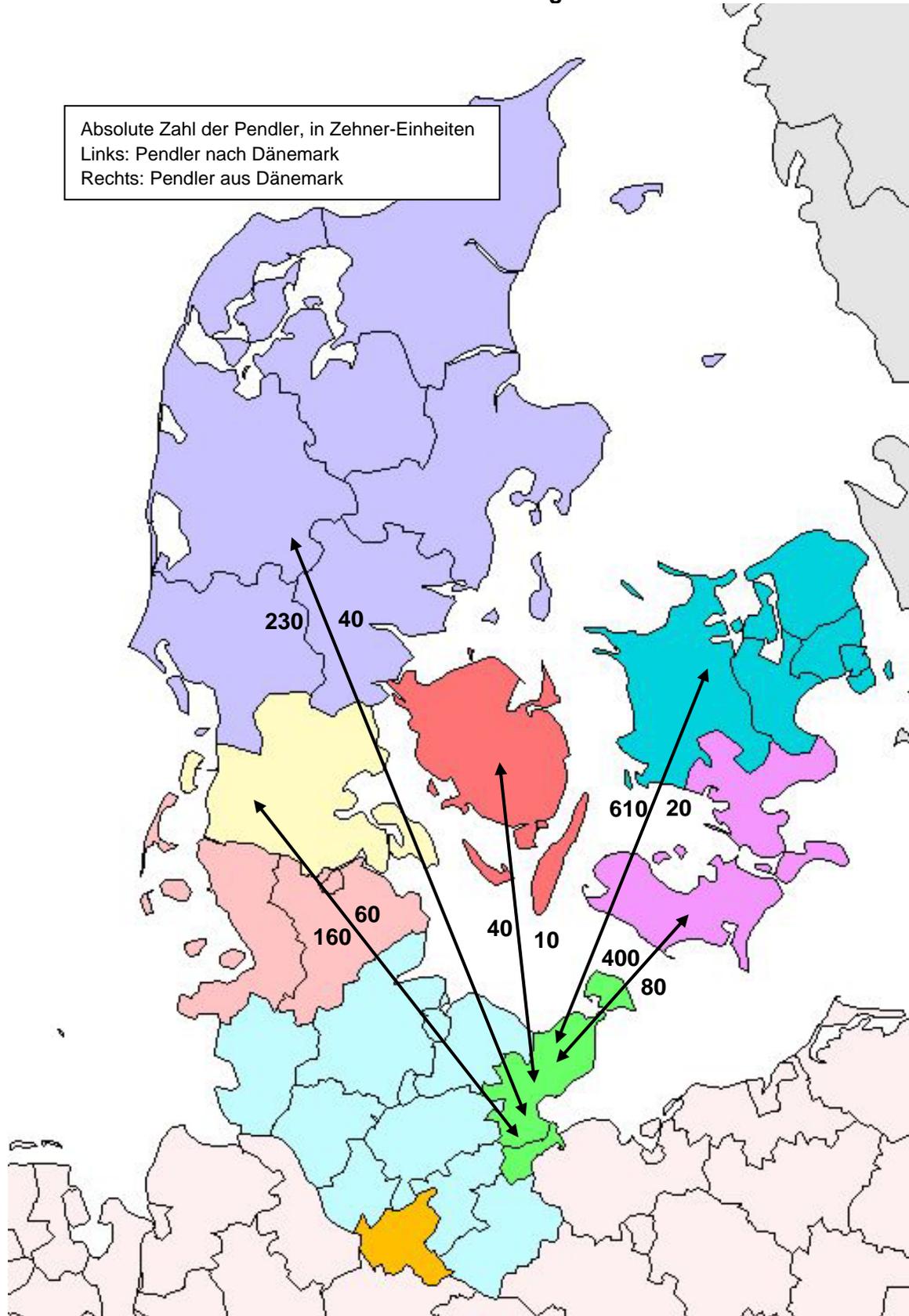
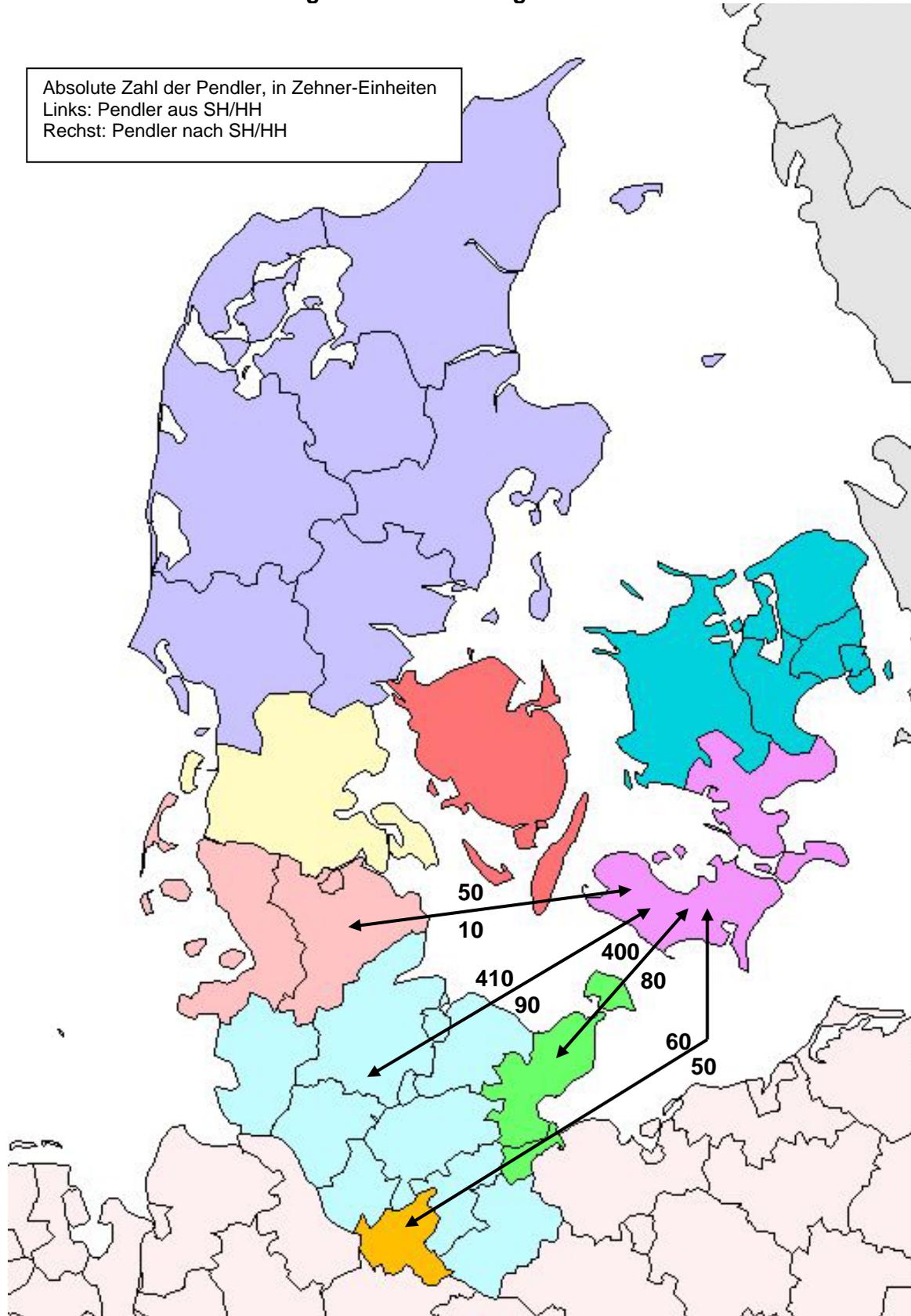


Abbildung 10: Pendlerszenario "Brücke 20"

Pendler von/nach Schleswig-Holstein/Hamburg aus der Sicht von Storstrøms Amt



Absolute Pendlerzahlen

Die im folgenden dargestellten Schätzungen der drei Szenarien weisen zum Teil absolute Pendlerzahlen zwischen den Regionen des Gesamttraumes Schleswig-Holstein/Hamburg und Dänemark aus. Sie sind allerdings **nicht als möglichst treffsichere Punktprognosen, sondern als Größenordnungen unter den jeweiligen, zum Teil einschränkenden Bedingungen der Szenarien zu sehen**, ihr Informationsgehalt liegt daher eher in den Relationen zueinander beim Vergleich der Regionen und der Szenarien. Hinzu kommt, dass ein Vergleich der absoluten Pendlerzahlen der drei Szenarien mit der aktuellen Status Quo-Situation 2004 bzw. 2005 aufgrund der sehr spärlichen amtlichen Daten nur für Einzelfälle möglich ist. So wissen wir aus der offiziellen deutschen Pendlerstatistik, dass im Jahr 2005 weniger als zehn Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Dänemark im Kreis Ostholstein beschäftigt waren. Die Szenarien weisen für diesen Fall (Wohnsitz: Dänemark, Arbeitsort: Kreis Ostholstein) die folgenden Zahlen aus (in Zehner-Einheiten): Szenario Fähre 50 (F50): 60 Personen, Brücke 50 (B50): 70 und Brücke 20 (B20):130 Personen.

Die Pendlerzahlen in Nord-Süd-Richtung wären also im Falle integrierter Arbeitsmärkte und unter gegebener räumlicher Verteilung der Wohn- und der Arbeitsplätze zwar deutlich höher als gegenwärtig, blieben aber selbst im günstigsten Fall deutlich unter der 200-Marke, wobei der Unterschied zwischen den Szenarien B50 und B20 größer ist als zwischen F50 und B50.

Ein Vergleich mit dem Pendlerströmen über die deutsch-dänische Landgrenze zeigt, dass dort ein voll integrierter Arbeitsmarkt zu erheblich höheren Zahlen führen würde. Im heutigen Status Quo (2004) dürfte die Zahl der Arbeitnehmer mit Wohnsitz in Dänemark und Arbeitsort in der Region Schleswig (Stadt Flensburg plus Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland) bei unter 800 liegen, darunter sind unter anderem knapp 300 Pendler in die Stadt Flensburg. Die Szenarien bei voll integriertem dänisch-deutschen Arbeitsmarkt erzeugen dagegen einen erheblichen Pendlerstrom aus Dänemark in die Region Schleswig: Er würde bei ca. 6.500 Personen liegen und sich wie erwartet nicht nennenswert zwischen den drei Szenarien unterscheiden. Darunter sind ca. 5.300 Arbeitnehmer, die aus Sønderjylland in die Region Schleswig pendeln würden.

Diese Befunde zeigen das erhebliche Pendlerpotential, das ein voll integrierter Arbeitsmarkt selbst bei unveränderter räumlicher Verteilung der Wohnorte und der Arbeitskräfte freisetzen würde, wenn die Distanz zwischen den Nachbarregionen dies- und jenseits der Grenze hinreichend klein ist. Der Vergleich mit den Zahlen über den Fehmarnbelt macht aber auch deutlich, dass die große Distanz, die selbst bei einer festen Fehmarnbelt-Querung immer noch zwischen den größeren Wohngebieten (den Städten) und den Arbeitsplätzen auf der jeweils anderen Seite der Grenze liegt, auch bei einem integriertem Arbeitsmarkt ein erhebliches Hemmnis für den grenzüberschreitenden Austausch von Arbeitskräften darstellt. **Die Voraussetzungen für ein Zusammenwachsen der Arbeitsmärkte bleiben also in der Fehmarnbelt Region auch bei einer schnellen und kostengünstigen Beltquerung immer noch deutlich ungünstiger als im Grenzraum Schleswig-Sønderjylland.**

Die in den Regionalkarten dargestellten Verflechtungen unter den Bedingungen der drei Szenarien bestätigen den Befund, dass die Pendlerströme aus den dänischen Regionen in die Region Ostholstein-Lübeck bzw. aus Storstrøms Amt in die Regionen Schleswig-Holsteins (und nach Hamburg) auch bei einer festen Fehmarnbelt-Querung und einem voll integrierten Arbeitsmarkt relativ klein bleiben.

Wir sehen aber auch, dass die **Süd-Nord-Pendlerzahlen, also aus Ostholstein in die dänischen Regionen bzw. aus Schleswig-Holstein/Hamburg nach Storstrøms Amt, meist deutlich höher sind als in der Gegenrichtung**. So werden im günstigsten Szenario B20 immerhin Zahlen von 400 (von Ostholstein-Lübeck nach Storstrøms Amt) bzw. 600 (von Ostholstein-Lübeck in die Region nördliches Sjælland/Kopenhagen) erreicht – dies sind weiterhin deutlich kleinere Werte als an der deutsch-dänischen Landgrenze, aber doch stärkere Pendlerströme als in der Gegenrichtung nach Süden.

Diese **Asymmetrie der Pendlerströme zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein** ergibt sich aus der bereits diskutierten gegebenen räumlichen Verteilung der Wohnorte (bzw. der dort wohnenden Beschäftigten) und der Arbeitsplätze. Daraus entstehen bei der simultanen Bestimmung der Pendlerverflechtungen unterschiedliche "Konkurrenz-Situationen". So können Arbeitskräfte in Schleswig-Holstein bei einer Harmonisierung der deutsch-dänischen Arbeitsmärkte (und einer Verkürzung der Distanz über den Fehmarnbelt) tatsächlich verstärkt Arbeitsplätze in dänischen Regionen einnehmen, während es andererseits den dänischen Arbeitskräften trotz dieser verbesserten Bedingungen nur in kleinerem Umfang gelingt, deutsche Arbeitsplätze zu besetzen.

Ungeachtet dieser Asymmetrie zeigt der Vergleich der drei Szenarien integrierter Arbeitsmärkte bei unterschiedlichen Bedingungen der Fehmarnbelt-Querung, dass sich **die Pendlerzahlen** bei dem für Berufspendler angesetzten Zeit-Wert-Umrechnungsfaktor **beim Schritt von einer Fähr- zu einer Brückenquerung und bei gleichen Querungskosten (Fährgebühr, Brückenmaut) nur geringfügig erhöhen: Der Faktor "Zeitersparnis" liefert** also, gerade auch angesichts der Vermutung, dass die Pendler über den Fehmarnbelt mehrheitlich Wochenend- und keine Tagespendler sind, **nur einen kleinen Beitrag zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Arbeitsmarktverflechtungen**. Die Zeitersparnis beim Wechsel von der Fähre zur Brücke dürfte sich vor allem bei Tagespendlern, insbesondere mit hohem Einkommen, und bei Geschäftsreisenden (mit einer hohen Zeitbewertung) deutlicher auf ihre Entscheidung auswirken.

Erst der Schritt vom Szenario B50 zu B20, also **eine signifikante Reduzierung der Querungskosten, führt zu einem deutlichen Anstieg der Pendlerzahlen**, erst beim Szenario B20 kann man also – **zumindest in der Süd-Nord-Richtung – von einem nennenswerten Niveau der Pendler, insbesondere nach Storstrøms Amt, aber auch in den Raum nördliches Sjælland/ Kopenhagen, sprechen**. Der Vergleich der drei Szenarien macht damit deutlich, dass **auch im Rahmen einer Fährlösung eine spürbare Senkung der Fährkosten für Berufspendler zu einem deutlichen Impuls für die Pendlerzahlen führen würde**. Dies gilt für den Fall zu beachten, dass eine Entscheidung gegen die Fehmarnbelt-Brücke fällt, aber auch bei positiver Entscheidung für die Zeit bis zur Fertigstellung der Brücke. Ein integrierter Arbeitsmarkt mit einem "billigen" Fährtransfer über den Fehmarnbelt

würde demnach höhere grenzüberschreitende Pendlerzahlen erzeugen als ein entsprechender Markt mit einer "teuren" Fehmarnbelt-Brücke.

Ein weiteres interessantes Resultat der Szenarien ist anhand der Abbildungen erkennbar: **Die Ausrichtung von Ostholstein-Lübeck auf dänische Arbeitsmärkte ist ebenso wenig auf den Nachbarn Storstrøms Amt beschränkt wie die Ausrichtung von Storstrøms Amt auf den Nachbarn Ostholstein-Lübeck.** So ist z.B. die Zahl der Auspendler aus Ostholstein-Lübeck im günstigsten Szenario B20 in den Raum nördliches Sjælland/Kopenhagen größer als nach Storstrøms Amt – das weitaus größere Arbeitsplatzpotential dieser Region wirkt sich also stärker aus als die geringere Distanz zum kleinen Nachbarn. Ähnliches gilt aus der Sicht von Storstrøms Amt: Von hier aus würden im Szenario B20 etwa die gleiche Zahl von Arbeitskräften ins mittlere und südliche Schleswig-Holstein pendeln wie in den Nachbarraum Ostholstein-Lübeck.

Jenseits unmittelbar aneinander grenzende Arbeitsmärkte, also **in einem Distanzbereich, bei dem Fälle nicht-täglicher Arbeitskräftemobilität dominieren, haben die Unterschiede der Erwerbsmöglichkeiten bzw. des Arbeitsplatzangebotes eine stärkere Bedeutung für die Pendlerverflechtung als absolute Distanzunterschiede**, die im Bereich mittlerer oder höherer Distanzen, in denen wir uns hier bewegen, nur zu geringen relativen Unterschieden der "gefühlten Distanz" führen. Der Prozess in Richtung eines integrierten deutschen-dänischen Arbeitsmarktes wirkt sich daher bei weitem nicht nur für die jeweiligen unmittelbaren Nachbarn aus.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage, **wie viele Berufspendler innerhalb der drei Szenarien den Fehmarnbelt überqueren**, nicht nur auf die Fehmarnbelt Region beschränkt. Unsere grobe Einschätzung (siehe Tabelle 4) betrachtet vielmehr den gesamten Raum Schleswig-Holstein/Hamburg und Dänemark, ist aber dennoch in dreierlei Hinsicht beschränkt:

- (a) Pendler mit Wohn- oder Arbeitsort außerhalb dieses Raumes werden nicht einbezogen (z.B. zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Storstrøms Amt oder zwischen Malmö und Ostholstein).
- (b) Weiterhin kann nicht nach der Pendelhäufigkeit unterschieden werden – gezählt werden nur Personen, nicht die Zahl der Fahrten pro Woche.
- (c) Andere Personengruppen (Geschäftsreisen, Freizeit, Einkauf) werden nicht betrachtet.

Bei der Frage, welche Route vom Wohnort zum Arbeitsplatz gewählt wird bzw. in welchem Maße der Fehmarnbelt einen Teil des Wegs darstellt, haben wir für jedes deutsch-dänische Regionspaar ad hoc-Kennziffern gebildet, die nicht aus empirischen Berechnungen, sondern aus unserer Einschätzung resultieren und daher durchaus zur Disposition stehen:

Kennziffer 1 (alle Pendler wählen den Weg über den Fehmarnbelt):

nördliches Sjælland/Kopenhagen ↔ Lübeck-Ostholstein

Storstrøms Amt ↔ Lübeck-Ostholstein, Hamburg, übriges Schleswig-Holstein (Mitte und Süd)

Kennziffern zwischen 0 und 1 (Fehmarnbelt gehört für einen Teil der Pendler zur Route, der Rest nutzt andere Routen oder z.B. den Flugverkehr):

Fyns Amt ↔ Ostholstein (0,2 bei Fähre / 0,5 bei Brücke)

Fyns Amt ↔ Lübeck (0,1 bei Fähre / 0,25 bei Brücke)

Nördliches Sjælland/Kopenhagen ↔ Hamburg (0,5 bei Fähre / 0,8 bei Brücke)
 Nördliches Sjælland/Kopenhagen ↔ übriges Schleswig-Holstein (0,5 bei Fähre / 0,75 bei Brücke)
 Storstrøms Amt ↔ Region Schleswig (0,5 bei Fähre / 0,7 bei Brücke)

Kennziffer 0 für alle anderen dänisch-deutschen Regionspaare.

Wiederum zeigt die Tabelle 4, dass die **Pendlerzahl "über den Fehmarnbelt" vor allem von einer deutlichen Reduzierung der Querungskosten und nur wenig von der Zeitersparnis der Brücke gegenüber der Fähre profitiert**. Im günstigsten Fall (Szenario B20) würde die Personenzahl in Süd-Nord- und Nord-Süd-Richtung bei über 2.600 liegen. Wie viele Fehmarnbelt-Querungen pro Woche sich dahinter verbergen, hängt dann allerdings von der Pendelhäufigkeit ab. Dabei stellen zwei Zahlen quasi eine Ober- und eine Untergrenze im Szenario B20 dar: 26,4 Tsd. Querungen pro Woche in dem Fall, dass alle Personen täglich pendeln, bzw. 5,3 Tsd. Querungen pro Woche, wenn alle Personen nur zum Wochenende pendeln. Die entsprechenden Ober- und Untergrenzen im Szenario F50 wären entsprechend: 5,3 Tsd. bzw. 1,1 Tsd. Querungen pro Woche. Angesichts unserer Einschätzung, dass Tagespendler über den Fehmarnbelt auch bei einem integrierten Arbeitsmarkt und einer schnellen und billigen Querung weiterhin in der Minderzahl bleiben, dürfte das Berufspendler-Querungspotential im Szenario B20 näher an der zweiten als an der ersten Schätzung liegen.

Tabelle 4: Pendler über den Fehmarnbelt

Zahl der Beschäftigten, die vermutlich über den Fehmarnbelt pendeln
 Pendlerraum Schleswig-Holstein/Hamburg und Dänemark

Szenario	SH/HH nach DK	DK nach SH/HH	Summe
Fähre 50	490	40	530
Brücke 50	720	60	780
Brücke 20	2.350	290	2.640

Pendlerintensitäten

Neben den Absolutzahlen bilden die **Aus- und Einpendlerintensitäten einen Indikator für die Verschiebung der räumlichen Orientierung der Arbeitskräfte** unter den verschiedenen Szenarien. Wiederum werden aufgrund fehlender Daten zum heutigen Status Quo nur die Integrationsszenarien F50, B50 und B20 miteinander verglichen (siehe Tabelle 5), einerseits aus der Sicht Ostholsteins, andererseits aus dem Blickwinkel von Storstrøms Amt. In beiden Fällen und quer über alle drei Szenarien zeigt sich, dass **der weitaus größte Teil der Arbeitskräfte seinen Arbeitsplatz innerhalb der Wohnregion hat**, also die Region (Ostholstein bzw. Storstrøms Amt) auf dem Weg zum Arbeitsplatz nicht verlässt – die meisten Menschen sind also auch in einem integrierten Arbeitsmarkt weiterhin "Nahpendler": In Storstrøms Amt bleiben über 76% aller Arbeitskräfte in ihrer Wohnregion, umgekehrt werden ca. 78% aller Arbeitsplätze der Region von Personen mit Wohnsitz in Storstrøms Amt besetzt, die räumliche Orientierung über die Regionsgrenzen hinaus trifft also nur einen relativ kleinen Anteil besonders mobiler Arbeitskräfte.

Tabelle 5: Auspendler- und Einpendlerintensitäten**Auspenderintensitäten bezogen auf Storstrøms Amt (SA)**

Welcher Teil der Beschäftigten mit Wohnort in SA arbeitet in SA und in den Nachbarregionen (in %)?

Szenario	SA	CSL	OH
Fähre 50	76,2	23,6	0,00
Brücke 50	76,1	23,6	0,01
Brücke 20	75,5	24,0	0,05

CSL Kopenhagen + Nördliches Sjælland

OH Kreis Ostholstein

Einpendlerintensitäten bezogen auf Storstrøms Amt (SA)

Welcher Teil der Beschäftigten mit Arbeitsort in SA wohnt in SA und in den Nachbarregionen (in %)?

Szenario	SA	CSL	OH
Fähre 50	88,4	10,8	0,05
Brücke 50	88,3	10,8	0,07
Brücke 20	87,4	10,6	0,35

Auspenderintensitäten bezogen auf den Kreis Ostholstein (OH)

Welcher Teil der Beschäftigten mit Wohnort in OH arbeitet in OH und in den Nachbarregionen (in %)?

Szenario	OH	LÜB	SSH	HH	SA
Fähre 50	60,9	17,2	12,8	4,5	0,09
Brücke 50	60,9	17,2	12,8	4,5	0,12
Brücke 20	60,5	17,1	12,5	4,4	0,63

LÜB Lübeck

SSH übriges SH*

HH Hamburg

* SSH: KERN-Region und südliches SH

Einpendlerintensitäten bezogen auf den Kreis Ostholstein (OH)

Welcher Teil der Beschäftigten mit Arbeitsort in OH wohnt in OH und in den Nachbarregionen (in %)?

Szenario	OH	LÜB	SSH	SA
Fähre 50	72,4	6,7	14,4	0,01
Brücke 50	72,4	6,7	14,4	0,01
Brücke 20	71,9	6,7	14,5	0,12

In Storstrøms Amt konzentrieren sich die Auspendler über die Regionsgrenze in den Szenarien nahezu vollständig auf die nördliche Nachbarregion (nördliches Sjælland/Kopenhagen), der Kreis Ostholstein spielt selbst im Szenario B20 nur eine kleine Nebenrolle. Umgekehrt zeigt sich ein ähnliches Bild: Nahezu alle Arbeitsplätze in Storstrøms Amt, die nicht von den eigenen Arbeitskräften besetzt sind, werden durch Arbeitskräfte aus dem nördlichen Sjælland bzw. aus Kopenhagen eingenommen, auch hier erreicht Ostholstein nur einen relativ kleinen Anteil.

Im Kreis Ostholstein pendeln in den Szenarien immerhin 17% aller dort wohnenden Arbeitskräfte nach Lübeck, knapp 13% ins übrige Schleswig-Holstein (Süd und Mitte) und zwischen 4 und 5% nach Hamburg, während nach Storstrøms Amt selbst im günstigsten Fall (Szenario

B20) weniger als 1% der Arbeitskräfte pendeln. Immerhin hat dieser Anteil gegenüber dem Szenario F50 von knapp 1 v.T. auf über 6 v.T. zugenommen.

Umgekehrt werden knapp 15% aller Arbeitsplätze im Kreis Ostholstein von Arbeitskräften aus dem übrigen Schleswig-Holstein (Süd und Mitte) eingenommen und knapp 7% der Arbeitsplätze sind mit Lübeckern besetzt, dagegen haben Arbeitskräfte aus Storstrøms Amt in den Integrationsszenarien praktisch keine Bedeutung.

Auch in einem gemeinsamen, integrierten Arbeitsmarkt Schleswig-Holstein-Dänemark dominieren also die "Nahpendler", also Personen, die ihre eigene Wohnregion nicht verlassen. Eine zweite Kategorie nennenswerter Größenordnung sind Pendler, die ihre Wohnregion zwar verlassen, aber weiterhin nur in unmittelbarer Nachbarschaft, also in geringer Distanz, arbeiten. Daraus ergeben sich eng verflochtene Pendlerräume Storstrøms Amt-nördliches Sjælland-Kopenhagen auf der dänischen Seite und Ostholstein-Lübeck-übriges Schleswig-Holstein (insbesondere die angrenzenden Kreise Plön, Segeberg und Stormarn) auf der deutschen Seite. **Ein hoch integrierter, gemeinsamer deutsch-dänischer Arbeitsmarkt wäre an der Landgrenze zwischen den Regionen Schleswig und Sønderjylland durchaus erreichbar, jedoch nicht auf den beiden Seiten des Fehmarnbelts.** Hier würden die **Pendlerzahlen** – vermutlich überwiegend in Form von Wochenendpendlern – zwar gegenüber dem heutigen Status Quo (d.h. faktisch bei Null beginnend) deutlich zunehmen, insbesondere in der B20-Variante, sie **erreichen aber bei weitem nicht die Größenordnung der Pendlerzahlen zu den inländischen Nachbarn auf der jeweiligen Seite des Fehmarnbelts oder auch zwischen den beiden Regionen an der deutsch-dänischen Landgrenze.**

Schlussfolgerungen

Die positiven Wirkungen von Strategien zur Integration der beiden Arbeitsmärkte und einer schnelleren bzw. billigeren Fehmarnbelt-Querung sind zwar an den Berufspendlerzahlen erkennbar, ihre Größenordnung sollte aber in der Fehmarnbelt Region nicht überschätzt werden – Berufspendler, zumal Tagespendler, konzentrieren sich weiterhin auf geringe Pendeldistanzen, die auch bei einer festen Beltquerung nicht erreichbar sind.

Diese Erkenntnis leitet bereits zu Bemerkungen hinsichtlich strategischer Schlussfolgerungen über: Dem Zusammenwachsen der beiden Arbeitsmärkte Storstrøms Amt und Ostholstein-Lübeck sind angesichts der starken Distanzsensitivität von Tagespendlern Grenzen aufgezeigt, die selbst bei einer festen Fehmarnbelt-Querung oder erfolgreichen Bemühungen einer Harmonisierung der Arbeitsmärkte auf beiden Seiten der Grenze nur schwer überwindbar sind – insofern ist die Erfolgserwartung zurückhaltend zu beurteilen und die **Suche nach unterstützenden Strategien** angezeigt.

Diese können sich auf **günstige Fährtarif- oder Brückenmautangebote** für Berufspendler beziehen, deren Bedeutung im Szenarienvergleich nachgewiesen wurde. Andere Maßnahmen zur Kostensenkung der Fehmarnbelt-Querung sind die **Förderung von Fahrgemeinschaften** und im Falle der Brückenquerung die Einrichtung von für Berufspendler geeigneten **Zugverbindungen mit entsprechenden Haltepunkten** und ebenfalls günstiger Fahrkosten-Gestaltung.

Darüber hinaus dürften **Arbeitszeitformen, die kein *tägliches* Pendeln über den Fehmarnbelt erfordern**, grenzüberschreitende Arbeitskräftemobilität erleichtern – hier müssen Strategien sowohl bei den Arbeitgebern als auch bei den Arbeitnehmern ansetzen.

Parallel zur Pendelmobilität unter Wahrung des bisherigen Wohnortes sind vorübergehende oder endgültige **Wohnortwechsel auf die andere Seite des Fehmarnbelts** in Strategien zur Förderung eines verflochtenen Arbeitsmarktes unbedingt mit aufzunehmen – ihre Bedeutung ist angesichts der zumindest für Tagespendler kritischen Distanz zwischen den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten der Gesamtregion höher einzuschätzen als im Grenzraum Schleswig-Sønderjylland.

Mittel- bis langfristig stehen darüber hinaus – insbesondere nach Installation einer festen Fehmarnbelt-Querung – Strategien auf der Agenda, die signifikante **Verlagerungen von Wohngebieten und Arbeitsplätzen in Richtung Fehmarnbelt** zum Ziel haben. Wenn dies in nennenswertem Umfang gelingen sollte, lässt sich das Potential grenzüberschreitender Pendler, dann auch im täglichen Rhythmus, entscheidend erhöhen.

3.3 Integrationsszenarien: Handelsstruktur und regionales BIP

3.3.1 Zielsetzung und Konzept der Handelsstrukturszenarien

Die hier dargestellten Szenarien versuchen, die Effekte auf grenzüberschreitenden Handel und letztendlich auf das regionale BIP zu schätzen und zu unterscheiden, die (a) durch eine Verringerung der geographischen Distanz und (b) durch den Abbau von Grenzhemmnissen erzeugt werden. Einerseits wird (a) die geographische Distanz mit Hilfe von Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur verringert (Realisierung der TEN-Prioritätsprojekte des EU-Verkehrspolitik, insbesondere einer festen Fehmarnbelt-Querung), dieses wird als "Infrastrukturszenario" bezeichnet, und andererseits (b) werden Grenzhemmnisse abgebaut ("Integrationsszenario"). Mit Hilfe eines komparativ-statischen Modells werden die Auswirkungen dieser Szenarien auf den interregionalen Handel und das regionale Bruttoinlandsprodukt (BIP) gegenüber einer "Status Quo"-Situation verglichen. Schließlich werden in einem "Komplett-Szenario" die Infrastruktur- und Integrationsstrategien kombiniert, um einen Eindruck des grenzüberschreitenden Potentials einer hoch integrierten Region gegenüber dem "Status Quo"-Szenario zu erhalten, wenn in Zukunft eine feste Fehmarnbelt-Querung errichtet und Grenzbarrieren signifikant reduziert worden sind. Anders als in den Pendlerszenarien gehen wir hier aber nicht von einer vollständigen Beseitigung aller Grenzhemmnisse aus.

Im Mittelpunkt der Handelsszenarien stehen die grenzüberschreitenden Ströme handelbarer Güter, vom Ursprung (Produktionsort) zum Zielort, wobei ein Fokus auf Europa und insbesondere auf der EU liegt (einschließlich der neuen Mitglieder zuzüglich Beitrittskandidaten sowie Norwegen und der Schweiz). Aufgrund der regionalen Struktur der Szenarien können Handelsströme zwischen dem Kreis Ostholstein oder Lübeck und Storstrøms Amt durch das hier verwendete "**CGEurope Modell**" geschätzt werden. Wir vergleichen die regionale Handelsstruktur für verschiedene Szenarien. Darunter sind zwei "**Status Quo**"-Szenarien, für ein Basisjahr (2000) und für ein zukünftiges Jahr (2020), in dem potentiell eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt bestehen könnte. Für 2020 wird das Status Quo Szenario (Fähre

über den Fehmarnbelt) mit einem **Infrastrukturszenario** (bestehende feste Fehmarnbelt-Querung), einem **Integrationsszenario** "reduzierte Grenzhemmnisse" in einer Variante V1 "starke Reduzierung" und einer Variante V2 "leichte Reduzierung", und schließlich mit einem **Komplett-Szenario** verglichen, in dem beide Impulse gleichzeitig auftreten. Die Ergebnisse haben einen komparativ-statischen Charakter, wir vergleichen also zwei Situationen, eine Situation "ohne" (feste Verbindung oder Integrationsimpuls) mit einer Situation "mit" (fester Verbindung oder Integrationsimpuls), wobei dynamische Prozesse von einer "ohne"-Situation hin zu einer "mit"-Situation in der Zukunft nicht zur Diskussion stehen, weil der methodische Rahmen keine dynamischen Ergebnisse liefert.

Die Szenarien im einzelnen:

Basisszenario "Status Quo 2000"

Dieses liefert als Basis die interregionale **Handelsstruktur des Jahres 2000**. Die Verkehrsinfrastruktur erfüllt den gegenwärtigen Zustand: Alle TEN-Verkehrsinfrastrukturprojekte auf EU-Ebene, die noch in der Vorbereitung und noch nicht realisiert sind, sind hier nicht Teil des europäischen Verkehrsnetzes. So hat die Fehmarnbelt-Querung den jetzigen Zustand einer Fährverbindung, aber die Große Belt-Querung und die Øresund-Querung sind bereits realisiert. Darüber hinaus erfüllt die Integration der "alten" EU-Mitglieder den Stand von 2000 und die Integration der "neuen" EU-Mitglieder in die europäische Handelsstruktur ist noch auf dem niedrigen Stand des Jahres 2000.

Basisszenario "Status Quo 2020"

Hier betrachten wir die interregionale **Handelsstruktur des zukünftigen Jahres 2020**, in dem die Verkehrsinfrastruktur aber weiterhin auf dem Stand von 2000 bleibt (wie beim "Status Quo 2000"). Die Integration der "alten" EU-Mitglieder hat noch den Stand des Jahres 2000, aber im Gegensatz zum Szenario 2000 wird erwartet, dass die Integration der "neuen" EU-Mitglieder (und Beitrittskandidaten) in die europäische Handelsstruktur im Jahr 2020 das gleiche Niveau wie die Integration der "alten" EU-Mitglieder erreicht hat. Natürlich haben sich nationale ökonomische Kennziffern wie das BIP oder die Bruttowertschöpfung (BWS) von 2000 bis 2020 weiter entwickelt. Wachstumsraten für ein differenziertes System nationaler Kennziffern wurden aus bekannten EU-Szenarien entnommen (Quelle: DG TREN 2003). Um hierzu einen groben Eindruck zu geben, werden die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten der realen Bruttowertschöpfung für die Perioden 2000-2010 / 2010-2020 / 2000-2020 für Deutschland und Dänemark (und zum Vergleich auch für die alte EU15 und die neue EU25) angegeben:

Deutschland: +1,5% / +1,9% / +1,7%, Dänemark: +1,6% / +1,5% / +1,6%
 EU15: +2,0% / +2,2% / +2,1%, EU25: +2,1% / +2,3% / +2,2%

"Basisszenario" bedeutet, dass wir hier keine speziellen Integrationsstrategien zwischen Deutschland und Dänemark (oder zwischen Teilen dieser beiden Länder) unterstellen, und dass die Verkehrsinfrastruktur den Status von 2000 hat, dass also keine feste Fehmarnbelt-Querung existiert.

"Infrastrukturszenario 2020" (TEN-Prioritätsprojekte sind realisiert)

Das Infrastrukturszenario 2020 basiert auf dem "Basisszenario 2020", es hat die gleichen Annahmen über nationale Kennziffern und den allgemeinen Integrationsstatus von 2020. Es bestehen also keine speziellen Integrationsimpulse zwischen Deutschland und Dänemark. Der Unterschied zum Basisszenario liegt in der Annahme, dass **alle TEN-Prioritätsprojekte der europäischen Verkehrspolitik realisiert** sind, was eine **feste Fehmarnbelt-Querung** und einige weitere Straßeninfrastrukturmaßnahmen um den Fehmarnbelt und z.B. in Südschweden einschließt.

"Integrationsszenario 2020" (V1 und V2)

Das Integrationsszenario 2020 basiert auf dem "Basisszenario 2020", es hat die gleichen Annahmen über nationale Kennziffern des Jahres 2020 und den gleichen Stand der Verkehrsinfrastruktur. Es besteht also weiterhin eine Fährverbindung über den Fehmarnbelt. Im Gegensatz zum Basisszenario 2020 haben wir aber **zwischen Deutschland und Dänemark eine Reduzierung der Grenzbarrieren** erreicht. Dies könnte durch kooperative Strategien der drei Interreg-Regionen Dänemarks und Schleswig-Holsteins und/oder durch Initiativen der dänischen Regierung und jener in Schleswig-Holstein oder Deutschland realisiert werden – das CGEurope Modell kann hier nicht zwischen diesen Optionen unterscheiden und auch nicht zwischen Teilen der beiden Länder differenzieren.

Innerhalb des CGEurope Modells, das im nächsten Abschnitt beschrieben wird, messen wir den Integrationsstatus endogen durch einen **Indikator für "Handelsfreiheit" (HF) für jedes Länderpaar**. Der Indikator ist "eins" für "gleiches Land" (also für den inner- und interregionalen Handel innerhalb eines Landes) und "null" für zwei durch einen "eisernen Vorhang" komplett separierte Länder (keinerlei grenzüberschreitender Handel). Der HF-Wert wird hoch sein, wenn zwischen zwei Ländern – unter Beachtung ihrer ökonomischen Größe und der Entfernung zwischen ihren ökonomischen Zentren – hohe Handelsumsätze bestehen. Werte unter "eins" zeigen uns die Bedeutung jeglicher Grenzbarrieren und -hindernisse verglichen mit dem Handel innerhalb eines Landes. Man mag über die niedrigen HF-Werte für nahezu alle Länderpaare, sogar in der "alten" EU, überrascht sein, aber dieses Ergebnis steht mit einer großen Zahl empirischer Untersuchungen über Handels- und andere räumliche Verflechtungen und die restriktiven Auswirkungen einer nationalen Grenze in Einklang. Dies gilt sogar, wenn in beiden Ländern die gleiche Sprache gesprochen wird (z.B. grenzüberschreitender Handel zwischen Kanada und den USA, siehe Helliwell 1998).

Für unser Basisszenario 2020 liefert die CGEurope-Schätzung die folgenden Werte für Handelsfreiheit (HF):

Durchschnittliche HF für europäische Länderpaare mit gleicher Sprache (11 Paare): 0,055, durchschnittliche HF für europäische Länderpaare, bei unterschiedlicher Sprache (554 Paare): 0,024 (ohne Paare, welche kürzlich einer Nation angehörten, z. B. Sowjetunion oder Jugoslawien),

die höchste HF für ein europäisches Länderpaar (mit gleiche Sprache): Vereinigtes Königreich und Irland, mit HF=0,127,

HF für Deutschland und Dänemark: 0,020.

Die **Variante 1 (V1) des Integrationsszenarios** nimmt nun an, dass Integrationsstrategien zwischen Dänemark und Deutschland zu einem sehr günstigen HF-Wert von 0,127 (der "Vereinigtes Königreich–Irland"-Fall) führen, was natürlich nicht sehr realistisch ist, da der Referenzfall zwei Länder mit gleicher Sprache darstellt. Deshalb bevorzugen wir die realistischere **Variante V2**, bei der wir **Länderpaare mit unterschiedlicher Sprache** und relativ hohen HF-Werten als Maßstab heranziehen. Einige Beispiele: Vereinigtes Königreich–Norwegen, Niederlande–Vereinigtes Königreich, Schweden–Vereinigtes Königreich, Finnland – Estland oder Deutschland–Tschechische Republik, mit HF-Werten um 0,06 und 0,10. Dies steht mit empirischen Ergebnissen über internationale Handelsbarrieren im Einklang: Die Sprachbarriere (unterschiedliche Sprache) auf der einen Seite und die Summe anderer kultureller, mentaler und institutioneller Hemmnisse auf der anderen Seite haben etwa die gleiche Auswirkung auf Handelsströme, "...a common language roughly doubles trade, ceteris paribus" (Bröcker 1998).

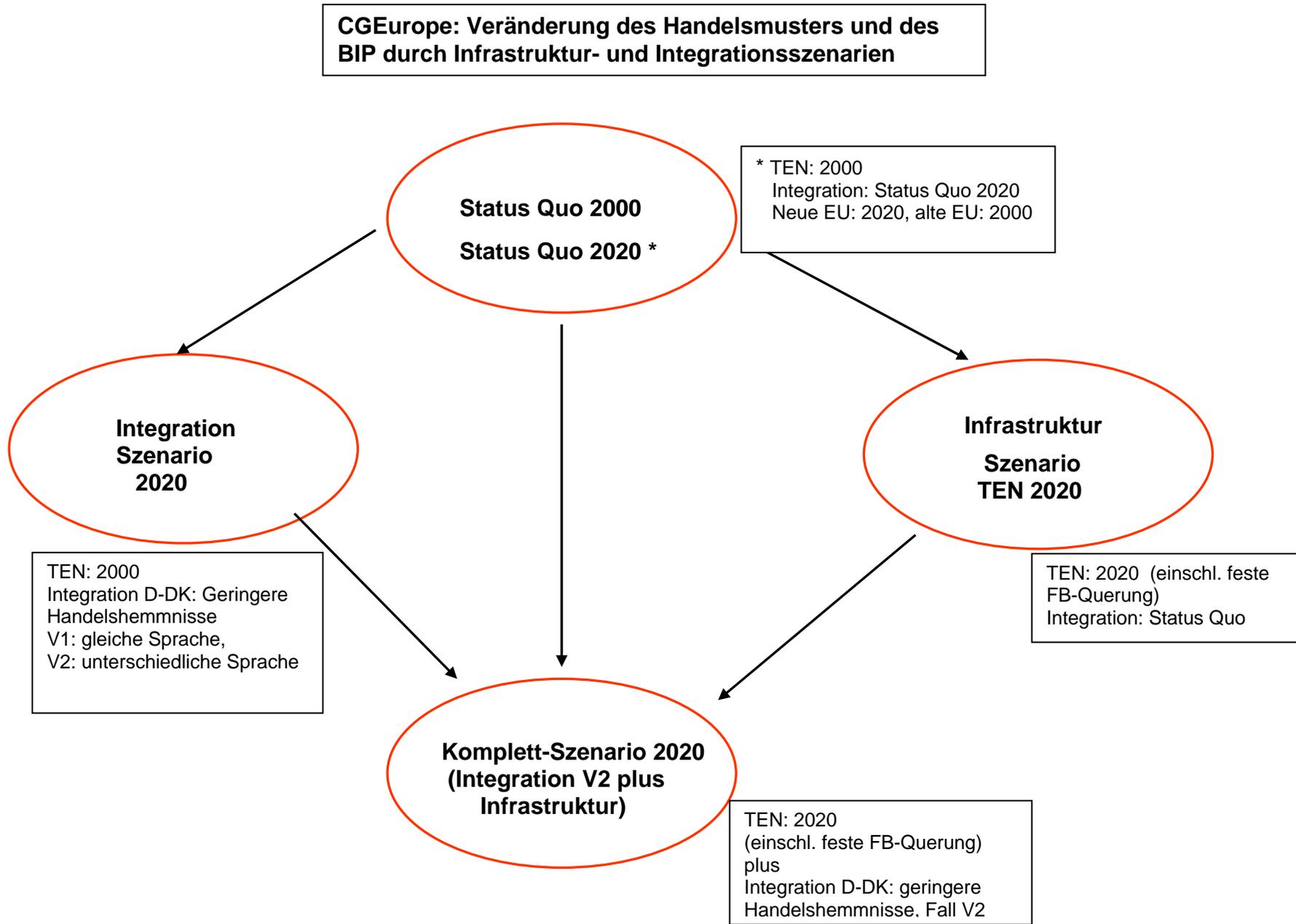
Für die Variante V2 übernehmen wir folglich einen mittleren HF-Wert von EU-Länderpaaren, die unterschiedliche Sprache und einen relativ hohen HF-Wert aufweisen: $HF=0,064$, dieser Wert entspricht 50% des V1-Spitzenwertes von $HF=0,127$ und ist eine moderatere Annahme als bei V1. Für Deutschland und Dänemark könnte dies ein realistischer Rahmen sein, die kulturellen und institutionellen Handelshemmnisse bei bestehenden Sprachunterschieden so zu senken, dass die Handelsfreiheit von $HF=0,020$ (Status Quo) auf 0,064 steigen würde. Anmerkung: Mit dem CGEurope Modell ist es nicht möglich, Integrationsimpulse (Abbau von Handelshemmnissen) für einzelne Regionen unterhalb der nationalen Ebene zu schätzen. Die Integrationsstrategie in unseren Berechnungen ist also eine deutsch-dänische Angelegenheit und keine spezielle Strategie von Storstrøms Amt und Ostholstein. So wird z. B. eine Verringerung einer institutionellen Barriere oder eines kulturellen Hemmnisses für Dänemark und Deutschland insgesamt gültig sein und nicht nur für die beiden Grenzregionen, aber natürlich wird der Auswirkung für eine Grenzregion, verglichen mit den anderen Regionen der beiden Länder, größer sein.

"Komplett-Szenario" (Integration und Infrastruktur)

Dies ist eine Kombination des Integrationsszenarios (stärkere Integration zwischen Deutschland und Dänemark, Variante V2) und dem Infrastrukturszenario (TEN realisiert, feste Fehmarnbelt-Querung). Man beachte, dass dies mehr als eine einfache Addition der Integrations- und Infrastruktureffekte ist, da dieses Szenario Interdependenzen zwischen beiden Strategien einbezieht. Hier wird ein realistisches Maß für das maximale Potential interregionalen Handels zwischen Dänemark und Deutschland bzw. zwischen Storstrøms Amt und Ostholstein errechnet, ebenso für den BIP-Effekt, wenn beide Strategien zusammenwirken. Weiterhin gilt jedoch die Annahme "verschiedener Sprachen" und dass beide Teile der Fehmarnbelt Region weiterhin zu verschiedenen Ländern gehören.

Darüber hinaus liefern die oben beschriebenen **Vergleiche der Szenarien** einen Eindruck, ob eher **Integrationsstrategien oder** Investitionen in Verkehrsinfrastruktur und insbesondere in **eine feste Fehmarnbelt-Querung die stärkeren Effekte auf das regionale BIP** bzw. die Wohlfahrtskennzahlen in den beiden Teilen der Fehmarnbelt Region haben. Die folgende Abbildung 11 zeigt unseren Szenarienrahmen.

Abbildung 11: Szenarienplan für die Berechnungen des CGEurope Modells



Die Szenarien liefern die folgenden Resultate:

Veränderung interregionaler Handelsströme und der regionalen Wohlfahrt, gemessen an der Änderung des BIP (BIP-Relation zwischen dem "mit"- und dem "ohne"-Fall), sowie die Änderung der regionalen Handelsstruktur, d. h. der räumlichen Handelsorientierung.

Die **Veränderung der Handelströme** als ein komparativ statisches Ergebnis für 2020 misst das Verhältnis zwischen dem interregionalen Handelsstrom (Summe der Exporte und Importe) des "mit"-Falls und dem des "ohne"-Falls. Dies wird für jede der knapp 1400 Regionen des CGEurope Modells als Relation ausgewiesen. Da die Matrix bei weitem zu groß wäre um sie hier darzustellen, konzentrieren wir uns auf den westlichen Ostseeraum und speziell auf die hier zur Diskussion stehenden Regionen. Wir präsentieren also regionale Karten des westlichen Ostseeraums, der aus Dänemark, Südschweden, Norddeutschland (einschließlich Mecklenburg-Vorpommern) und aus Teilen Polens (Nordwesten) besteht. Wir konzentrieren uns auf die Handelsbeziehung (mit/ohne) aus der Sicht Storstrøms Amts und Ostholsteins und bilden ihren Handel (Exporte plus Importe) mit allen anderen Regionen im westlichen Ostseeraum ab. Drei Karten werden für beide Regionen getrennt dargestellt, und zwar für die **Vergleiche (a) Infrastrukturszenario 2020 gegenüber Basisszenario 2020, (b) Integrationsszenario V2 gegenüber Basisszenario 2020, und (c) Komplett-Szenario (Integration V2 plus Infrastruktur) gegenüber Basisszenario 2020.**

Änderung des BIP: Die Wohlfahrtsänderung, gemessen an der Änderung des BIP als komparativ statisches Ergebnis für 2020, gibt das Verhältnis zwischen dem BIP des "mit"-Falls (2020) und des "ohne"-Falls (2020) wieder. So bedeutet +2,0% z.B., dass das BIP 2020 im "mit"-Szenario um 2% höher sein wird als das BIP 2020 im "ohne"-Szenario (Status Quo). Wie bereits erwähnt, konzentrieren wir uns auf den westlichen Ostseeraum, obwohl für alle Regionen des CGEurope Modells Ergebnisse verfügbar wären. Wir zeigen Karten für die drei erwähnten Szenarienvergleiche.

Änderung der Handelsstruktur: Die räumliche Handelsstruktur wird durch Handelsanteile gemessen, die die räumliche Orientierung des Handels (Exporte plus Importe) aus der Sicht einer Region zeigen: (a) Handel mit Deutschland, (b) Handel mit Dänemark, (c) Handel mit dem Rest der EU (EU25 sowie Kandidaten ohne Deutschland und Dänemark), und (d) Handel mit dem Rest der Welt ohne die EU. Weil intraregionaler Handel einbezogen ist – und zwar bei (a) für eine deutsche Region und bei (b) für eine dänische Region – addieren sich alle Handelsanteile (a bis d) zu 100% auf, da alle intra- und interregionalen Handelsströme erfasst sind. Wir zeigen Tabellen, die die räumliche Handelsstruktur für die oben beschriebenen Szenarien vergleichen: (1) Status Quo 2000, (2) Status Quo 2020, (3) Integration 2020 (V1), (4) Integration 2020 (V2), (5) Infrastruktur 2020 und (6) Komplett-Szenario 2020 (Integration V2 plus Infrastruktur).

3.3.2 Der methodische Rahmen: Das CGEurope Modell

Das "empirische allgemeine Gleichgewichtsmodell für europäische Regionen" (Computable General Equilibrium Model for European Regions, **CGEurope**) ist ein komparativ statisches allgemeines Gleichgewichtsmodell für ein geschlossenes System von Regionen, es deckt die ganze Welt ab. Das Modell besitzt eine konsistente mikroökonomische Fundierung und folgt

der Marktstruktur-Idee der Modelle der Neuen Ökonomischen Geographie. Flexible Preise führen zu einer simultanen Markträumung, und der Einkommen-Ausgaben-Kreislauf ist geschlossen. Die Produktion ist durch verschiedene Produktvarianten diversifiziert, die jeweils an unterschiedlichen Orten hergestellt werden. Firmen und Haushalte orientieren sich als Anbieter und Nachfrager an relativen Preisen, die interregionale Transportkosten einbeziehen, wobei das Überschreiten einer nationalen Grenze dem Handel Zusatzkosten aufgrund grenzüberschreitender internationaler und kultureller Hemmnisse auferlegt.

Das CGEurope Modell misst den Einfluss der verkehrs- oder integrationspolitischen Impulse, basierend auf Transaktionskosten bzw. Reisezeiten und -kosten "ohne" und "mit" der Implementierung einer bestimmten Strategie. Der Hauptindikator für regionale Auswirkungen ist die Wohlfahrtsänderung der regionalen Haushalte, gemessen auf der Basis ihrer Nutzenfunktionen. Die Wohlfahrtsänderung kann grob gesagt in eine "Änderung" des regionalen BIP übertragen werden, also in eine Relation zwischen dem regionalen BIP "mit" und dem BIP "ohne" den Impuls. Im folgenden Teil vermitteln einige kurze, qualitative Anmerkungen zum Rahmen des CGEurope einen Eindruck bezüglich des Modells, eine detaillierte und formale Beschreibung findet man z. B. in IASON (2004).

Haushalte: In jeder Region wohnen identische, immobile Haushalte, die die regionalen Produktionsfaktoren besitzen. Ihre Einkommen stammen aus regionalen Faktorerrträgen sowie aus interregionalen Einkommenstransfers. Einkommenstransfers sind exogen und summieren sich für die ganze Welt zu Null auf, sie sind in Bezug auf die quantitativen Ergebnisse aber zu vernachlässigen und werden nur für die Einhaltung der Budgetbeschränkungen benötigt. Haushalte verwenden ihr Einkommen für den Kauf von Gütern und Dienstleistungen, die zum Teil in der eigenen Region und zum Teil in anderen Regionen produziert werden. Die Nachfrage der Haushalte besteht sowohl aus privatem als auch aus öffentlichem Konsum und aus öffentlichen Investitionen. Haushalte sind also als Gesamtheit privater und öffentlicher Haushalte zu betrachten.

Die Haushalte sind auf allen Märkten Preisnehmer. Sie maximieren ihren (Cobb-Douglas-) Nutzen, der von der Menge lokaler Güter und der Menge diversifizierter handelbarer Güter abhängt. Sie verwenden dabei einen festen Anteil ihres Einkommens für lokale bzw. für handelbare Güter. Änderungen des Nutzens der Haushalte, gemessen in monetären Einheiten nach Hicks' Konzept der "Äquivalenten Variation", sind der Maßstab für Wohlfahrtseffekte der Verkehrs- oder Integrationsimpulse, die sich schließlich in Form von Veränderungen des regionalen BIP ausdrücken lassen.

Der **Produktionssektor** ist durch gewinnmaximierende Firmen vertreten. Es gibt zwei Arten von Firmen: (1) Firmen, die lokale Güter produzieren und (2) Firmen, die unterschiedliche handelbare Produkte produzieren. Es gibt keine weitere Branchendifferenzierung in der Variante 1 des CGEurope Modells (zur Variante 2 des CGEurope Modells siehe unten). Lokale Güter werden mit konstanten Skalenerträgen und unter vollständigem Wettbewerb hergestellt und können, wie der Name sagt, nur innerhalb der eigenen Region genutzt werden (z. B. Dienstleistungen). Handelbare Güter werden in einer "Dixit-Stiglitz-Industrie" hergestellt, d.h. jede Firma bietet unter monopolistischem Wettbewerb als ein exklusiver Produzent eine einzige Produktart an. Daher ist die Anzahl der Firmen endogen bestimmt.

Die entscheidende Annahme für die Berechnung der räumlichen Effekte mit CGEurope ist, dass Transaktionskosten für die Güter bestehen, die von einer Region in eine andere geliefert werden, und dass Preise wie auch Mengen auf Änderungen der Transportkosten und -zeiten reagieren, was zu Wohlfahrts- und Einkommensänderungen in jeder Region führt. Der lokale Preis eines in der Region s verfügbaren und aus der Region r stammenden Produktes ist deshalb teurer als in der Region r . Die Differenz stellen die Transaktionskosten dar. Diese Kosten haben zwei Komponenten, von denen eine von den Transport- und Geschäftsreisekosten abhängt und die andere die Zusatzkosten des internationalen Handels repräsentiert, sofern die Regionen r und s unterschiedlichen Ländern angehören.

Diese "Zusatzkosten" werden nicht direkt gemessen, sondern sind Resultat der Prozedur der "Kalibrierung" (Justierung) des CGEurope Modells. Eine solche Kostenkomponente wird für jedes Länderpaar so kalibriert, dass die im Modellgleichgewicht generierten internationalen Handelsströme für alle Länderpaare mit den empirisch beobachteten Handelsströmen übereinstimmen. In der Literatur ist sehr gut dokumentiert, dass der Umfang grenzüberschreitender Transaktionen (*ceteris paribus*) viel kleiner ist als das Transaktionsvolumen innerhalb eines Landes. Diese Aussage trifft für die jetzige EU zu, aber noch viel stärker für Transaktionen zwischen EU-Ländern und anderen Ländern sowie zwischen Nicht-EU-Ländern (Helliwell 1998). Dies liegt an einer großen Fülle von Interaktionsbarrieren, die von institutionellen Unterschieden, unterschiedlichen Sprachen und kulturellen Barrieren bis hin zu Zeitkosten für Grenzkontrollen (außerhalb des Schengenbereichs) oder zu Kosten für Zölle, Standards oder Quoten außerhalb der EU reichen. Die Einführung dieser internationalen grenzüberschreitenden Hemmnisse ist essentiell für die Justierung des Modells.

Die Situation im Jahr 2020 soll sich vom Vergleichsjahr 2000 in drei Aspekten unterscheiden: (1) Das BIP pro Kopf wird 2020 überall aufgrund eines allgemeinen Wachstumstrends höher als im Jahr 2000 sein; (2) Die ärmeren EU-Länder werden bis 2020 aufgeholt haben – dies gilt insbesondere für die neuen EU-Länder; (3) Die Integration der neuen EU-Länder in die EU wird fortschreiten. Besonders die neuen EU-Mitglieder werden 2020 ein Niveau der Integration in die EU genießen, das mit dem derzeitigen Grad der Integration innerhalb der alten EU vergleichbar ist.

Die Rolle der anderen, von Fracht- und Geschäftsreisekosten abhängenden Komponente der Transaktionskosten ergibt sich daraus, dass es durch Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu einer Änderung der Preise und Mengen in der Wirtschaft kommt. Am Ende beeinflussen diese Änderungen den Nutzen der Haushalte, der in den BIP- und Wohlfahrtsmaßstab des Modells eingeht.

Wie berücksichtigt das Modell nun verkehrspolitische Maßnahmen (Infrastrukturinvestitionen, z.B. feste Querungen) oder Integrationsimpulse (Abbau von Grenzhemmnissen)? (a) Frachtkostenänderungen beeinflussen direkt Preise in den jeweiligen Regionen (Ausgangs-ort und Zielort) und indirekt Preise in anderen Regionen. (b) Reisekostenänderungen wirken sich auf Kommunikationskosten zwischen Anbietern und Kunden aus, welche wiederum die Erträge im Ursprungsort r und im Zielort s direkt und die Preise in anderen Regionen indirekt beeinflussen. (c) Höhere Outputpreise, niedrigere Inputpreise oder niedrigere

Geschäftsreisekosten der Firmen setzen sich in höhere Faktoreinkommen und dadurch in einen höheren Nutzen der Haushalte um. (d) Niedrigere Konsumgüterpreise senken den (Konsum-) Preisindex und erhöhen somit den Nutzen der Haushalte.

Das allgemeine Gleichgewicht besteht aus einem System mit vier Gleichungen je Region r , die den Markt für handelbare Güter beschreiben: Dem Wert des Angebots an handelbaren Gütern bzw. dem Wert der Nachfrage nach handelbaren Gütern in der Region r , dem Ab-Werk-Preis für Güter aus der Region r und dem zusammengesetzten Preis (einschließlich Transaktionskosten) für die in Region r verwendeten handelbaren Güter. Auch wenn dieses Gleichungssystem nicht einfach ist, kann es doch für eine Welt mit mehr als 1000 Regionen gelöst werden.

Die Modellkonstruktion impliziert, dass Handelsströme einer Gravitationsgleichung des interregionalen Handels folgen, welche mit ökonometrischen Methoden geschätzt werden kann. Das Gravitationsmodell mit einer einfachen Distanzfunktion reproduziert die beobachteten Handelsströme sehr gut. Wir können eine Schätzung der distanzabhängigen Handelskosten in der gesamten Wirtschaft herleiten. Diese Schätzungen führen zu dem Schluss, dass diese Kosten fast 6% des BIP innerhalb der EU erreichen. Dies bezieht die Tatsache mit ein, dass interregionale Gütertransfers weitere distanzabhängige Kosten jenseits der bloßen Frachtkosten nach sich ziehen. Diese Kosten sind Kommunikationskosten, d. h. Kosten im Zusammenhang mit Verhandlungen, Vertragsabschlüssen, Service, Marketing usw.. Diese Kommunikation erfordert in hohem Maße persönliche Kontakte und damit Geschäftsreisen zwischen dem Ausgangsort und dem Zielort des Handels. Wir nehmen also an, dass die Handelskosten die Summe zweier Komponenten sind: Frachtkosten und Kosten von Geschäftsreisen, die beide von der Entfernung abhängig sind. Wir schätzen die Handelsstromgleichung durch eine nicht-lineare Regression mit Hilfe von internationalen Handelsdaten, da Handelsdaten auf regionaler Ebene fehlen.

Kalibrierung (Justierung des Modells): Wir führen eine Serie von Simulationen durch, bei denen wir anstelle des Jahres 2000 das Jahr 2020 als Referenzjahr nehmen, d.h. wir vergleichen eine hypothetische Welt von 2020, die die jeweiligen Verkehrsinfrastrukturprojekte oder Integrationsimpulse der Szenarien beinhalten, mit einer anderen hypothetischen Welt ohne diese Projekte oder Integrationsimpulse. Die Welt "ohne" wird durch eine Kalibrierung des Modells für 2020 konstruiert. In dieser Kalibrierung stimmen alle Parameter mit der Kalibrierung für 2000 überein, Ausnahmen sind die regionalen Faktorbestände und die Handelshemmnisse. Die Faktorbestände nehmen von 2000 bis 2020 aufgrund technischen Fortschritts und durch Faktorakkumulation zu, während Hemmnisse für die Länder sinken, die in einen Integrationsprozess involviert sind, d.h. in unserem Fall gilt das für die neuen EU-Mitgliedsländer.

Wir formulieren Annahmen (a) über den Anstieg der regionalen Bruttoinlandsprodukte von 2000 bis 2020 und (b) über die Verringerung der Hemmnisse für die neuen EU-Mitglieder, beides unter Verwendung eines bereits veröffentlichten EU-Szenarios für 2005-2030 (EU Energy Outlook, siehe DG TREN 2003). Danach wird die Kalibrierung für 2020 in der gleichen Art und Weise wie für 2000 durchgeführt, mit der Modifikation, dass für 2020 natürlich keine Angleichung an beobachtete Handelsströme möglich ist. Stattdessen sind die

Schätzungen dieser Handelsströme ein Ergebnis der aus den vorhergesagten Hemmnissen resultierenden Kalibrierung. Um es auf eine andere Art auszudrücken: Für 2000 kennen wir die internationalen Handelsströme und leiten daraus die Hemmnisse ab, während wir für 2020 die Hemmnisse kennen und damit auf die internationalen Handelsströme schließen.

Wir nehmen an, dass alle neuen EU-Länder im Jahr 2020 in der gleichen Stärke mit allen anderen EU-Ländern integriert sein werden, so wie die alten EU-Länder untereinander im Jahr 2000 integriert sind. Für die alte EU haben wir keine zuverlässigen Informationen bezüglich ihrer weiteren Integration, die in diesem Kontext verwendet werden könnten, deshalb halten wir deren Integrationsgrad von 2000 bis 2020 konstant.

Bezüglich der Bruttowertschöpfung (zu Preisen eines Basisjahres) folgen wir dem EU Energy Outlook Szenario und nehmen für 2000-2020 eine jährliche Wachstumsrate von 2,1% für den (alten) EU15-Durchschnitt bzw. eine Rate von 2,2% für die EU25 an. Für Deutschland und Dänemark liegen die durchschnittlichen Wachstumsraten unter den EU-Raten (zwischen 1,6% und 1,7%). Außerdem nehmen wir einen Konvergenzprozess an, der sich in seiner Intensität für die EU-Länder unterscheidet. Das Land mit dem höchsten BIP pro Kopf wird als Referenzland genommen, alle andern Länder holen annahmegemäß zu diesem Referenzland auf: Eine Konvergenzrate von 1,5% bedeutet, dass sich die Differenzen zwischen dem Logarithmus des BIP pro Kopf jedes Landes und des Referenzlandes um 1,5% pro Jahr verringern. Daneben wird keine Konvergenz oder Divergenz zwischen Regionen innerhalb eines Landes angenommen. Dies entspricht ungefähr den in der Literatur dokumentierten Beobachtungen zu regionaler Konvergenz (Tondl 2001).

CGEurope, Variante 2: CGEurope 1 berücksichtigt bezüglich der Marktstruktur nur zwei Fälle: Der handelbare Sektor ist durch monopolistischen Wettbewerb à la Dixit-Stiglitz charakterisiert, während im Sektor für lokale Güter vollständiger Wettbewerb mit konstanten Skalenerträgen herrscht. Wenn wir die Polarität dieser beiden Extremfälle der handelbaren und nicht handelbaren Güter zugunsten von Sektoren aufheben, die unterschiedliche Grade der Handelbarkeit aufweisen, beseitigen wir damit auch die Polarität der beiden Marktformen, Dixit-Stiglitz Wettbewerb und vollständiger Wettbewerb. Bei CGEurope 2 erlaubt das Modell, die Wirtschaft in mehrere Branchen zu unterteilen, wobei jede ihre eigene Charakteristik bezüglich ihres Grades der örtlichen Bindung oder der Handelbarkeit ihres Outputs hat. Die gegenwärtigen Daten erlauben eine Unterteilung in sechs Branchen. Diese größere Flexibilität des Modelldesigns wird allerdings mit einer gröberen regionalen Unterteilung erkauft, die nur Ergebnisse für NUTS 2-Regionen bietet, d.h. nur Schleswig-Holstein und Dänemark als Gesamtregionen enthält. Wir werden daher das ältere CGEurope 1-Modell wegen seiner tieferen räumlichen Gliederung verwenden, denn nur dieses erzeugt Ergebnisse für Regionen wie Storstrøms Amt, Ostholstein oder Lübeck.

CGEurope 1 Datenbasis: Die in CGEurope 1 verwendeten Daten können grob in vier Kategorien unterteilt werden: (1) Daten der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung auf nationaler Ebene, (2) regionale Daten, (3) internationale Handelsdaten und (4) regionale Transportkostendaten. Für die sektorale Disaggregation des CGEurope 1 werden Daten von Input-Output-Koeffizienten sowie von Handelsströmen nach Sektoren benötigt. Idealerweise würde CGEurope gerne regionale Daten verwenden, um regionale Unterschiede in der ökonomischen Aktivität zu messen. Zur Zeit sind solche Daten auf einer sub-nationalen Ebene jedoch nicht durchgängig verfügbar. Um diesem Mangel zu begegnen, nimmt CGEurope 1 an, dass die Produktionstechnologien und die Präferenzen der Haushalte

innerhalb eines Landes nicht regional differieren. Bei einer solchen Vorgehensweise sind dann nationale Input-Output-Daten für den Kalibrierungsprozess ausreichend.

Das **räumliche System** besteht weltweit aus 1373 Regionen, 1321 in der EU25 (zuzüglich Rumänien, Bulgarien, Schweiz und Norwegen), 51 im Rest von Europa (mit Russland) und 1 für den Rest der Welt. Regionale Daten gehen in Form regionaler BIP-Werte und Distanzen zwischen jedem Regionspaar in das System ein. CGEurope benötigt regionale BIP-Daten des Referenzjahres für die Kalibrierung, für CGEurope 1 sind dabei sektoral aggregierte BIP-Daten ausreichend. Für Deutschland und Dänemark sind regionale Daten auf der NUTS 3-Ebene verfügbar. Weil Handelsdaten nicht auf regionaler Ebene vorliegen, muss sich CGEurope mit internationalen Handelsmatrizen begnügen.

Messung der regionalen Wirkung – Wohlfahrt und BIP

Wie oben erwähnt, misst das CGEurope Modell die Auswirkungen von verkehrspolitischen und Integrationsstrategien, die auf Reisezeiten und -kosten "ohne" Implementierung gegenüber dem Fall "mit" Implementierung einer bestimmten Strategie basieren. Der Hauptindikator für regionale Folgen ist die Änderung der Wohlfahrt der regionalen Haushalte, gemessen an ihrer Nutzenfunktion. Diese wird in das so genannte "Hicks'sche Variationsmaß" (measure of variation) übertragen. Dieses Maß misst die Wohlfahrtsänderung als monetäres Äquivalent, d.h. als ein Prozentsatz des regionalen BIP (Varian 1992), anders ausgedrückt, in eine Relation zwischen dem regionalem BIP "mit" (Strategie) und dem BIP "ohne" Strategie (also im Basisszenario).

3.3.3 Empirische Ergebnisse der Szenarien

Ergebnis 1: Änderung der Handelsströme

Wir zeigen hier regionale Karten des westlichen Ostseeraums. Dabei konzentrieren wir uns auf die Handelsbeziehungen aus der Sicht Storstrøms Amts und Ostholsteins und bilden ihren Handel (Exporte plus Importe) mit allen anderen Regionen im westlichen Ostseeraum ab. Drei Karten werden für beide Regionen präsentiert: (a) das Infrastrukturszenario 2020, verglichen mit dem Basisszenario 2020, (b) das Integrationsszenario (Variante V2, also moderate Integration) gegenüber dem Basisszenario 2020, und (c) das Komplett-Szenario 2020 (Integration V2 plus Infrastruktur) gegenüber dem Basisszenario 2020. Um die Effekte aller drei komparativ statischen Ergebnisse vergleichen zu können, verwenden wir in allen Karten eine identische Klasseneinteilung.

Dabei ist zu beachten Sie, dass die Karten die *relative* Differenz der Handelsströme zwischen dem "ohne"-Fall (Basisszenario) und dem jeweiligen "mit"-Fall in Prozent zeigen und nicht die *absolute* Differenz des Handelsvolumens in €. Natürlich würden gleiche Prozentzahlen der relativen Differenz zu einer höheren absoluten Differenz führen, wenn bereits im Status Quo ein großes absolutes Handelsvolumen vorliegt, welches sich – ceteris paribus – für unmittelbar benachbarte Partnerregionen einstellt.

Aus der Sicht von Storstrøms Amt:

Aufgrund der Verringerung der Handelshemmnisse (Integrationsszenario) oder der Reduzierung der geographischen Entfernung (Infrastrukturszenario, feste Fehmarnbelt-Querung)

intensiviert sich die Ausrichtung des Handels der Region Storstrøms Amt hin zu den norddeutschen Regionen. Der Effekt des Integrationsszenarios ist hier selbst bei moderater Integration (V2) stärker als der des Infrastrukturszenarios. Im Gegenzug sinkt Dänemarks interner Handel im Integrationsszenario etwas stärker als im Infrastrukturszenario. Wie zu erwarten, resultieren die stärksten Effekte aus einer Kombination beider Szenarien. Im Komplett-Szenario würde der Handel zwischen Storstrøms Amt und einigen norddeutschen Regionen (auch Ostholstein) den Handel des Status Quo 2020 um mehr als 250% übertreffen, dagegen würde er innerhalb Dänemarks und zwischen Storstrøms Amt und Südschweden um etwa 5-10% niedriger als im Status Quo ausfallen.

Für Storstrøms Amt sind die *relativen* Zahlen der positiven Verschiebung der Handelsorientierung im Integrationsfall für alle norddeutschen Regionen recht ähnlich. Aber die *absolute* Verschiebung des Handelsvolumens (an die Regionsgröße angepasst, d.h. als Handelsintensität gemessen) ist natürlich für solche Regionen höher, die näher zu Storstrøms Amt liegen. Dies folgt der starken Gravitationskraft, die die Handelsströme determiniert. Das Infrastrukturszenario zeigt im übrigen starke Handelsverlagerungen zugunsten einiger Regionen Mecklenburg-Vorpommerns. Dies kann durch ein relativ niedriges Handelsvolumen als Status Quo-Ausgangswert und vielleicht auch durch die Effekte der neuen Ostseeautobahn erklärt werden.

Aus der Sicht Ostholsteins:

Die Resultate der Szenarien für Ostholstein sind ein Spiegelbild der Befunde für Storstrøms Amt: **Der Handel mit den dänischen Regionen wird signifikant steigen, während er innerhalb Deutschlands geringfügig zurückgeht. Abermals sind im Integrations-szenario (V2) die positiven Effekte (mehr Handel mit Dänemark) stärker als im Infrastrukturszenario.** Im Infrastrukturszenario profitieren nur die dänischen Regionen entlang der Fehmarnbelt-Route (Sjælland, Lolland, Falster) und ferner einige Regionen in Südschweden von der Installation einer festen Fehmarnbelt-Querung. Bei einer Kombination beider Impulse (Integration plus Infrastruktur) ist der relative Unterschied besonders stark beim Handel mit Storstrøms Amt, mit dem nördlichen Sjælland und mit Kopenhagen, der Handel liegt hier im Komplett-Szenario um mehr als 250% über dem des Basisszenarios 2020. Der relative Unterschied (Komplett vs. Basis) des Handels mit den westdänischen Regionen (Jylland) und Südschweden ist hingegen kleiner.

Ergebnis 2: Änderungen des BIP

Wir konzentrieren uns wiederum auf den westlichen Ostseeraum und zeigen drei Karten für die gleichen Szenarienvergleiche wie bei den Karten der Handelsströme. Wie im Kapitel 3.3.2 dargestellt, ist die Wohlfahrtsänderung (Integrations- bzw. Infrastrukturszenario gegenüber Status Quo) im Prinzip äquivalent zur Änderung des BIP, wenn wir für 2020 den "mit"-Fall und den "ohne"-Fall (Status Quo) vergleichen. Wir benutzen abermals eine identische Klasseneinteilung in allen drei gezeigten Karten. Dadurch wird sichtbar, dass die **Effekte des Integrationsszenarios, selbst in der moderaten V2-Version, signifikant höher sind als die Effekte des Infrastrukturszenarios, und sie sind für die dänischen Regionen höher als für die Regionen Schleswig-Holsteins.**

Integrationszenario: Da sich die Integrationsimpulse nur auf Dänemark und Deutschland beziehen, zeigen die Karten, dass die positiven Effekte auf Regionen dieser beiden Länder begrenzt sind, während das BIP in Regionen außerhalb des deutsch-dänischen Gebietes (z. B. in Südschweden) aufgrund der Reallokation der räumlichen Handelsstrukturen etwas niedriger als im Status Quo-Fall sein wird. Positive BIP-Effekte sind besonders stark im südlichen Dänemark, vor allem in Sønderjylland, gefolgt von Storstrøms Amt, Fyns Amt und den Regionen um Esbjerg und Aarhus, dies ergibt sich aus der Nachbarschaft dieser Regionen zur deutschen Wirtschaft: **Die Auswirkung eines Integrationsimpulses für die dänische und die deutsche Wirtschaft wird für dänische Regionen stärker sein, da sie bereits eine enge Beziehung zu den deutschen Märkten haben, und die Auswirkung wird für deutsche Regionen, die nur wenig auf die dänische Wirtschaft ausgerichtet sind, nur gering sein** – diese Asymmetrie der wirtschaftlichen Orientierung der dänischen und der deutschen Regionen wird im Bild zur "Änderung des BIP" wieder deutlich.

Im **Infrastrukturszenario** sind die positiven BIP-Effekte entlang der Achse Hamburg–Ostholstein–Storstrøms Amt–Kopenhagen–Südschweden offensichtlich. Es ist erstaunlich, dass die **stärksten positiven Effekte in Südschweden auftreten. In Storstrøms Amt, im nördlichen Sjælland und in Kopenhagen sind sie stärker als in Ostholstein-Lübeck.** Die starken positiven Effekte des Integrationszenarios in den dänischen Regionen werden aber im Infrastrukturszenario nicht erreicht. Andererseits **entstehen aber auch keine negativen BIP-Effekte des Infrastrukturszenarios im westlichen Ostseeraum.**

Infrastruktur plus Integration – Komplett-Szenario: Wenn man beide Szenarien kombiniert und mit dem Status Quo 2020 vergleicht, **profitieren die süddänischen Regionen am meisten, darunter auch Storstrøms Amt.** Hier sowie in Sønderjylland wird das BIP in 2020 verglichen mit der Status Quo Situation im gleichen Jahr um mehr als 2% höher liegen. Auch andere Regionen des westlichen Ostseeraumes (Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Südschweden) werden von der Kombination aus Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und dänisch-deutschen Integrationsmaßnahmen profitieren, jedoch in einem geringeren Maße: Der BIP-Unterschied zum Status Quo-Fall würde weniger als 1% erreichen.

Ergebnis 3: Änderung der räumlichen Handelsstruktur

Wenn man die Änderungen der räumlichen Handelsstrukturen betrachtet (siehe Tabellen 6 und 7), richtet sich das Hauptaugenmerk für eine Region in Schleswig-Holstein darauf, wie sich der Handelsanteil mit Dänemark am Gesamthandel (einschließlich des internem Handels innerhalb der gleichen Region) ändert. Da der Anteil Dänemarks am deutschen Gesamthandel in der Status Quo 2020-Situation so klein ist, wird er zumindest in Prozentpunkten nicht besonders stark zunehmen, auch wenn ein starker Impuls des Handels mit Dänemark entsteht. **Die Regionen in Schleswig-Holstein sind** – ungeachtet von Integrationsimpulsen mit Dänemark oder einer realisierten festen Fehmarnbelt-Querung – **weiterhin vor allem auf die Märkte in Deutschland, die EU und den Rest der Welt ausgerichtet. Die dänischen Regionen sind dagegen deutlich stärker an den deutschen Märkten orientiert als die schleswig-holsteinischen Regionen an Dänemark.** In Dänemark kann daher ein starker Impuls auf den Handel mit Deutschland einen signifikanten

Anstieg des Anteils am Gesamthandel (in Prozentpunkten) bewirken. Im "starken" Integrationsszenario (V1) kann der Anteil des Handels dänischer Regionen mit Deutschland (in % ihres Gesamthandels) einen Wert im zweistelligen Bereich erzielen (nahezu 14% verglichen mit 2,6% im Status Quo 2020). Sogar die moderate V2-Version führt zu einem Handelsanteil mit Deutschland von fast 8%. **Der Effekt der Integration**, selbst in der V2-Version, ist daher wiederum **signifikant höher als der Effekt des Infrastrukturszenarios**.

Als **Gesamteindruck** zeigt sich, (1) dass die Effekte der dänisch-deutschen Integration, selbst in der moderaten Version (also im Falle unterschiedlicher Sprachen), stärker sind als die Effekte einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur einschließlich einer festen Fehmarnbelt-Querung, und (2) dass sie größere Auswirkungen auf die dänischen, insbesondere die süddänischen Regionen haben als auf die Regionen in Schleswig-Holstein/Hamburg.

Abbildung 12: Veränderung der Handelsströme im Integrations-Szenario (V2)

Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen Storstrøms Amt und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020

Aus Sicht der Region Storstrøms Amt

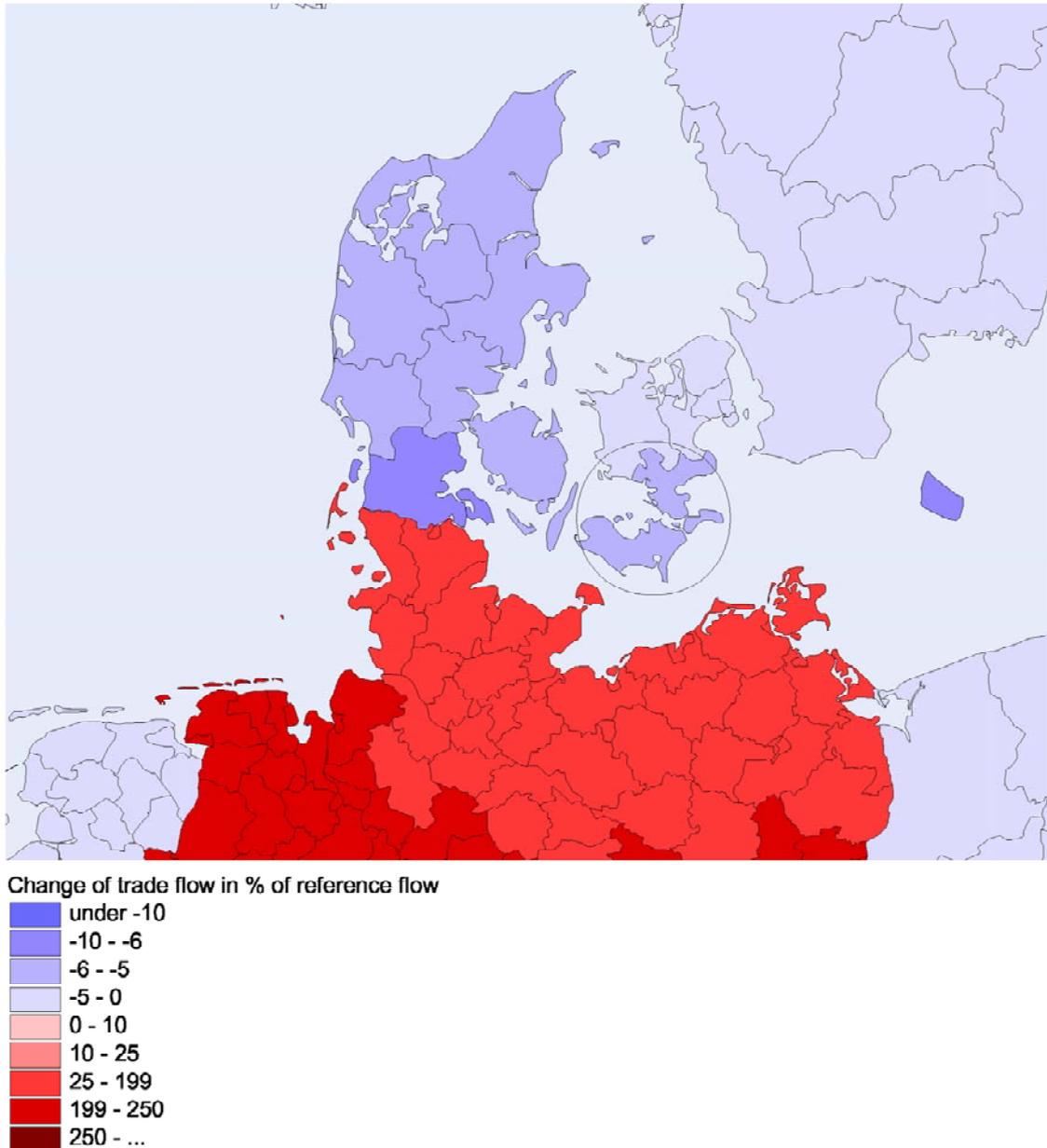
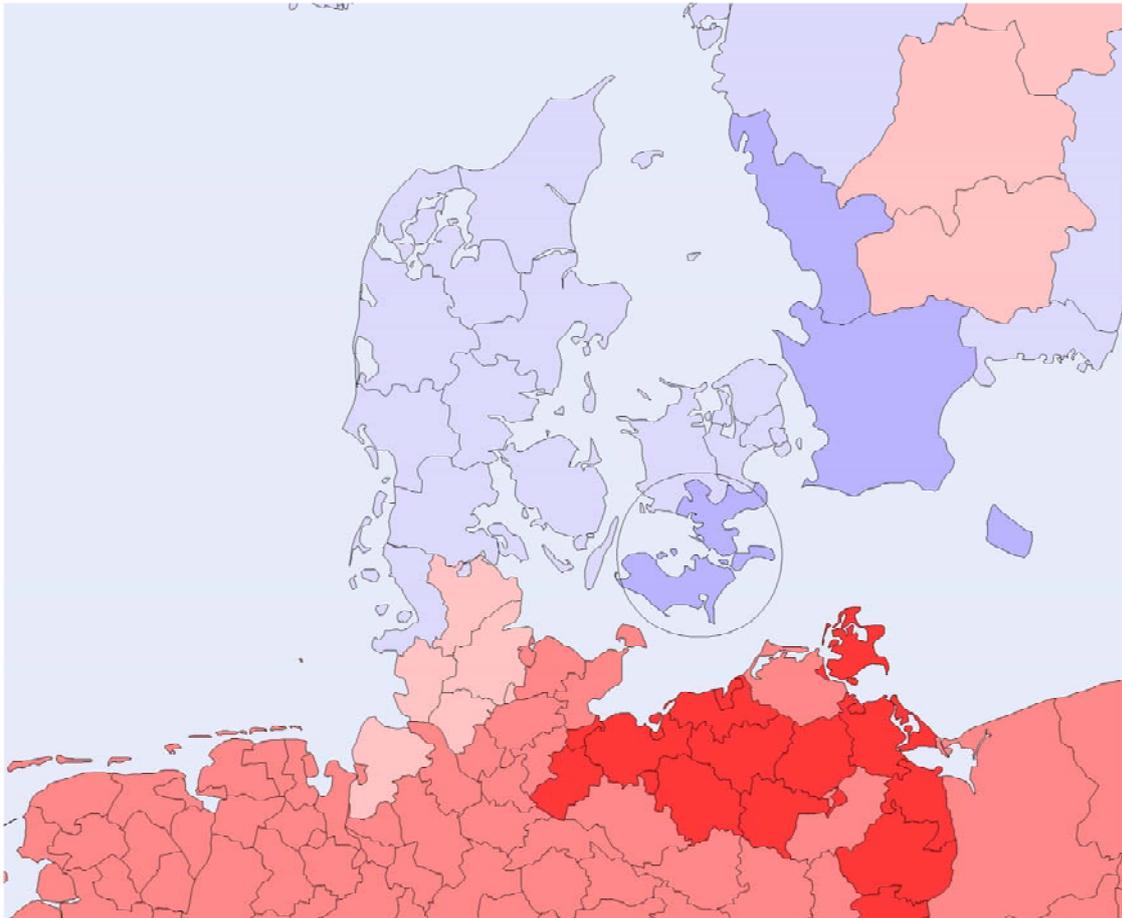


Abbildung 13: Veränderung der Handelsströme im Infrastruktur-Szenario

Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen Storstrøms Amt und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020

Aus Sicht der Region Storstrøms Amt



Change of trade flow in % of reference flow

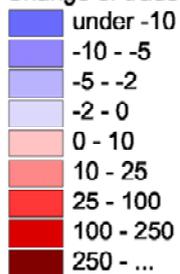


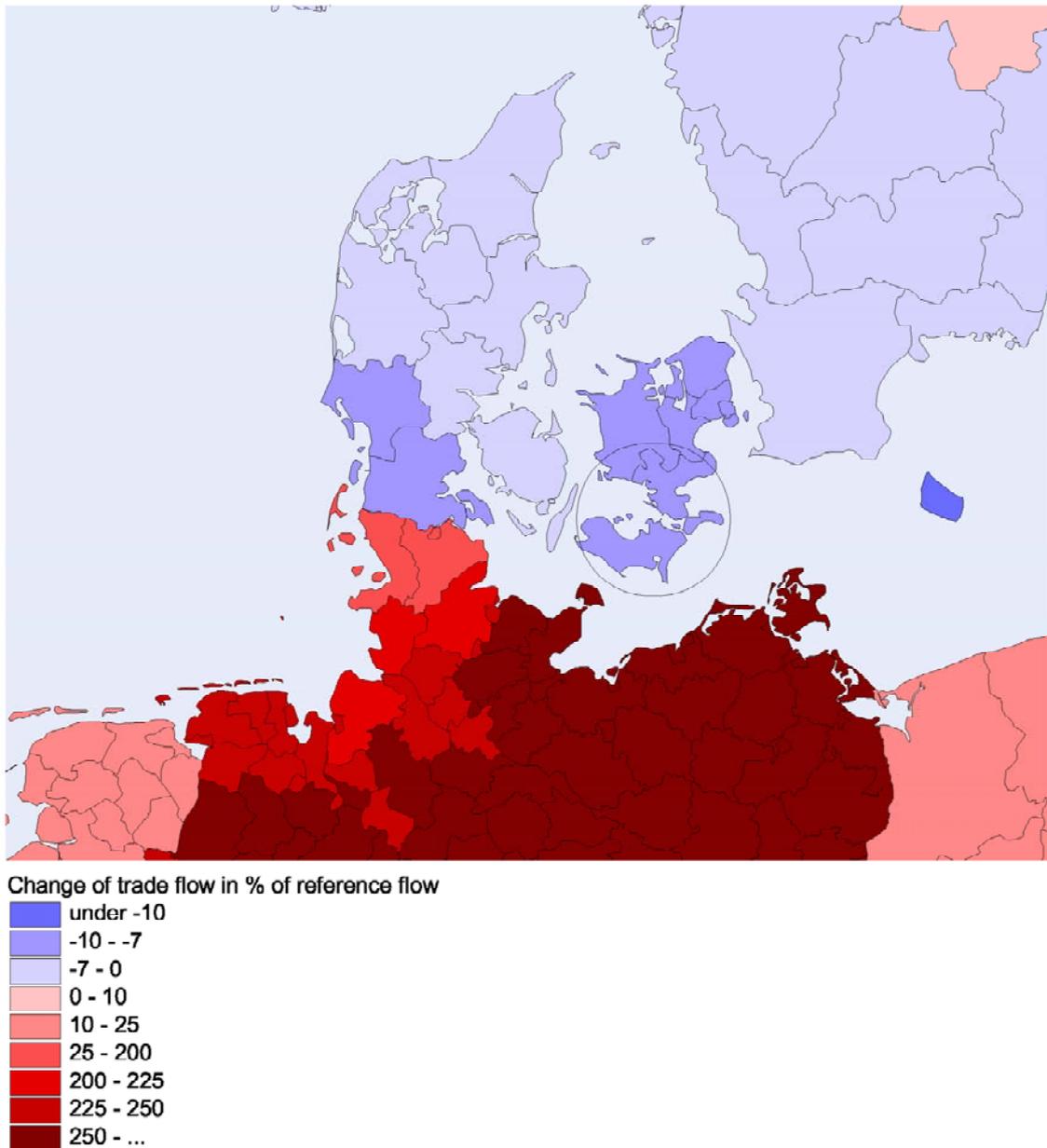
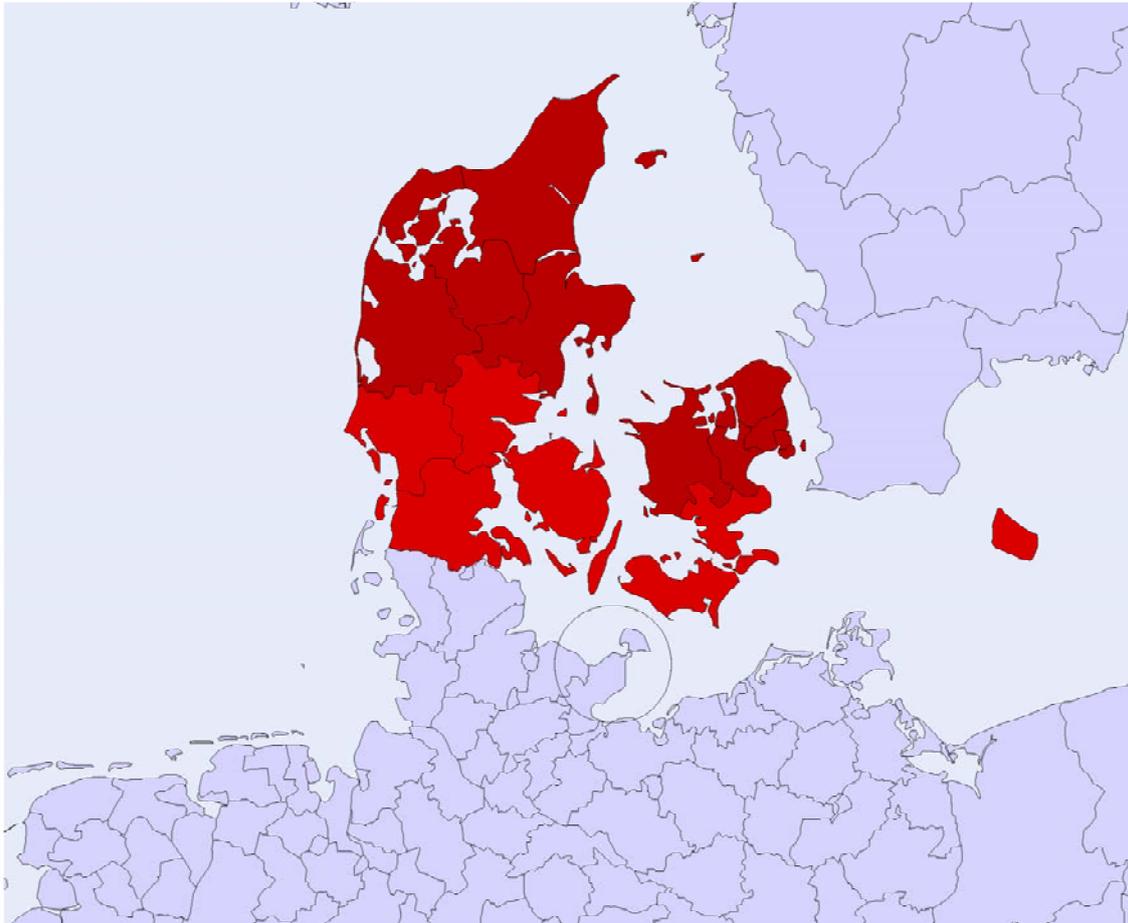
Abbildung 14: Veränderung der Handelsströme im Komplett-Szenario**Komplett-Szenario 2020: Infrastruktur plus Integration V2****Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen Storstrøms Amt und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020****Aus Sicht der Region Storstrøms Amt**

Abbildung 15: Veränderung der Handelsströme im Integrations-Szenario (V2)

Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen der Region Ostholstein und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020

Aus Sicht der Region Ostholstein



Change of trade flow in % of reference flow

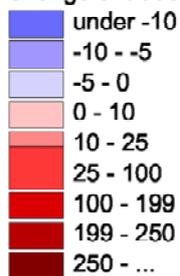
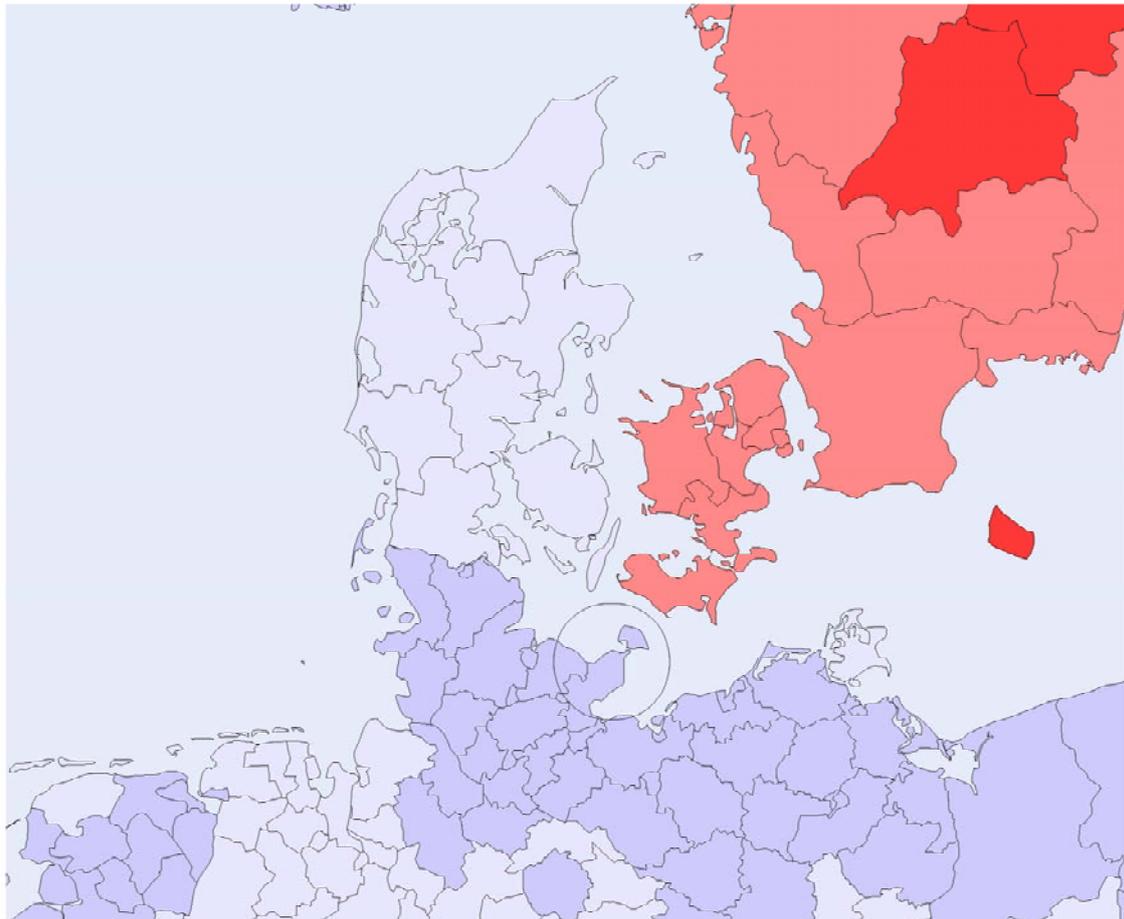


Abbildung 16: Veränderung der Handelsströme im Infrastruktur-Szenario

Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen der Region Ostholstein und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020

Aus Sicht der Region Ostholstein



Change of trade flow in % of reference flow

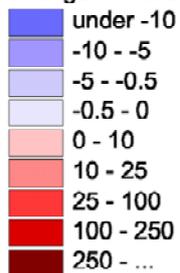


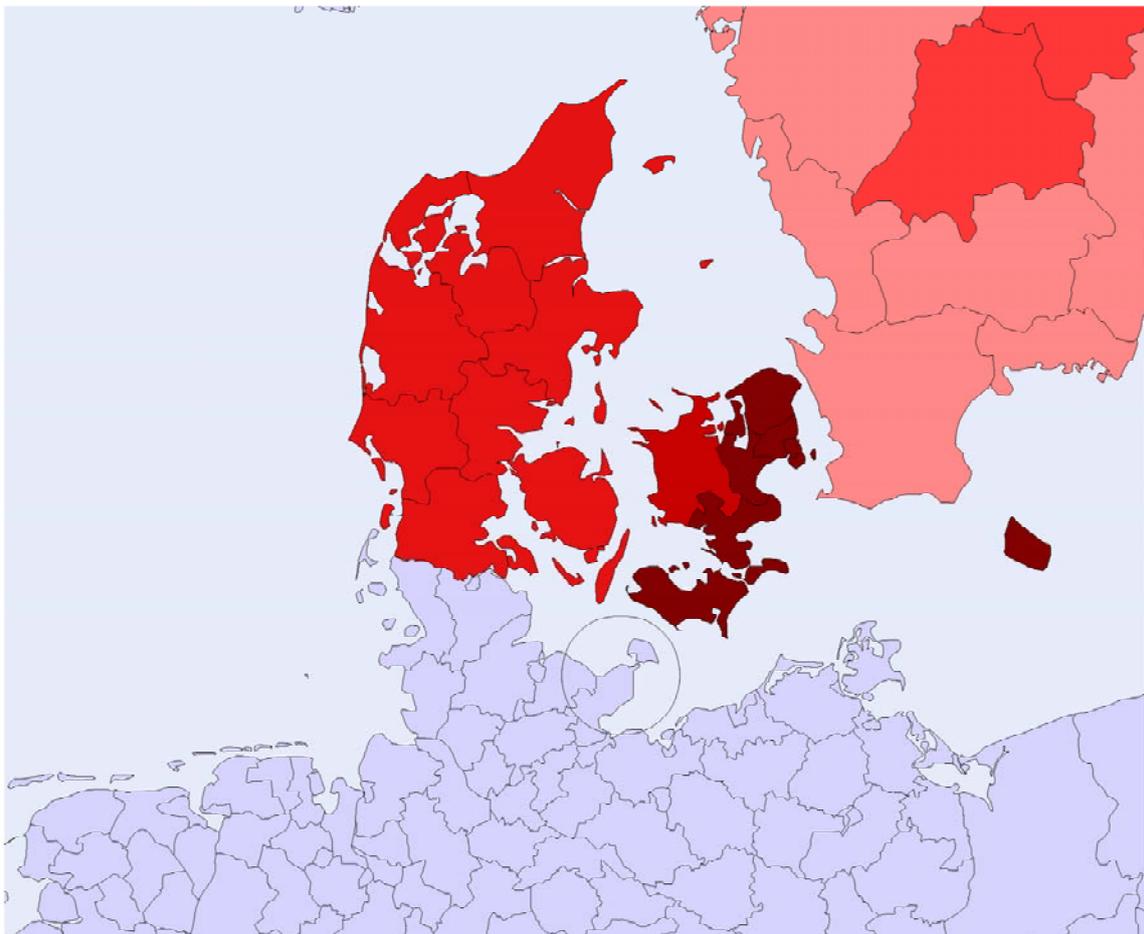
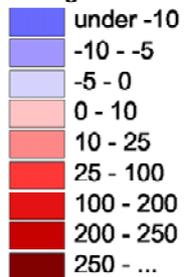
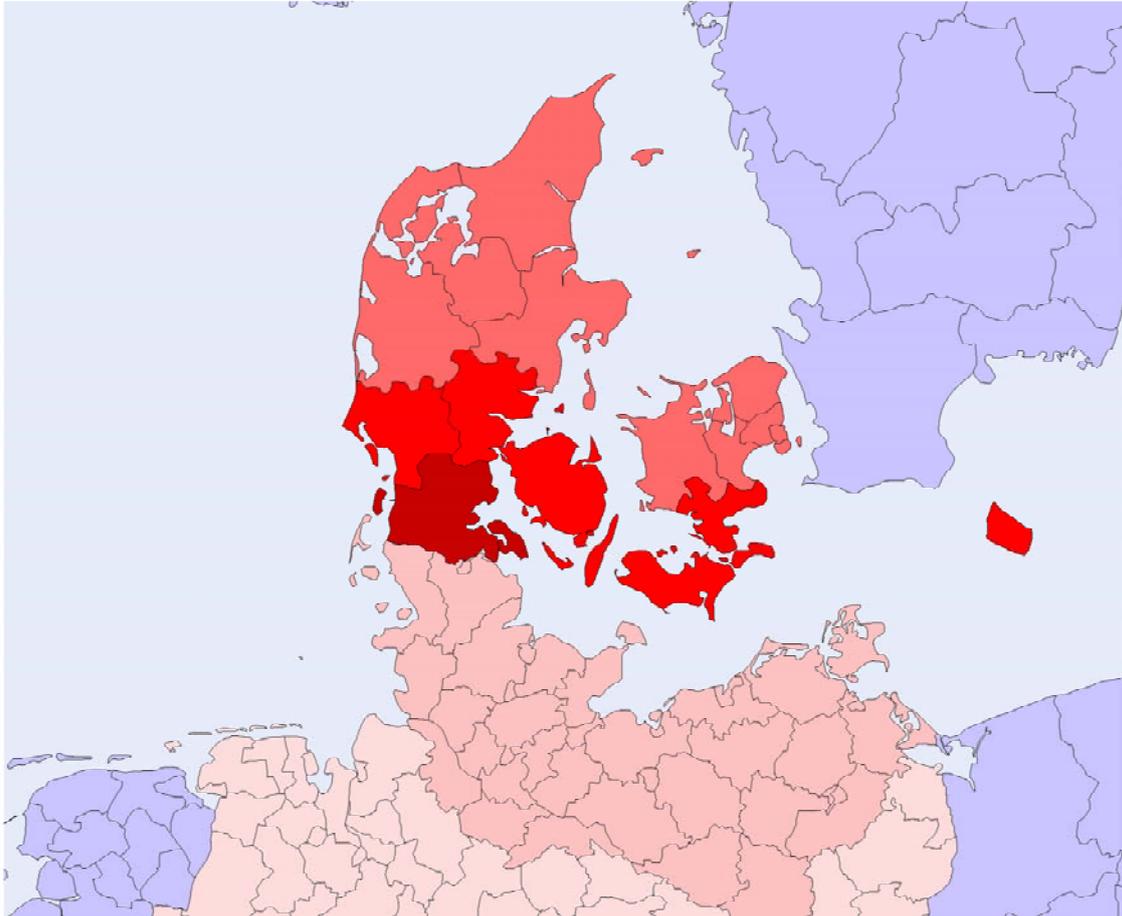
Abbildung 17: Veränderung der Handelsströme im Komplett-Szenario**Komplett-Szenario 2020 (Infrastruktur plus Integration V2):****Veränderung der Handelsströme 2020 zwischen der Region Ostholstein und den Regionen des westlichen Ostseeraumes, Veränderung in % des Status Quo-Szenarios 2020****Aus Sicht der Region Ostholstein****Change of trade flow in % of reference flow**

Abbildung 18: Veränderung des Wohlstands im Integrations-Szenario (V2)

**Veränderung des Wohlstands 2020 gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP)
in den Regionen des westlichen Ostseeraumes**

Abweichung des BIP (Integrations-Szenario) in % des Status Quo-BIP 2020



Change of regional welfare in % of regional GDP

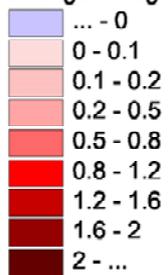


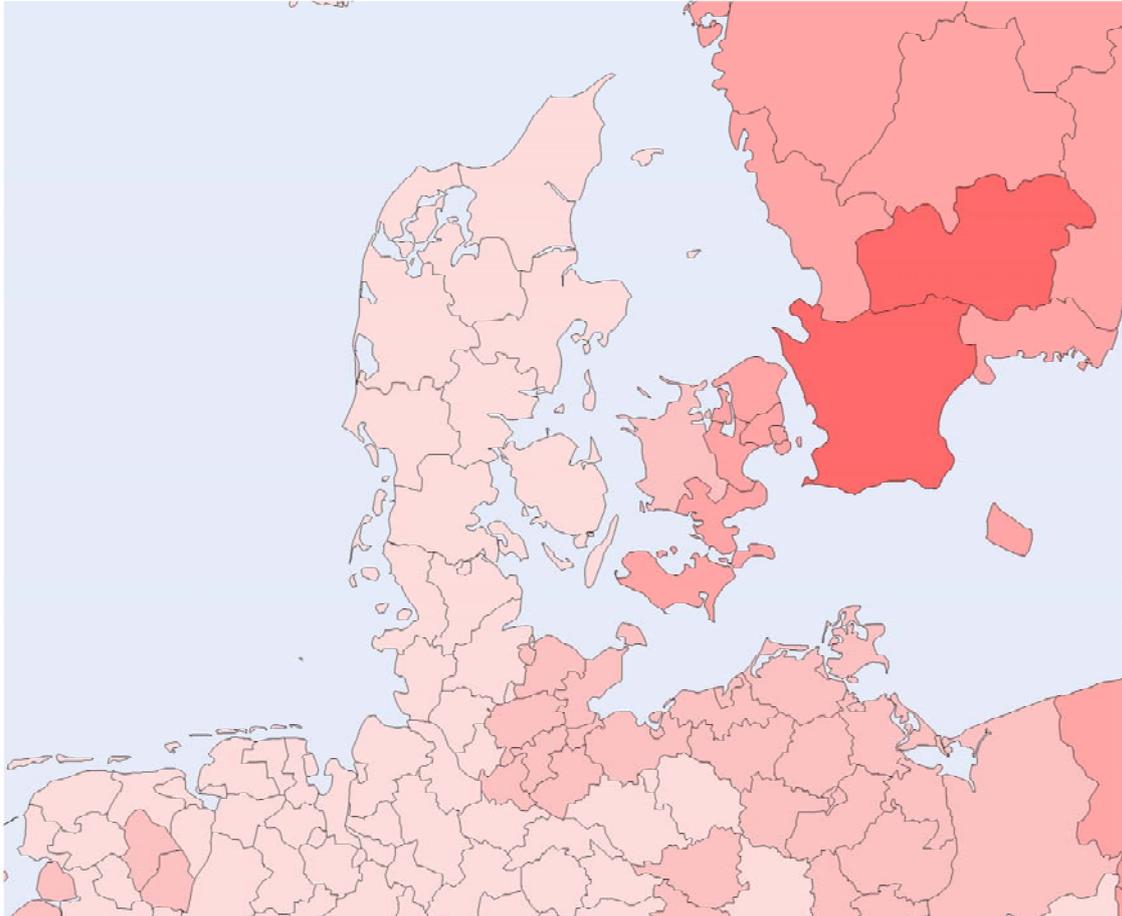
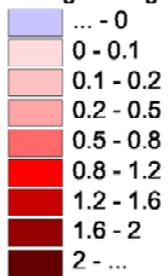
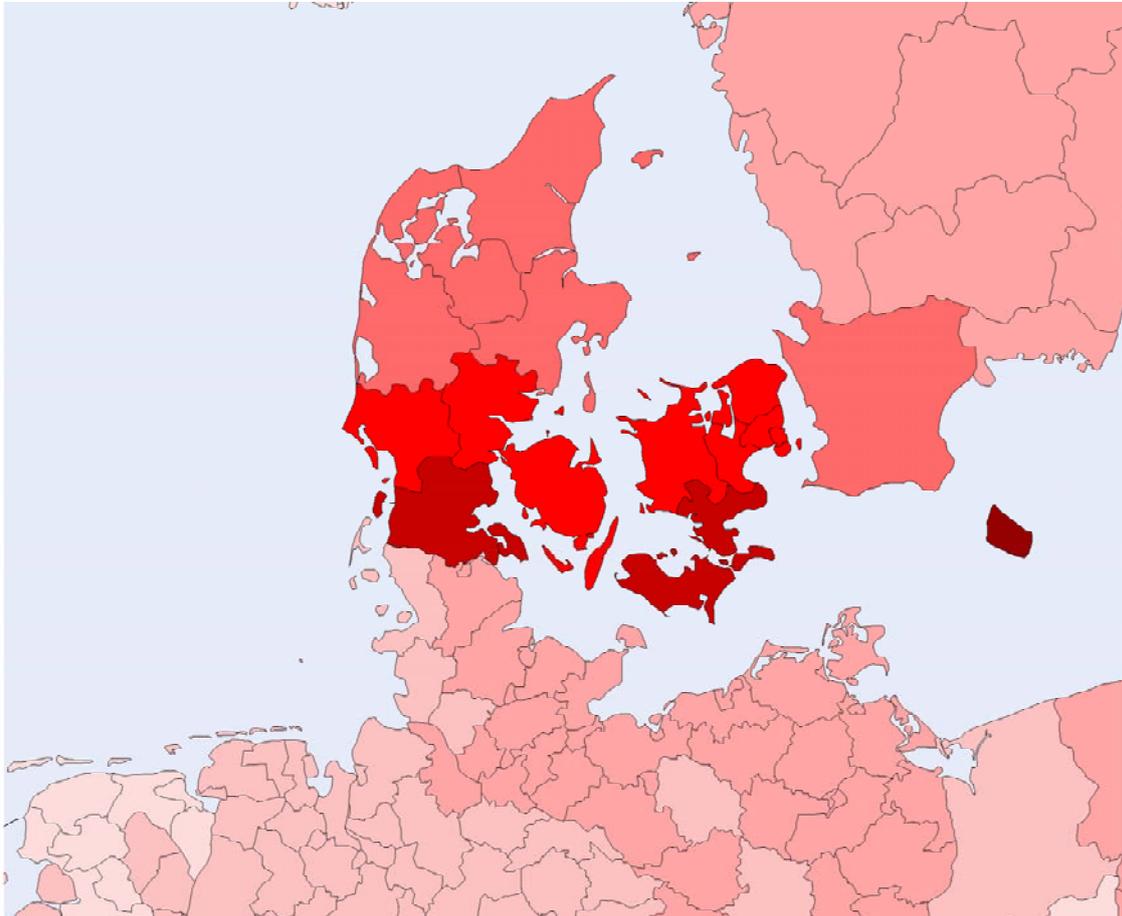
Abbildung 19: Veränderung des Wohlstands im Infrastruktur-Szenario**Veränderung des Wohlstands 2020 gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP)
in den Regionen des westlichen Ostseeraumes****Abweichung des BIP (Infrastruktur-Szenario) in % des Status Quo-BIP 2020****Change of regional welfare in % of regional GDP**

Abbildung 20: Veränderung des Wohlstands im Komplett-Szenario**Komplett-Szenario 2020 (Infrastruktur plus Integration V2):****Veränderung des Wohlstands 2020 gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP)
in den Regionen des westlichen Ostseeraumes****Abweichung des BIP (komplette Szenario) in % des Status Quo-BIP 2020**

Change of regional welfare in % of regional GDP

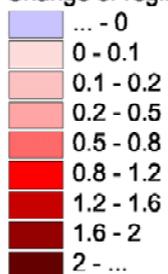


Tabelle 6: Räumliche Handelsstrukturen der Szenarien (1)**Handelsstruktur eines durchschnittlichen Kreises in Schleswig-Holstein**

Handel: Export plus Import

Handel mit Deutschland, einschl. Schleswig-Holstein und eigener Kreis: D

Handel mit Dänemark (einschl. Storstr. Amt): DK

Handel mit dem restlichen Europa (EU25+2, ohne D und DK): EU

Handel mit der restlichen Welt (ohne EU25+2): ROW

Handelsstruktur: Handel mit... (Anteile)

Szenario	D	DK	EU	ROW	total
Status Quo 2000	77,6	0,3	6,6	15,4	100,0
Status Quo 2020	65,6	0,3	10,0	24,1	100,0
Integration V1 2020	64,4	1,9	9,9	23,8	100,0
Integration V2 2020	65,1	1,0	10,0	23,9	100,0
Infrastruktur 2020	65,4	0,4	10,3	24,0	100,0
Komplett 2020	64,8	1,1	10,3	23,8	100,0

Handelsstruktur einer durchschnittlichen Region in Dänemark

Handel: Export plus Import

Handel mit Deutschland, einschl. Schleswig-Holstein: D

Handel mit Dänemark, einschl. eigene Region: DK

Handel mit dem restlichen Europa (EU25+2, ohne D und DK): EU

Handel mit der restlichen Welt (ohne EU25+2): ROW

Handelsstruktur

Szenario	D	DK	EU	ROW	total
Status Quo 2000	2,1	78,1	6,1	13,7	100,0
Status Quo 2020	2,6	66,5	8,7	22,1	100,0
Integration V1 2020	14,2	57,5	8,0	20,3	100,0
Integration V2 2020	7,8	62,5	8,4	21,3	100,0
Infrastruktur 2020	2,8	65,9	9,2	22,0	100,0
Komplett 2020	8,3	61,6	8,9	21,2	100,0

Tabelle 7: Räumliche Handelsstrukturen der Szenarien (2)**Handelsstruktur des Kreises Ostholstein**

Handel: Export plus Import

Handel mit Deutschland, einschl. Schleswig-Holstein und eigener Kreis: D

Handel mit Dänemark (einschl. Storstr. Amt): DK

Handel mit dem restlichen Europa (EU25+2, ohne D und DK): EU

Handel mit der restlichen Welt (ohne EU25+2): ROW

Handelsstruktur: Handel mit... (Anteile)

Szenario	D	DK	EU	ROW	total
Status Quo 2000	77,2	0,3	6,7	15,8	100,0
Status Quo 2020	65,0	0,4	10,1	24,5	100,0
Integration V1 2020	63,9	1,9	10,0	24,2	100,0
Integration V2 2020	64,5	1,1	10,0	24,4	100,0
Infrastruktur 2020	64,8	0,4	10,5	24,4	100,0
Komplett 2020	64,2	1,2	10,4	24,2	100,0

Handelsstruktur von Storstrøms Amt

Handel: Export plus Import

Handel mit Deutschland, einschl. Schleswig-Holstein: D

Handel mit Dänemark, einschl. Storstr. Amt: DK

Handel mit dem restlichen Europa (EU25+2, ohne D und DK): EU

Handel mit der restlichen Welt (ohne EU25+2): ROW

Handelsstruktur

Szenario	D	DK	EU	ROW	total
Status Quo 2000	2,1	78,8	5,9	13,2	100,0
Status Quo 2020	2,6	67,4	8,6	21,5	100,0
Integration V1 2020	13,9	58,4	7,9	19,8	100,0
Integration V2 2020	7,7	63,3	8,3	20,7	100,0
Infrastruktur 2020	3,1	66,1	9,6	21,3	100,0
Komplett 2020	9,1	61,5	9,2	20,3	100,0

Handelsstruktur von Lübeck

Handel: Export plus Import

Handel mit Deutschland, einschl. Schleswig-Holstein und Lübeck selbst: D

Handel mit Dänemark einschl. Storstr. Amt: DK

Handel mit dem restlichen Europa (EU25+2, ohne D und DK): EU

Handel mit der restlichen Welt (ohne EU25+2): ROW

Szenario Handelsstruktur

Szenario	D	DK	EU	ROW	total
Status Quo 2000	78,0	0,3	6,6	15,1	100,0
Status Quo 2020	66,0	0,3	10,0	23,7	100,0
Integration V1 2020	64,9	1,8	9,9	23,4	100,0
Integration V2 2020	65,5	1,0	10,0	23,6	100,0
Infrastruktur 2020	65,7	0,4	10,4	23,6	100,0
Komplett 2020	65,2	1,1	10,3	23,4	100,0

3.4 Fazit

Im Abschnitt 3 wurden die Konzeption und die Resultate quantitativer Szenarien vorgestellt, die sich mit den Verflechtungspotentialen der beiden Teile der Fehmarnbelt Region befassen. Unter verschiedenen Arten ökonomischer Verflechtungen wurden dabei die Berufspendler und die Lieferverflechtungen handelbarer Güter ausgewählt, um einerseits Möglichkeiten eines gemeinsamen, grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes auszuloten und andererseits die Veränderungen der räumlichen Handelsorientierung zu zeigen, die sich aufgrund von Maßnahmen der stärkeren Integration durch Abbau von Grenzhemmnissen und/oder durch eine Verkürzung der Distanz über den Fehmarnbelt eröffnen. Für diese beiden Verflechtungsarten standen uns eine zumindest lückenhafte statistische Datenbasis und ökonometrische Modelle zur Berechnung der Szenarien zur Verfügung. Andere grenzüberschreitende Verflechtungen, wie z.B. betriebliche Kooperationen, Einkaufsfahrten oder Wohnortwechsel über die Grenze verfügen leider nicht über eine vergleichbare statistische oder methodische Basis.

Im Rahmen der Fehmarnbelt-Studie bildeten ökonometrisch fundierte Szenarien ein zweites Standbein neben den umfangreichen Expertengesprächen. Beide methodischen Ansätze ergänzen sich, da sie durch unterschiedliche Vorteile und Einschränkungen geprägt sind – sie bilden insofern ein komplementäres methodisches Gerüst. So haben die Szenarien zwar den Vorteil, zumindest quantitative Größenordnungen künftiger oder potentieller Verflechtungen zu liefern und damit den eher subjektiven Einschätzungen der Interviews eine festere Basis zu geben. Andererseits sind insbesondere regionale Verflechtungsszenarien, die in simultanen Ansätzen versuchen, räumliche Interdependenzen zu berücksichtigen, so komplex, dass sie – zumal in einem begrenzten Projektrahmen – nur unter einer Reihe einschränkender und vereinfachender Annahmen „berechenbar“ sind. Die Resultate gelten daher natürlich immer nur unter den genannten Annahmen. Außerdem können Phänomene wie eine „psychologische Distanz“ bei der Fehmarnbelt-Querung (per Fähre) in ökonometrische Szenarien nur schwer integriert werden.

Die **Konstruktion der Szenarien** hatte sich an der jeweiligen Datenlage und den unterschiedlich konstruierten methodischen Ansätzen für die Pendler- und die Handelsverflechtungen zu orientieren, die Szenarien sind daher für die beiden Ansätze nicht deckungsgleich. Die Pendlerszenarien werden für das Jahr 2004 berechnet und gehen von der Status Quo-Situation aus, in der der Arbeitsmarkt in der Fehmarnbelt Region nahezu vollständig getrennt ist, von aktuellen Besonderheiten im Bereich der Bauwirtschaft (Anwerbung deutscher Facharbeiter durch dänische Baufirmen) einmal abgesehen. Dem werden Szenarien eines vollständig integrierten Arbeitsmarktes gegenübergestellt – die Berufspendler verhalten sich innerhalb Schleswig-Holsteins oder Dänemarks ebenso wie im Falle eines Wechsels über die Grenze, Grenzhemmnisse jenseits der geographischen Distanz bestehen also nicht. Die Szenarien unterscheiden sich lediglich beim Weg über den Fehmarnbelt, der entweder per Fähre oder Brücke erfolgt und von unterschiedlichen direkten Brücken- bzw. Fährkosten ausgeht.

Die **Handelsszenarien** wurden dagegen für das Jahr 2020 berechnet: Hier wird der für dieses zukünftige Jahr erwartete Status Quo (ohne spezifische deutsch-dänische Integra-

tionsstrategien und mit heutiger Fehmarnbelt-Querung per Fähre) mit Szenarien verglichen, die sich – grob gesprochen – entweder durch einen realistisch möglichen Abbau deutsch-dänischer Grenzhemmnisse (Integrationszenario) oder durch die Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung (Infrastrukturszenario) auszeichnen.

Die **Pendlerszenarien** unterliegen einer Reihe von **Einschränkungen**: Die wichtigste ist sicherlich die für alle Szenarien gegebene räumliche Verteilung der Arbeitsplätze und der Wohnorte – nur die Zuordnung Wohn- und Arbeitsort verändert sich, Standortverlagerungen oder Neuansiedlungen finden dagegen erst in einer zweiten Phase der Arbeitsmarktintegration statt. Außerdem wird nicht zwischen Tages- und Wochenendpendlern unterschieden, die Distanzen beziehen sich immer auf eine Fahrt im PKW und vorübergehende oder auf einzelne Berufsfelder beschränkte Sondereffekte werden nicht betrachtet. Zu diesen gehören natürlich auch solche grenzüberschreitenden Arbeitsmarkteffekte, die im Zusammenhang mit der Bauphase des Brückenprojektes entstehen würden.

Die Szenarien zeigen, dass ein integrierter grenzüberschreitender Arbeitsmarkt ein gegenüber dem Status Quo erheblich höheres Pendlerpotential freisetzen würde, sofern die Distanz zwischen den Nachbarregionen diesseits und jenseits der Grenze hinreichend klein ist – dies wird an der Landgrenze zwischen der Region Schleswig und Sønderjylland deutlich: Die meisten Menschen sind also auch in einem integrierten Arbeitsmarkt weiterhin „Nahpendler“. Die Agglomerationsvorteile integrierter, größerer Arbeitsmärkte, z.B. in Form von Risikominderung oder einer verbesserten Zuordnung Arbeitsplätze-Arbeitskräfte (vgl. Herrmann, Schulz 2005, S. 112, „Pooling“) könnten in der Region Sønderjylland/ Schleswig voll zur Geltung kommen, andererseits zeigen die aktuellen Pendlerzahlen, dass man aber auch dort von einem verbundenen Arbeitsmarkt noch weit entfernt ist.

Die **Fehmarnbelt Region** hätte aber auch unter den im Szenario angenommenen günstigen Voraussetzungen (keine Grenzhemmnisse) weiterhin den **Nachteil der hohen geographischen Distanz**, der sich nicht nur durch den Fehmarnbelt selbst sondern auch durch die geringe Verdichtung an der Nahtstelle der beiden Teile der Region ergibt. Eine günstigere Querung des Fehmarnbelt (Brücke statt Fähre, geringere direkte Querungskosten) könnte diesen Nachteil nur partiell ausgleichen. Dabei muss angesichts der für Berufspendler unterstellten Zeit-Wert-Relation davon ausgegangen werden, dass eine deutliche Reduzierung der direkten Querungskosten (Brückenmaut oder Fährgelbühr) z.B. um 20 oder 30 € pro Querung schwerer wiegt als eine Zeitersparnis von 40 Minuten, die für die Brücke gegenüber der Fähre angenommen wird – dies gilt insbesondere für Wochenendpendler, die bei der Querung des Fehmarnbelt bei weitem stärker vertreten sein dürften als Tagespendler. Insofern würden auch im Falle der zur Zeit noch geltenden Fährverbindung Maßnahmen zur Reduzierung der Gebühren für Pendler eine sinnvolle Strategie darstellen. Auf diese Weise könnte der heutige Status sehr geringer Pendlerzahlen überwunden und – zumindest in Süd-Nord-Richtung – ein nennenswerter Pendlerstrom realisiert werden.

Dennoch: Die beiden Teilarbeitsmärkte der Fehmarnbelt Region werden auch im günstigsten Szenario (integrierter Arbeitsmarkt, kostengünstige Brücke über den Fehmarnbelt) weiterhin zunächst mit ihren jeweiligen Nachbarn im eigenen Land verbunden sein, und grenzüberschreitende Pendler werden sich auch nicht nur auf den unmittelbaren Nachbarraum jenseits

der Grenze orientieren: Für Arbeitskräfte in Ostholstein-Lübeck sind z.B. vielmehr auch Arbeitsplätze nördlich der Fehmarnbelt Region im Raum nördliches Sjælland und Kopenhagen interessant, in Gegenrichtung gilt dies ebenso.

Die positiven Wirkungen von **Strategien zur Integration der beiden Teilarbeitsmärkte** (Abbau von Grenzhemmnissen und schnellere bzw. billigere Fehmarnbelt-Querung) sind in den Szenarien zwar signifikant nachweisbar, ihre Größenordnung sollte aber nicht überschätzt werden. Gleichwohl sind Maßnahmen, die die Verbindung der beiden Arbeitsmärkte stärken, durchaus sinnvoll, zumal, wenn sie nicht nur auf eine Erhöhung der Pendlerzahlen ausgerichtet sind (z.B. Förderung von Arbeitszeitformen, die Wochenendpendeln begünstigen oder Erleichterung des Wohnortwechsels über die Grenze). Ein entscheidender Impuls zur Intensivierung der täglichen Pendlerströme wäre nach unserer Einschätzung weniger die Erleichterung der Fehmarnbelt-Querung, sondern eine Strategie, die eine nennenswerte Verlagerung von Wohngebieten und Arbeitsplätzen in Richtung Fehmarnbelt zum Ziel hat. Dies könnte mittel- bis langfristig vor allem durch die Aufwertung der Achse Kopenhagen–Hamburg und den damit verbundenen Agglomerationsengpässen in der Nähe der Metropolen unterstützt werden.

Die räumliche Orientierung des interregionalen Güterhandels und ihre Reaktion auf bilaterale Bemühungen Dänemarks und Deutschlands mit dem Ziel handelsbeschränkende Grenzhemmnisse abzubauen oder auf die Fertigstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung war Gegenstand der **Handelsszenarien** für das Jahr 2020. Die Berechnungen im Rahmen des von Johannes Bröcker entwickelten CGEurope Modells zeigen, dass beide Impulse die Ausrichtung des Handels von Storstrøms Amt auf die norddeutschen Regionen intensivieren würden, wobei der Effekt eines deutsch-dänischen Integrationsimpulses, selbst in moderater Form (weiterhin bestehende Sprachunterschiede), stärker ausfällt als der Infrastruktureffekt (im wesentlichen: Bau der festen Fehmarnbelt-Querung). Grundsätzlich gilt dies spiegelbildlich auch für den deutschen Teil der Fehmarnbelt Region, allerdings sind die Effekte hier kleiner als in Storstrøms Amt, da die sich Wirtschaft der Region Ostholstein-Lübeck in allen Szenarien nur in geringem Masse an den dänischen Märkten orientiert. So sind auch die Effekte der Integrations- und der Infrastrukturstrategien auf die regionale Wirtschaftsleistung zwar in beiden Teilen der Fehmarnbelt Region positiv, in der dänischen Teilregion aber stärker als in Ostholstein. Von der Kombination der Installation der festen Fehmarnbelt-Querung mit einem deutsch-dänischen Integrationsimpuls profitieren die süddänischen Regionen, darunter auch Storstrøms Amt, am stärksten.

Bemerkenswert ist im **Infrastrukturszenario**, dass die stärksten Effekte hinsichtlich einer Steigerung der Wirtschaftsleistung in Südschweden auftreten, an zweiter Stelle folgen die östlichen Teile Dänemarks, darunter auch Storstrøms Amt, und erst danach der Raum Ostholstein-Lübeck. Letztlich sind die Effekte aber in allen Regionen positiv. Die unterschiedliche Interessenlage hinsichtlich des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung lässt sich daran durchaus ablesen, man erkennt aber – auch gestützt durch die Befunde der Pendlerszenarien – den wesentlichen Charakter der festen Fehmarnbelt-Querung: Ihre überregionale Transitfunktion.

Beide Szenarien zeigen übereinstimmend, dass die **Bedeutung von Integrationsstrategien**, sei es die Erleichterung grenzüberschreitender Arbeitsmarktverflechtungen oder der Abbau von Grenzhemmnissen des interregionalen Handels, gegenüber den Wirkungen einer festen Fehmarnbelt-Querung nicht unterschätzt werden darf. Beide Strategien wirken sich in der Fehmarnbelt Region in Form einer stärkeren Verflechtung und beim Handel auch hinsichtlich der regionalen Wirtschaftsleistung per Saldo positiv aus, aber der Integrationseffekt war in den Szenarien meist der stärkere. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass entsprechende Strategien zum Abbau von Grenzhemmnissen gerade auch in der Zeit vor Inbetriebnahme einer Fehmarnbelt-Brücke oder auch für den Fall, dass diese nicht realisiert wird, ihren besonderen Stellenwert haben oder behalten.

4 Interviews in der Fehmarnbelt Region

4.1 Auswahl der Interviewpartner

Die Interviews mit den lokalen Akteuren im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bilden ein Kernstück dieser Studie. Die Partnerinstitute führten eine Reihe von **Interviews mit Personen und Institutionen in der Fehmarnbelt Region** durch. Dabei wurde eine große Bandbreite von tatsächlichen und potentiellen grenzüberschreitenden Aktivitäten abgedeckt. Die Interviews liefern Informationen über Erfahrungen, Barrieren und die Stärken und Schwächen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Sie dienen als Kernelement bei der Identifizierung der speziellen Probleme der Fehmarnbelt Region und bei der Formulierung von Empfehlungen.

Der Terminus "grenzüberschreitende Zusammenarbeit" umfasst ein großes Feld an Aktivitäten und Akteuren, was sich in der Wahl der Interviewpartner widerspiegelt. Repräsentanten aus **sieben Bereichen** wurden befragt:

1. Die Verwaltung des Interreg III A Programms
2. Lokale und regionale politische Akteure
3. Organisationen aus dem wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Bereich
4. Kleine, mittlere und große Unternehmen
5. Bildung
6. Tourismus
7. Medien

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat ihren Ausgangspunkt oft im Interreg-Programm. Daher war es der nahe liegende Ansatzpunkt für die Interviews. Die Wahl der weiteren Interviewpartner basiert auf den regionalen Gegebenheiten. Die Fehmarnbelt Region wird durch kleine und mittlere Unternehmen gekennzeichnet und hat einen starken Hintergrund im Bereich Tourismus. Zum einen führten erfolgreiche Projekte aus dem Bildungsbereich zu einer Einbeziehung, aber auch die Überlegung, dass eine genauere Untersuchung der zukünftigen Akteure in der Fehmarnbelt Region wichtig ist. Da das Informationsdefizit wiederholt angesprochen wurde, wurden einzelne Medien als Interviewpartner hinzugefügt.

Innerhalb der sieben Bereiche wurden **auf beiden Seiten des Belts Ansprechpartner gesucht**. Einige wurden auch aufgrund ihres themenübergreifenden Wissens und Funktion in ausgewählt. Sie konnten so auf mehreren Gebieten zu der Studie beitragen. Zu einigen Themen wurden entgegengesetzte Meinungen gehört, während sich in anderen Bereichen einhellige Meinungen bildeten. Eine Asymmetrie in der Anzahl der interviewten Personen ist hauptsächlich durch die verschiedenen Strukturen auf beiden Seiten des Belts zu erklären. Eine Reihe von Akteuren hat in dem anderen Land keine entsprechende Institution.

4.2 Methoden

Die Interviews wurden persönlich, per Telefon oder per E-mail durchgeführt. Einige Interviewpartner empfahlen weitere Ansprechpartner und so erweiterte sich die Liste der Interviewpartner stetig.

Die Grundlage der Interviews bildete ein **gemeinsames Interviewschema** (siehe Anhang). Die Relevanz der einzelnen Fragen hing von den Interviewpartnern ab und so wurden die Interviews individuell auf den einzelnen Gesprächspartner angepasst.

Der erste Fragenblock zielt auf die **Vorstellung des Gesprächspartners** ab: Fragen zu seinen Erfahrungen, Projektarbeit, Finanzierung und Vorteilen von grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Der wichtigste Teil des Interviews diente der **Feststellung und Evaluation der Hindernisse**. Die Barrieren wurden kategorisiert nach administrativen, kulturellen und anderen Gesichtspunkten. Hier war es wichtig darauf zu achten, auf welchem Feld der Interviewpartner tätig ist und ob dies auf deutscher oder dänischer Seite war. Der dritte Teil des Interviews war zukunftsorientiert auf **Problemlösungen und Aussichten** ausgerichtet. Kern der Aussichten war dabei die Frage nach der Bedeutung einer festen Beltquerung und die damit verbundenen Konsequenzen für die Region an sich und den jeweiligen Bereich des Gesprächspartners.

4.3 Zusammenfassung der Resultate

Das Schlüsselwort für Zusammenarbeit lautet "**Netzwerke**". Auch wenn grenzüberschreitende Aktivitäten letztendlich auf Institutionen basieren, haben sie doch in der Regel ihren Ursprung in **persönlichen Kontakten** oder werden durch ein Netzwerk weitergeleitet. Die Wirtschaft ist hier eine Ausnahme dahingehend, dass Kontakte auch oft auf Messen geknüpft werden. Wirtschaftsräte und Handelskammern, die Interreg-Projekte organisieren, behaupten Netzwerke zu schaffen; während teilnehmende Unternehmen aber angeben, Netzwerke für wichtig zu halten, erachten sie diese Projekte oftmals als nicht hilfreich.

Gesprächspartner aller Bereiche sind sich einig, dass **Kooperationen auf Institutionen basieren** müssen und nicht von einer Person abhängen sollten. Ob dies so in die Praxis übertragen wird ist höchst fraglich. Auch im Falle einer unterstützenden Institution ist es eher die Regel als die Ausnahme, dass sich eine Person dem Projekt voll und ganz verschreibt. Überstunden sind nicht außergewöhnlich und wenn eine Person aus einem Projekt aussteigt ist es schwierig – wenn auch möglich – und zeitaufwendig, eine neue Person in ein laufendes Projekt einzuführen. Diese Punkte führten einen Gesprächspartner zu der Aussage, dass auch wenn Projekte auf Institutionsebene geführt werden, sie nie besser als die teilhabenden Projektmitarbeiter sind.

Viele Interviewpartner sehen **Interreg** als den **ausschlaggebenden Antrieb** für grenzüberschreitende Kooperationen. Die finanzielle Unterstützung ist ein Anreiz für den Beginn eines Projekts. Interreg-Anträge und Berichte sind zeitaufwendig und binden sowohl persönliche als auch zeitliche und finanzielle Ressourcen: Hierin liegt auch der Hauptgrund darin, dass überhaupt nur große Akteure für Interreg-Projekte in Betracht kommen – eine Tatsache die wiederholt kritisiert wurde. Ein weiterer, oftmals unterstrichener Punkt ist die unverzichtbare

Kontinuität der finanziellen Unterstützung. Wenn die Unterstützung aufhört, zeigen die Best-Case Szenarien in den Bereichen Tourismus und Bildung eine auf niedrigerem Niveau fortgeführte Kooperation auf unbestimmte Zeit. Die Projekte werden jedoch nicht weiterentwickelt.

Die **Vorzüge** der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind unabhängig vom Feld des Interviewpartners **schwer zu quantifizieren**. Die wiederkehrende Antwort war "Ich kann die Vorteile nicht quantifizieren, aber sie sind ohne Zweifel da." Dies kann teilweise durch die fast schon magisch anmutenden Netzwerke erklärt werden. Die Netzwerke an sich können nicht quantifiziert werden und die positiven Auswirkungen sind manchmal erst Monate oder sogar Jahre später spürbar. Ein weiterer Aspekt der Quantifizierung wird bei den People-to-People-Projekten klar, denen eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Der Abbau von Stereotypen und das wachsende Verständnis für eine andere Kultur sind - wenn überhaupt – nur sehr schwer messbar.

Eine andere Beobachtung, die in mehreren Sektoren gemacht werden konnte ist die Tatsache, dass außerhalb des Tourismusbereich so gut wie **kein regionaler Fokus** existiert. Storstrøms Amt ist zum Beispiel Teilnehmer an allen Interreg Programmen A, B und C und tut dies im Interreg A Programm sogar sowohl für die Fehmarnbelt Region als auch für die Øresund Region. Die erstgenannte Region ist von zwei dünn besiedelten Regionen gekennzeichnet. Daher ergibt sich aus der geringen kritischen Masse oftmals einfach keine Möglichkeiten für konkrete Kooperationsprojekte. Daher sind die Gründe für einen Blick über die Regionsgrenzen hinaus zahlreich. Dies gilt zum Beispiel sowohl für deutsche als auch für dänische Unternehmen in verschiedenen Wirtschaftszweigen. Der Blick in die direkte Nachbarregion dagegen ist eher untypisch. Die Konzentration auf den jeweiligen anderen nationalen bzw. den einheimischen Markt führt zu wenig grenzüberschreitender Zusammenarbeit.

Für große **Unternehmen** – von denen es in der Fehmarnbelt Region nur sehr wenig gibt – ist es sehr schwer, einen **passenden Partner** auf der anderen Seite des Belts zu finden. für kleinere Unternehmen ist dies zwar unter Umständen möglich, aber nicht praktisch. Zwei Aspekte bedürfen hier der näheren Betrachtung. Zum einen gibt es hier ein Wissensdefizit in Bezug auf die Möglichkeiten, die die Nachbarregion bietet. Es kann nun diskutiert werden, ob genügend Informationen vorhanden sind. Es scheint eine Lücke zu geben zwischen dem, was man wissen *könnte* (Informationen sind vorhanden) und was man tatsächlich *weiß* (die im Grundsatz erhältliche Information nutzen um Wissen zu schaffen). Unabhängig vom Ausgang dieser Diskussion bleibt als Tatsache zumindest das Wissensdefizit. Zum zweiten suchen Unternehmen in der Regel ihre Kooperationspartner nicht ausschließlich aus geographischen Gründen aus. In der Wirtschaft besteht Konsens darüber, dass die **kritische Masse** in der Fehmarnbelt Region zu klein ist. Hierin liegt auch der Grund, warum einige Akteure eine Neugliederung der Interreg-Regionen für 2007-2013 befürworten.

Diese Überlegung gilt auch für **Bildungsanstalten**. Es mag Institutionen in der Nachbarregion geben, aber es kann auch eine passendere oder einfach eine zusätzliche Institution außerhalb der Regionsgrenzen geben. Die **Interreg III A Projekte sind also nur ein Teil der internationalen Zusammenarbeit**. Abgeschlossene oder noch laufende Interreg-Projekte werden von den beteiligten Akteuren auf beiden Seiten der Grenze positiv bewertet.

Ein etwas anderes Bild zeichnet sich im **Tourismusbereich** ab. Die Vorteile der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wurden nie – weder von deutschen noch von dänischen Interviewpartnern – in Frage gestellt. Gemeinsames Marketing erscheint zu offensichtlich für alle Beteiligten, so dass die Barrieren hier eher in den unterschiedlichen Strukturen zu finden sind. Der Grund, warum die Zusammenarbeit so gut funktioniert, liegt darin, dass die Regionen im Grunde dieselbe Zielgruppe haben, jedoch völlig unterschiedliche Produkte anbieten, die nicht in direkter Konkurrenz zueinander stehen. Daher gibt es keine direkte Konkurrenz. Die unterschiedlichen Strukturen sind das größere Problem in dem Sinne, dass einige wenige große Anbieter in Dänemark aktiv sind, während auf deutscher Seite eine Großzahl von kleinen Hotels und lokalen Akteuren im Tourismus tätig ist.

Was Fragen rund um die **festen Beltquerung** angeht, sind deutliche Meinungsunterschiede entlang der nationalen Herkunft ersichtlich. Eine der wenigen Fragen in der Einigkeit besteht ist die Tatsache, dass nur durch eigene und **gemeinsame Anstrengungen Vorteile** aus einer festen Querung für die Fehmarnbelt Region gesichert werden können. Es gibt einige Erwartungen an **positiven Impulsen für den Arbeitsmarkt**, die sich besonders in der Bauphase bemerkbar machen werden. Langfristiges Wirtschaftswachstum lässt sich jedoch nur durch eine gemeinsame Strategie erreichen, sagen die Interviewpartner übereinstimmend.

Hiervon abgesehen herrschen klare Erwartungen und Ängste vor. Während auf dänischer Seite eine ausgeprägte "Fangen-wir-an-Haltung" dominiert, sind die deutschen Kollegen viel zurückhaltender. Ein dänischer Interviewpartner fasste die Lage so zusammen: "**Die Dänen sehen die Chancen in der festen Querung, die Deutschen die Risiken.**" Nur einige wenige deutsche Interviewpartner riefen die deutschen Akteure ausdrücklich dazu auf, die feste Querung in einem größeren Zusammenhang zu sehen und Vorteile aus einem solchen Prozess zu ziehen. Eine geteilte Meinung ist in Bezug auf die Frage, ob die feste Beltquerung überhaupt gebaut wird, zu verzeichnen. Während die dänischen Interviewpartner keinen Zweifel an dem Bau haben, scheinen die deutschen Akteure die Entscheidung aus Berlin passiv abzuwarten.

Einer der Interviewpartner verwies darauf, dass Fehmarn vom Tourismus lebt und nichts – zum Beispiel der Bau einer festen Beltquerung – sollte dies aufs Spiel setzen. In Bezug auf einen gemeinsamen Arbeitsmarkt wurde eine hohe Mobilität der Bevölkerung festgestellt. Dies wurde durch die periphere Lage der Region erklärt. Da einige Menschen nach Hamburg pendeln, könnten sie auch per Fähre über den Belt pendeln.

Obwohl Storstrøms Amt und seine Institutionen und Bevölkerung bereits in den Startlöchern sitzen, wurde hervorgehoben, dass die **Entwicklungsplanung** für Storstrøms Amt **unabhängig vom Bau einer festen Beltquerung** gemacht werden muss. Dies wurde von Interviewpartnern aus verschiedenen Feldern immer wieder betont.

Ein näherer Blick auf die **Medien** zeigt einige Unklarheiten. Die beiden größten Fernsehanstalten in Dänemark, Danmarks Radio und TV 2, unterhalten Regionalprogramme in der Region (die auch Vestsjællands Amt abdecken). Während eine Seite ganz klar die Notwendigkeit und das Interesse in der Bevölkerung an grenzüberschreitenden Programmen sieht, wurde dies von der anderen Seite kategorisch abgelehnt. Auf deutscher Seite kam eine

positivere Haltung zum Ausdruck. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit wurde begrüßt; die Interviewpartner sahen jedoch neben einem gewissen Desinteresse in der Bevölkerung noch einige andere Probleme – besonders in der Zusammenarbeit im Radiobereich. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass eine **positive Einstellung vom Desinteresse und praktischen Problemen in der Zusammenarbeit überschattet** werden. Die Zusammenarbeit in technischen Dingen etc. funktioniert bereits heute sehr gut.

Eine weitere Frage in Zusammenhang mit dem Desinteresse der Bevölkerung ist die Frage nach einer **Fehmarnbelt-Identität**. In dieser Frage konnten keine nationalen Unterschiede festgestellt werden. Die Frage wurde nur von den Interviewpartnern positiv beantwortet, deren tägliche Arbeit sich um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit dreht. Einige der Interviewten sind der Meinung, dass eine feste Beltquerung den Prozess einer Schaffung einer solchen Identität beschleunigen würde. Ein Wunsch nach einer solchen Identität wurde jedoch nur selten geäußert.

Es herrscht ebenfalls eine gewissen Zurückhaltung in Bezug auf **Institutionalisierung** vor. Dies ist ein weiterer Punkt, in dem sich deutsche und dänische Interviewpartner einig sind. Obwohl Institutionen unter bestimmten Voraussetzungen durchaus als sinnvoll erachtet werden, gab es keine offene Unterstützung für die Gründung eines grenzüberschreitenden Organs oder desgleichen. Die Ausnahme machen die Interviewpartner aus, die mit der Verwaltung von grenzüberschreitenden Programmen beschäftigt sind. Sie unterstützen durchaus die Gründung einer Dachorganisation.

Wurden die Akteure nach der **Wichtigkeit der finanziellen Unterstützung** durch Interreg befragt, variierten die Antworten nur wenig. Die einhellige Meinung zumindest ist, dass viele Projekte ohne Interreg nie angefangen hätten. Mit Hilfe von Interreg werden die Kosten für Projektentwicklung und Zeit in der Anfangsphase gedeckt. Die Antworten auf die Frage nach der Weiterführung von Projekten nachdem die EU-Förderung ausläuft fielen je nach Feld unterschiedlich aus. Während einige Projekte ohne Zweifel weitergeführt werden, sind andere Projekte direkt von der externen finanziellen Unterstützung abhängig. Daher werden sie mit der Beendigung der Förderung abgeschlossen. Selbst wenn dies geschieht sehen die Interviewpartner in den Projekten jedoch eine Hilfe für das Schaffen von Vertrauen, auf dem Zusammenarbeit basiert. Weitere Kooperationen und grenzüberschreitende Projekte können auf einer soliden Basis aufbauen. So kann auch ein eingestelltes Projekt langfristig positive Auswirkung haben.

Eine Vielzahl der Interviewten verwies auf die Tatsache, dass grenzüberschreitende Zusammenarbeit nur dann **erfolgreich** ist, **wenn beide Seiten "etwas herausbekommen"**. Es gibt jedoch einige als erfolgreich geltende Projekte, wo ein klares Ungleichgewicht des Nutzens zu verzeichnen ist. Arbeitsmarkt- und Ausbildungsprojekte weisen eine klare Tendenz von Deutschen auf, die nach Dänemark gehen. Dänen zeigen nur in Ausnahmefällen Interesse daran, nach Deutschland zu gehen. Dies wird hauptsächlich durch die momentane Lage an den beiden Arbeitsmärkten erklärt. Durch die Nachfrage auf dänischer und dem großen Angebot auf deutscher Seite ist das Ungleichgewicht nachvollziehbar. Auch wenn in einem anderen Zusammenhang geäußert, passt doch auch hier der Ausspruch eines Interview-

partners, der sagte, dass grenzüberschreitende Zusammenarbeit überhaupt nur aufgrund von Unterschieden stattfindet.

Alle Interviewpartner waren sich einig, dass die Regionen nur durch eigenen Einsatz positive Effekte aus den um sie herum vorgehenden Entwicklungen ziehen können. Dies könnte der Bau einer festen Beltquerung sein; aber zum Beispiel auch eine davon unabhängige engere Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Kopenhagen. Dies sind Entscheidungen, auf die weder Ostholstein noch Storstrøms Amt Einfluss haben, von denen sie jedoch direkt betroffen sein werden. **Es liegt an der Fehmarnbelt Region selbst, das meiste aus der Lage zwischen zwei Metropolregionen zu machen.** Keiner der Interviewpartner gibt sich der Illusion hin, dass eine positive Entwicklung der Region einem Automatismus unterliegt. Es herrscht die allgemeine Einstellung, dass die Fehmarnbelt Region "ihres eigenen Glückes Schmied" sein muss.

4.4 In Interviews identifizierte Barrieren

Die Interviewpartner identifizierten eine Reihe von Barrieren. Einige tauchten immer wieder auf; einige wurden nur von bestimmten Sektoren genannt. Auch war es so, dass Barrieren in verschiedenen Sektoren als solche empfunden wurden, ihnen jedoch unter Umständen unterschiedliche Bedeutung beigemessen wurden. Die folgende Matrix bietet einen Überblick über die Barrieren. Die Hindernisse werden im Anschluss in diesem Kapitel eingehend untersucht.

4.4.1 Die Barrierenmatrix

Die Matrix ist ein sehr genereller Überblick über die Barrieren und ihre Einschätzungen durch die Interviewpartner. Eine Ja-Nein-Matrix hätte den zahlreichen Facetten der Antworten nicht Rechnung getragen. Die Farbkodierung (rot für dänische Interviewpartner und blau für deutsche Interviewpartner) ermöglicht nicht nur einen Vergleich der Sektoren, sondern auch der Länder. Da es nicht möglich war, auf alle Fragen von allen Interviewpartnern klare Antworten zu bekommen, beziehungsweise einige Themen für bestimmte Akteure nicht relevant erschienen, finden sich in der Matrix die Bemerkungen "kein klares Bild" und "nicht relevant". Aus der Tabelle geht nicht hervor, ob ein Eintrag als Antwort auf eine konkrete Frage zu werten ist oder ob ein Interviewpartner von sich aus von einem bestimmten Problem erzählte. Außer den Barrieren sind in der Matrix noch einige weitere Schlüsselfragen dieser Studie enthalten: Fragen in Verbindung mit einer festen Beltquerung und Integration in der Fehmarnbelt Region. Einige Interviewpartner decken mehrere Fachbereiche ab. Daher können Antworten einer Person in verschiedenen Kategorien auftauchen – abhängig von der einzelnen Frage. Es ist zu beachten, dass die gleiche Frage in unterschiedlichen Sektoren verschiedene Bedeutungen haben kann. So sind zum Beispiel sowohl Tourismus- als auch Bildungsakteure auf mindestens zwei Ebenen tätig: ihre eigene Kooperation und die ihrer Zielgruppen (Touristen, Schüler, Studenten). EU-Bürokratie ist ein Problem der Bildungsinstitutionen, aber die Frage nach Sprachbarrieren wurde auf Ebene der Schüler beantwortet. Tourismusakteure auf der anderen Seite können in ihren eigenen Kooperationen keine Sprachschwierigkeiten feststellen. Die Fragen der Matrix sind im Anschluss näher erläutert.

Abbildung 21: Barrierenmatrix

Akteure Barrieren	Interreg-/ Verwaltung**	Politik	Wirtschafts- und Arbeitsmarkt- organisationen	KM- Unternehmen	Bildung ***	Tourismus ***	Medien
Gesetze & Vorschriften: bleibendes oder vorübergehendes Problem?	kein klares Bild	bleibend	bleibend bleibend	bleibend keine Probleme	bleibend vorübergehend	nicht relevant	nicht relevant
Strukturelle* Unterschiede: Problem oder Ausrede?	Problem Problem	Problem Problem	Problem Problem	nicht relevant	Problem Problem	Problem Problem	Problem
Kulturelle Barrieren: durch Zeit überwindbar?	ja ja	ja	ja ja	ja ja	ja	ja ja	nein
Sprache: Barriere heute?	ja ja	nein ja	ja - nein ja - nein ¹	nein ja	anfänglich ja anfänglich ja	nein nein	ja ja
Sprache: Barriere in 20 Jahren?	ja	vielleicht	nein	kein klares Bild	nein	nein nein	ja ja
Seegrenze & gefühlte Distanz: mentale Barriere?	ja ja	ja nein	ja ja	ja nicht wichtig	kein klares Bild	ja ja	nein nein
Kritische Masse: keine/ wenige potentielle Partner?	ja	ja	ja ja	ja ja	ja	nein	nein
Wissensdefizit: kein Interesse oder Informationsdefizit?	Informationsdefizit	kein klares Bild	kein Interesse kein Interesse	Informationsdefizit Informationsdefizit	Informationsdefizit	Informationsdefizit	kein Interesse kein Interesse
EU-Bürokratie: Stolperstein oder echte Abschreckung?	Stolperstein	kein klares Bild	Abschreckung	nicht relevant	Abschreckung Abschreckung	Abschreckung Abschreckung	nicht relevant
Strukturreform in Dänemark: ein Problem?	ja ja	ja	ja	ja	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
Feste Beltquerung: Gefahr oder Chance?	Chance	Chance Gefahr – Chance ²	Chance Chance	Chance Chance/keine Meinung	Chance	Chance	Chance
Transitstrecke: Gefahr oder Tatsache heute?	Tatsache heute Tatsache heute	Tatsache heute Gefahr	Gefahr heute Tatsache heute	Tatsache heute	Tatsache heute	Gefahr	nicht relevant
Pendler: Grenzpendler bei fester Querung zu erwarten?	nein	nein nein	vielleicht	nein	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
FBR Identität: ja, nein oder im Entstehen?	im Entstehen ja	nein nein	kein klares Bild	im Entstehen im Entstehen	kein klares Bild	kein klares Bild	nein nein

* Strukturelle Unterschiede sind solche die aus Kooperationen von lokalen und regionalen Partnern oder dem Aufbau und Handlungsspielraum von Institutionen resultieren.

** Interreg-/Verwaltung beinhaltet nicht nur die Interreg-Sekretariate sondern auch solche Personen, die ein Projekt begleiten ohne Projektpartner zu sein.

*** Alle Interviewpartner nehmen auch an Interreg-Projekten teil.

1. Die Meinungen waren innerhalb desselben Landes klar gespalten.

2. Die Meinungen variierten stark – abhängig vom Regierungslevel.

Erläuterungen zur Barrierenmatrix

Gesetze und Vorschriften wurden in den Interviews immer wieder als die höchsten Barrieren genannt. Harmonisierungsbestrebungen der EU wurden sehr unterschiedlich bewertet.

Strukturelle Unterschiede wurden von allen Befragten als eine hohe Barriere angesehen. Die Frage zielt darauf ab, ob strukturelle Unterschiede als Entschuldigung für die Nichtteilnahme an grenzüberschreitenden Aktivitäten benutzt werden oder ob sich schwerwiegende Probleme aus den Unterschieden ergeben. Die Antwort "Problem" lässt nicht darauf schließen, ob die Barriere überwunden wird oder nicht.

Kulturelle Barrieren sind Barrieren, über die sich alle Interviewpartner einig sind, dass sie mit der Zeit überwunden werden. Diese Barrieren können unterschiedliche Verhandlungsweisen, Arbeitsklima, Herangehensweisen an Probleme und Fragen im Allgemeinen oder auch der formale bzw. informale Umgangston mit anderen Menschen sein.

Sprache wurde von den Interviewpartnern sehr unterschiedlich bewertet. Gesprächspartner von der Interreg-Verwaltung und Bildungsinstitutionen beantworteten diese Fragen für den jeweils nächsten Level und nicht für sich selbst. Das heißt, dass die Verwaltung für Projektpartner (z.B. CEUS) antwortete, während die Bildungsinstitutionen (selbst Projektpartner) für die Projektteilnehmer – die Schüler – antworteten.

Meeresgrenze & gefühlte Distanz werden hier in einer Frage zusammengefasst, da sie zwei Seiten der gleichen Sache beleuchten. Gleichzeitig bilden sie die größte mentale Barriere.

Die kleine kritische Masse muss in Relation der Zusammenarbeit zwischen Kreis Ostholstein/Lübeck und Storstrøms Amt verstanden werden. Die Frage zielt darauf ab, ob mehr Kooperation möglich wäre, wenn die geographische Region erweitert würde. Im Tourismus-Bereich gibt es bereits jetzt mehr Möglichkeiten als wahrgenommen werden können und für die Medien gilt, dass die kleine Anzahl an Akteuren nicht hinderlich ist und eine erweiterte Region mit mehr Akteuren keinen Unterschied machen würde.

Das Wissensdefizit ist als Einzelbarriere am höchsten einzuschätzen. Diese Frage zeigt, dass es verschiedene Meinungen zu den Gründen gibt. Die, die Informationen nachfragen können, um Wissen über grenzüberschreitende Möglichkeiten zu erlangen, sagen diese Information sei nicht zugänglich. Die, die Information zur Verfügung stellen, sagen es gebe kein Interesse daran.

Die EU-Bürokratie ist in diesen Interviews nur für Akteure von Interreg-Programmen von Bedeutung. Es ist darauf zu achten, dass obwohl Bürokratie als echtes Hindernis gesehen wird, sie dennoch von Projektpartner überwunden werden kann und auch wird.

Die Strukturreform in Dänemark macht die größeren Akteure in der Region etwas ratlos. Die Frage wurde gestellt um herauszufinden, ob grenzüberschreitende Zusammenarbeit momentan langsamer läuft, da die zukünftigen Kompetenzen und daher auch die entsprechenden Zusammenarbeitspartner noch unklar sind.

Die feste Beltquerung kann als Chance oder als Gefahr empfunden werden. Diese Frage wurde sowohl in Bezug auf die eigene als auch auf die generelle Situation der Region beantwortet.

Ob eine **Transitregion** entstünde mit einer festen Querung wurde verneint mit der Begründung, dass dies bereits heute der Fall sei. Daher schließen sich die beiden Antworten "Gefahr" und "Tatsache heute" nicht unbedingt aus. Des Weiteren waren sich alle Gesprächspartner einig, dass die Fehmarnbelt Region nur mit eigenem Einsatz von einer festen Beltquerung profitieren wird, da hier kein Automatismus vorherrschen wird.

Pendler werden im Allgemeinen als Zeichen eines integrierten Arbeitsmarktes gewertet. Die Antwort "Nein" kann sowohl bedeuten, dass überhaupt keine Pendler oder aber keine zusätzlichen Pendler erwartet werden nach dem Bau einer festen Beltquerung.

Die Fehmarnbelt Region Identität ist noch nicht ausgeprägt. Nur einige wenige Gesprächspartner beantworteten diese Frage überhaupt. Es wurde jedoch klar, dass kaum jemand sich selbst als Teil der Fehmarnbelt Region empfindet.

4.4.2 Barrieren aus Sicht der Interviewpartner

Administrative Barrieren sind ständige Hindernisse in allen Bereichen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Sie können in zwei Hauptgruppen unterteilt werden. Eine Gruppe an Barrieren wird von den verschiedenen Gesetzen und Vorschriften der beiden Länder gebildet. Diese können in der Regel nicht durch lokale oder regionale Akteure überwunden werden. Außer der Möglichkeit der Einflussnahme auf nationale Gesetzgebung verweisen die Akteure auf die Europäische Union und die weitergehende Harmonisierung des EU-Rechts.

Die zweite Barriere umfasst alle **strukturellen Unterschiede**. Dies können organisatorische Strukturen oder funktionsgebundene Strukturen sein. Der Begriff "**organisatorische Strukturen**" bezeichnet die Tatsache, dass es durchaus passiert, dass es nur einen regionalen Akteur auf einer Seite des Belts gibt, der jedoch mit lokalen Akteuren auf der anderen Seite kooperieren muss. Dies kann zu Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit führen. Während Team Møn sich auf die Anziehung von Touristen auf die Insel konzentriert, geht es lokalen Institutionen auf der anderen Seite eher darum, den schon in der Region anwesenden Touristen Informationen über Attraktionen zu bieten. Unterschiede in "**funktionsgebundenen Strukturen**" bezeichnen solche Ungleichheiten die aus unterschiedlichen Funktionen einer Organisation resultieren. Während die dänische Wirtschaftsorganisation Storstrøms Erhvervscenter für die regionale Entwicklung zuständig ist, repräsentiert die Industrie- und Handelskammer Lübeck die Interessen der Unternehmen ihres Einzugsgebietes (das auch den Kreis Ostholstein umfasst). Die Organisationen haben also unterschiedliche Funktionen.

Die so genannten **mentalen Barrieren** sind Hindernisse, die von jeder Person unterschiedlich bewertet werden. Die höchste zu überwindende Barriere ist die **Seegrenze**. Sie ist nicht nur eine Grenze. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit bedeutet, den Belt zu überqueren und dies wird als eine der schwerwiegendsten Barrieren gesehen. Teil der Seegrenze ist die **gefühlte Distanz**. Die Überquerung der Grenze mit der Fähre wird sowohl als eine lange Zeitdistanz als auch als weite geographische Distanz empfunden. Die gefühlte Distanz könnte möglicherweise nicht nur im geographischen Sinne gelten, sondern auch im zwischenmenschlichen Sinn. Vielleicht fühlen sich Deutsche und Dänen sehr weit von einander entfernt. Eine andere mentale Barriere scheint die Grenze und der damit verbundene Eintritt in ein anderes Land zu sein. Ein Gesprächspartner sagte, einige Menschen bräuchten eben einen kleinen Schubs, um diese Grenze zu überqueren.

Dieser Schubs muss stark genug sein, um die **Kosten für eine Fährfahrt** zu überwinden. Besonders bei People-to-People Projekten wird klar, dass 56€ pro Fahrt ein ernstzunehmendes Hindernis sind. Daraus lässt sich schließen, dass eine feste Beltquerung die Verknüpfungen nur dann stärken wird, wenn die Brückenmaut deutlich unter dem Fährpreis liegt. Um diesem Hemmnis entgegenzuwirken, organisieren einige Projekte – wie zum Beispiel die Kulturbrücke – gemeinsame Ausflüge, die die Gebühren pro Person verringern.

Als anderer Aspekt der Distanz wird das **fehlende geographische Wissen** über das Nachbarland gesehen. Würden Reisedistanzen zwischen zwei dänischen Orten nach Norddeutschland transferiert, wären viele Menschen überrascht, wo sie sich befänden. Dies gälte

auch umgekehrt für Bewohner des deutschen Teils der Fehmarnbelt Region. Die gefühlte Distanz sei häufig viel größer als die tatsächliche. Mit mehr Wissen könnten potentielle deutsche Arbeitnehmer eine fundierte Entscheidung über eine Arbeitsstelle in Dänemark treffen.

Kulturelle Barrieren sollten nicht übersehen werden. Sie sind zahlreich, wenn auch oft schwer zu spezifizieren. Sie werden meist auf persönlichem Level gefunden. **Arbeitsmethoden** können unterschiedlich sein: wie Probleme angegangen werden. Die **Arbeitsatmosphäre** ist etwas, an das sich Deutsche und Dänen jeweils auf der anderen Seite gewöhnen müssen. Der **Umgangston** ist auf deutscher Seite in der Regel sehr viel formeller als auf dänischer Seite. Dies sind Barrieren, die grundsätzlich mit der Zeit verringert werden. Nach einigen Treffen lernen sich die Teilnehmer beider Länder besser kennen und es wurde beobachtet, dass beide Parteien sich den dänischen Gepflogenheiten nähern.

Die **Sprachen** sind unterschiedlich. Wären sie ähnlich, würde dies der Kooperation und Integration einen großen Schub geben. Allerdings werden die Unterschiede nicht unbedingt als wichtige Hürde gesehen. Es gibt drei wichtige Unterscheidungen, die im Bereich Sprache gemacht werden müssen.

Die erste Unterscheidung teilt die People-to-People Aktivitäten von den wirtschaftlichen Zusammenarbeiten. Es besteht allgemeine Einigkeit darüber, dass Sprache eine bedeutende Barriere im Bereich der **People-to-People** Projekte ist. Es wird von dänischer Seite allerdings erwartet, dass das Englischniveau allgemein in Deutschland in den nächsten Jahren steigen wird und die Kooperationsprache daher hauptsächlich Englisch sein wird. Von **Unternehmen** wurde die Sprachbarriere zwar festgestellt, aber sie wurde nicht als wichtig empfunden und wurde als leicht überwindbar eingestuft.

Die zweite Unterscheidung betrifft die **Altersgruppen**. Im Grunde alle Dänen im Alter von 45 Jahren und aufwärts verstehen und die meisten sprechen Deutsch. Von daher ist die Sprachbarriere hier nicht so hoch. Bei jüngeren Menschen wird die Barriere als wesentlich höher eingeschätzt, da dänische Schüler heute wenig Interesse zeigen, Deutsch zu lernen. Dänischkenntnisse sind in Ostholstein zwar vorhanden, aber dies in etwa genauso sporadisch wie das Dänischangebot an **Schulen** in der Region. Auch hier wird auf bessere Englischkenntnisse gesetzt, so dass die Problemlösung wiederum im Englischen zu finden sein wird. Auf der anderen Seite wurde bei Schulkooperationen beobachtet, dass die Schüler sich mit den Sprachen "irgendwie arrangieren" und Projekte auch so erfolgreich sein können. Keiner der Gesprächspartner hielt das Ziel einer allgemeinen Zweisprachigkeit in der Grenzregion für realistisch oder für die Mühe wert. Das Nutzen von Englisch kann den Vorteil haben, dass beide Parteien "auswärts spielen" – also beide sich auf fremdsprachigem Gebiet befinden und keiner den Vorteil der Muttersprache hat.

Die dritte Unterscheidung muss zwischen den **ersten Treffen und den langfristigen Kooperationen** gemacht werden. Eine fremde Sprache – womöglich des anderen Muttersprache – bei einem ersten Treffen sprechen zu müssen, kann verunsichern. Allerdings wird diese Barriere als mit der Zeit leicht überwindbar empfunden. In schwierigen Situationen

oder wichtigen Verhandlungen im Wirtschaftsbereich werden durchaus Dolmetscher zur Klärung der Situation genutzt.

Das Problem der **passenden Kooperationspartner** ist ein weiterer Sektor mit vielen Facetten. Ein wiederkehrendes Problem ist die Existenz der verschiedenen organisatorischen und funktionsgebundenen Strukturen. Für einige Akteure ist es schwierig, einen Partner der passenden Größe zu finden. Für die Universität in Lübeck war es bisher schwierig, da es keine Universität oder höhere Bildungsanstalt in Storstrøms Amt gibt. Das Center for Erhverv og Uddannelse Storstrøm (CEUS) ist eine große Bildungsinstitution, die ebenfalls keinen passenden Partner in Ostholstein hat und daher mit anderen Institutionen in Deutschland zusammenarbeitet.

Ein Hauptproblem, das in den Interviews immer wieder angesprochen wurde, ist das so genannte **Informationsdefizit**. Auch hier ist es wichtig, zwischen dem Informations- und dem Wissensdefizit zu unterscheiden. Obwohl das Problem als Informationsdefizit identifiziert wurde, konnte festgestellt werden, dass Informationen durchaus von vielen Akteuren angeboten werden. Diese Informationen werden jedoch oft nicht nachgefragt. Dies ist ein Fall von Wissensdefizit und möglicherweise ein Frage von notwendigem besserem Marketing der vorhandenen Informationen, aber ist es nicht per se ein Fall von Informationsdefizit. Nichtsdestotrotz wurde in allen Bereichen das Nichtvorhandensein von Informationen als eine der Hauptbarrieren für grenzüberschreitende Zusammenarbeit genannt und führte zu einer Einbeziehung der Medien, die dieses Problem lösen und Informationen im großen Stil einem großen Publikum zur Verfügung stellen könnten.

Als fließende Barriere wurde Konstanz genannt. **Fehlende Konstanz der Projektpartner** wird als Querschnittsproblem in allen Bereichen als Hinderung für grenzüberschreitende Zusammenarbeit gesehen. Obwohl verschiedene Projektpartner an sich nicht zu Problemen führen müssen, ist es doch so dass Zeit gebraucht wird, sich aufeinander einzustellen und sich kennen zu lernen. Eine neue Basis muss geschaffen werden und obwohl dies selbstverständlich möglich ist, ist es einfacher mit bekannten Menschen und Institutionen zusammenzuarbeiten. Wenn jemand aus einem Projekt ausscheidet, übernimmt in der Regel jemand anders und es braucht Zeit bis alle Informationen, möglicherweise mündliche Absprachen etc. ausgetauscht sind. Daher wiesen die Interviewpartner wiederholt auf die Wichtigkeit von konstanten Projektpartnern hin.

4.5 Lösungsansätze der Interviewpartner und Aussichten der Kooperation

Die Interviewpartner konnten einige der Probleme und Gründe, warum grenzüberschreitende Zusammenarbeit schwierig ist, näher beschreiben. Vorschläge zur Lösung der Probleme zu machen, war eine ganz andere Aufgabe. Es schien unmöglich in die Zukunft zu blicken und abzuwägen, in welcher Art und Weise die Zusammenarbeit verbessert werden könnte. Zum einen weist dies – von den Interviewpartnern so dargestellt – auf den **Mangel einer übergeordneten Strategie** hin. Es sei nämlich schwierig präzise Vorschläge zu machen, wenn kein Rahmen vorhanden ist. Zum zweiten weist diese Unfähigkeit der Lösungssuche auf ein schwaches Fundament der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hin. Es entsteht der

Eindruck, dass Akteure in grenzüberschreitenden Aktivitäten sich auf ihr einzelnes Projekt konzentrieren und sich nicht damit beschäftigen, was für andere Möglichkeiten es gibt. Aus diesen Gründen machten die Interviewpartner in der Regel keine spezifischen Vorschläge, sondern nannten einzelne Bereiche, in denen sie die Verbesserung der Zusammenarbeit für besonders wichtig halten.

Vier einzelne Punkte müsse nun näher betrachtet werden. Eine der Hauptbarrieren sind die **rechtlichen Unterschiede**. Alle Interviewpartner erwarten eine Harmonisierung in diesem Bereich durch die Europäische Union. Uneinigkeit besteht allerdings darüber, zu welchem Grad dieser Prozess sich bis 2015-2020 entwickeln wird. Im Großen und Ganzen wird jedoch schon damit gerechnet, dass zumindest einige Barrieren in den kommenden Jahren wegfallen werden.

Die **Frage der zukünftigen Zusammenarbeit** wird in den verschiedenen Sektoren unterschiedlich gesehen. Während **Unternehmen** nicht an einer Fortführung zweifeln, verweisen die **Bildungsanstalten** auf die notwendige externe Finanzierung. Diese wird bisher hauptsächlich von Interreg bereitgestellt. Ohne diese Unterstützung werden die Projekte aller Voraussicht nach nicht lange weitergeführt. Einige **Medienakteure** meinen sogar, ein ausgesprochenes Desinteresse an grenzüberschreitenden Aktivitäten in der Bevölkerung festzustellen. Daher erwarten sie in diesem Bereich keine Zusammenarbeit in den nächsten Jahren.

Im **Wirtschaftsbereich** scheint es verschiedene Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu geben. Es ist zum Beispiel durchaus denkbar, dass sich kleinere Unternehmen zusammenschließen, um gemeinsam auf den Weltmarkt zu treten. Die stattfindenden Kooperationen schaffen ein grenzüberschreitendes Bewusstsein, so dass selbst bei endenden Zusammenarbeiten eine Basis von Wissen und Vertrauen bestehen bleibt. Die Grundlage, auf der grenzüberschreitende Aktivitäten aufgebaut wurde – und wird weiterhin – gefestigt und gestärkt.

Obwohl es schwierig erscheint, präzise Vorschläge zu machen, besteht doch generelle Einigkeit darin, dass **People-to-People Projekte der höchsten Priorität** bedürfen. Es ist notwendig, die Möglichkeiten für intensivere Kontakte der Bevölkerungen der beiden Länder zu schaffen. In diesem Bereich wurden mehrfach Anregungen geäußert, man müsse das Wissen über das jeweils andere politische und soziale System erweitern, Schulkooperationen müssten gestärkt und die finanzielle Unterstützung verstärkt werden.

Eine wiederkehrende Forderung war eine **Reform des Interreg-Programmes**. Interreg selbst wird als hohe Barriere empfunden. Dies gilt besonders für die kleinen Akteure. Es gilt, verschiedene Aspekte zu beachten. Für einige Akteure sind die **geographischen Grenzen** der Interreg-Region das Problem. Da die **kritische Masse** als zu klein angesehen wird, wird ein größeres Gebiet das die kritische Masse erhöht willkommen geheißen. Klar umschriebene **Forderungen für Interreg-Anträge** sind ebenfalls unter den Wünschen in diesem Bereich. Der bürokratische Aufwand während der Projekte wird ebenfalls als ein wichtiges Hindernis gesehen. Im Zuge einer Vereinfachung wird auf eine **erhöhte Anzahl von kleinen Akteuren** gehofft.

Als letzten Punkt sprachen die Interviewpartner oftmals den Grad der **Institutionalisierung** an. Einen Rat, der als Dachorganisation für die verschiedenen Bereiche und Aktivitäten tätig ist, wurde von den Akteuren begrüßt, deren tägliche Arbeit grenzüberschreitende Zusammenarbeit umfasst. So weit dies eingeschätzt werden kann, wurde dies noch nicht mit den relevanten Partnern diskutiert. Im Allgemeinen wird Institutionalisierung jedoch mit Vorsicht betrachtet. Die vorherrschende Meinung besagt, dass sich Institutionen schon bilden werden, wenn sie benötigt werden. Ob ein Regionalrat eine allumfassende Strategie für die Fehmarnbelt Region auch praktisch durchsetzen könnte, kann momentan hier nicht bewertet werden.

5 Vergleichende Fallstudien

5.1 Sønderjylland-Schleswig

Die Region Sønderjylland-Schleswig liegt beidseitig der Landgrenze zwischen Deutschland und Dänemark und hat die längste Geschichte deutsch-dänischer, grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Ihre sozioökonomische Struktur unterscheidet sich von der Fehmarnbelt Region: keine Seegrenze, höhere Bevölkerungsdichte, wirtschaftliche Zentren relativ nah an der Grenze, gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Dennoch ist die Region in hohem Grade relevant für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region in Betracht der Analyse kultureller und administrativer Barrieren, da sich in Sønderjylland-Schleswig als deutsch-dänischer Grenzregion ähnliche Muster zeigen.

5.1.1 Sozioökonomische Beschreibung

Die deutsch-dänische Land-Grenzregion Sønderjylland-Schleswig orientiert sich räumlich an dem ehemaligen **Herzogtum Schleswig**, das im Zuge der neuen Grenzziehung nach den Volksabstimmungen 1920 geteilt wurde. Der nördliche Teil kam zurück an Dänemark, während der südliche Teil endgültig zu Deutschland kam. 1970 wurden die vier Ämter Nordschleswigs zum **Amt Sønderjylland** vereinigt. Der südliche Teil Schleswigs war nie eine administrative Einheit. Seit der Gebietsreform 1970/74 bilden die zwei Kreise **Nordfriesland** und **Schleswig-Flensburg** und die kreisfreie Stadt **Flensburg** den sog. Planungsraum V (nördliches Schleswig-Holstein bzw. Landesteil Schleswig) in der Regionalplanung des Bundeslandes Schleswig-Holstein. 1997 schlossen das Amt Sønderjylland und die drei Gebietskörperschaften südlich der Grenze die Vereinbarung zur Errichtung der Region Sønderjylland-Schleswig, nach dem Modell der Euroregionen und auf der Grundlage der Europäischen Charta Grenz- und grenzübergreifender Regionen.

Das Gebiet der **Region Sønderjylland-Schleswig** umfasst 8.115 km² mit einer Bevölkerung von ungefähr 700.000, davon ca. 250.000 auf der dänischen Seite (Bevölkerungsdichte ca. 87 Einw./km²). Die Bevölkerungsdichte in der Region liegt damit sowohl unter dem dänischen als auch unter dem deutschen Durchschnitt, sie ist aber auf der deutschen Seite der Grenze höher als auf der dänischen. Die größte Stadt der Region ist Flensburg (87.000), gefolgt von Schleswig (24.000), Husum (21.000) auf deutscher Seite und Haderslev (32.000), Sønderborg (30.000), Aabenraa (22.000) und Tønder (12.000) auf dänischer Seite.

Die **geografische sozioökonomische Orientierung** der Region verläuft hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung, entlang der wichtigsten Transportkorridore, insbesondere der Autobahn A7/E 45 von Nordjütland nach Hamburg und der Eisenbahnstrecke von Fredericia nach Hamburg. Diese Bahnstrecke hat nach der Eröffnung der Øresundsbrücke den Gütertransportverkehr von Schweden nach Deutschland von der Vogelfluglinie übernommen. Die Bahnstrecke und die Autobahn A7 sind auch die wichtigsten dänischen Verkehrswege für den Export in Richtung Deutschland-Westeuropa. Das Straßentransportgewerbe ist ein wichtiger Faktor in der regionalen Wirtschaftsstruktur auf dänischer Seite; regionaler Güterverkehr mit der Eisenbahn kann dagegen vernachlässigt werden.

Die **Wirtschaftsstruktur** der Region ist nicht homogen. Landwirtschaft und die Lebensmittelindustrie spielen zwar auf beiden Seiten eine wichtige Rolle, kooperieren aber kaum, da sie auf unterschiedlichen Märkten und mit unterschiedlichen Markennahmen arbeiten. Nationale (dänische) und regionale (schleswig-holsteinische) Herkunft spielt eine wichtige Rolle in der Vermarktung und machen grenzüberschreitende Zusammenarbeit unwahrscheinlich. Es gibt aber eine Tendenz in der dänischen Lebensmittelindustrie, Produktionskapazitäten südlich der Grenze aufzukaufen.

Neben der Lebensmittelindustrie sind auch einige andere Industriebranchen in der Region präsent. Von Ende der 1950er Jahre bis Anfang der 1970er Jahre gab es eine Tendenz dänischer Unternehmen, aus Gründen der Marktnähe in Südschleswig Produktionsstätten aufzubauen. Die Nähe zu Deutschland und dem kontinentaleuropäischen Markt spielt auch heute eine gewisse Rolle, wenn sich dänische Unternehmen in Sønderjyllands Amt ansiedeln.

Auf deutscher Seite wird Schleswig als periphere Region betrachtet. Bis in die 1990er Jahre war die Region wirtschaftlich sehr abhängig von der Bundeswehr und militärnaher Industrie, was zu entsprechenden Härten führte, als nach der Beendigung des Kalten Krieges die Militärpräsenz in der Region drastisch reduziert wurde. Es gibt in der Region auf deutscher Seite auch eine gewisse Tradition, sich auf externe Finanz- und Entwicklungshilfe zu verlassen. Man kann manchmal den Eindruck bekommen, dass dies eine kreative wirtschaftliche Entwicklung verhindert hat, in dem quasi eine andauernde Subventionskultur geschaffen wurde.

5.1.2 Geschichte der Zusammenarbeit

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit begann in den 1950ern mit losen Kontakten zwischen Vertretern Flensburgs und der vier Städte Sønderjyllands und anschließend einer alle zwei Jahre stattfindenden kulturellen Veranstaltung. In den 1970ern wurde eine grenzüberschreitende Kommission zur Reinhaltung der Flensburger Förde eingerichtet. Das kommunale Deutsch-dänische Forum folgte 1977. Nun gab es regelmäßige politische Kontakte, aber noch so gut wie keine tatsächlichen, grenzüberschreitenden Aktivitäten. 1988 erarbeiteten Sønderjyllands Amt und Schleswig-Holstein ein **grenzüberschreitendes Entwicklungsprogramm**, um EG-Gelder in die Region zu holen. Auf dieser Grundlage beteiligte sich die Region an den Interreg-Programmen, wobei sie den Hauptteil der deutsch-dänischen Interreg-Mittel erhielt (jedes Programm um 11 Mio. €).

Während Interreg I noch von Sønderjyllands Amt und dem Land Schleswig-Holstein administriert wurden, werden Interreg II und III auch auf deutscher Seite auf Kreisebene verwaltet. Um die regionale grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu verbessern, wurde 1997 von den drei deutschen Kreisen und Sønderjyllands Amt nach dem Euroregionsmodell die **Region Sønderjylland-Schleswig** gegründet. Es gab damals große Widerstände in der dänischen Bevölkerung gegen dieses Projekt, da manche eine deutsche Dominanz in der Zusammenarbeit befürchteten. Einige Gegner gingen so weit, die Pläne in einer Linie mit der historischen, aggressiven deutschen Expansion in der Region zu sehen.

5.1.3 Stand der Kooperation

Der Hauptakteur in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist heute die **Region Sønderjylland-Schleswig**. Die Region wird von einem deutsch-dänischen Vorstand und einem 42 Mitglieder umfassenden Regionalrat geleitet. Die politische Struktur der Region wird sich 2007 ändern, teilweise auf Grund der dänischen Strukturreform, teilweise weil Evaluierungen die jetzige Struktur als ineffektiv kritisiert haben. In Zukunft werden fünf dänische Körperschaften das aufgelöste Sønderjyllands Amt in der Region ersetzen: die neuen Großkommunen Haderslev, Aabenraa, Tønder und Sønderborg und die neue Region Syddanmark, die neben Sønderjyllands Amt auch die heutigen Ämter Vejle, Ribe und Fyn umfassen wird. Region Syddanmark wird so auch die grenzüberschreitenden Aktivitäten zwischen Fyns Amt und der KERN-Region umfassen.

Region Sønderjylland-Schleswig unterhält ein grenzüberschreitendes Sekretariat mit 4-5 hauptamtlichen Mitarbeitern, angeschlossen ist ein "**Info-Center Grenze**" als zentrale Beratungsstelle für grenzüberschreitende Fragen. Das Budget der Region wird von den Mitgliedern getragen. Ihre Organe haben keine Beschlusskompetenz, vor allem nicht in grenzüberschreitenden Fragen, die meistens nationales Recht berühren.

Seit der Bildung der Region Sønderjylland-Schleswig sind einige grenzüberschreitende Projekte neu entstanden oder wurden weiterentwickelt, in den Feldern Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Verkehr, Universitätszusammenarbeit, Kultur, Gesundheit, Jugend, Sport und Umweltschutz. Die folgenden Projekte können als "**Best Practice**" angesehen werden:

- Grenzüberschreitender Arbeitsmarkt: Mit Hilfe der EURES-Zusammenarbeit ist es gelungen, arbeitslose Deutsche in dänische Arbeitsplätze zu vermitteln. Die Menschen beginnen, die Möglichkeiten des Arbeitsmarkts auf der anderen Seite der Grenze wahrzunehmen (bis jetzt jedoch einseitig Deutschland nach Dänemark).
- Grenzüberschreitender Zugverkehr: Es gelang den Partnern in der Region, eine Verbesserung im Angebot zu erreichen (2-h Takt, Wiedereröffnung der Bahn Tønder-Niebüll, seit kurzem grenzüberschreitende Fahrkarten im Nahverkehr).
- Grenzüberschreitende Expressbuslinie Husum-Sønderborg (15-18% Fahrgastzuwachs seit dem Start).
- Universitätszusammenarbeit Syddansk Universitet – Universität Flensburg: vier grenzüberschreitende Studiengänge, aber noch keine Forschungszusammenarbeit.
- Europa-Klasse Niebüll-Tønder: dreijähriger gemeinsamer Unterrichtsverlauf mit grenzüberschreitendem Abitur (2003-2006). Konnte leider 2006 mangels Interesses der dänischen Schüler nicht fortgesetzt werden.
- Mehrere Projekte im Gesundheitswesen:
 - Krebs-Nachbehandlung von Patienten aus Sønderjyllands Amt in Flensburg: die Patienten sparen eine zeitraubende Reise nach Århus oder Odense, das Amt hat einen finanziellen Vorteil – eine echte grenzüberschreitende Kooperation mit spürbarem Synergie-Effekt.
 - Grenzüberschreitender Rettungsdienst: Ein Rettungswagen aus Flensburg wird in den unmittelbaren Grenzorten eingesetzt (Zeitersparnis).
 - Grenzüberschreitender Rettungshubschrauber, stationiert in Niebüll, zuständig auch für Sønderjyllands Amt.

5.1.4 Beschreibung der Grenzbarrieren

a. *Physische Barrieren*

Direkte, physische Barrieren können in der Region Sønderjylland-Schleswig nicht identifiziert werden, nachdem Dänemark das Schengener Abkommen 2001 umgesetzt hat. Nach wie vor muss die Geschwindigkeit an den Grenzübergängen auf 40 km/h reduziert werden. Im **Bahnverkehr** ist fast immer noch ein Lokomotivwechsel in Padborg nötig, wo das dänische Signalsystem, die Zugsicherung und das Fahrstromsystem mit dem nicht kompatiblen, deutschen System zusammentreffen. Es existieren inzwischen Multisystemloks für Güterzüge, so dass es einige durchgehende Züge gibt. Im Personenverkehr gibt es nur ein durchgehendes Eurocity-Zugpaar Hamburg-Århus, das von einer dänischen Dieseltriebwageneinheit, die mit deutscher Zugsicherung ausgestattet ist, gefahren wird. Regionalzüge fahren so weit südlich/nördlich wie Padborg, wo umgestiegen werden muss. Der Komfort der Züge nördlich der Grenze ist im Moment nicht zufrieden stellend, wird sich aber voraussichtlich mit dem Einsatz neuerer Züge in ein paar Jahren verbessern. Die zweite Bahnverbindung von Niebüll nach Tønder ist von geringerer Bedeutung mit ca. 60 täglichen, grenzüberschreitenden Passagieren. Mit der geplanten Reduzierung der Bundesmittel für den Schienenpersonennahverkehr ist diese Verbindung hoch einstellungsgefährdet.

Für den **Straßenverkehr** können keine physischen Grenzbarrieren ausgemacht werden.

b. *Administrative Barrieren*

Mehrere administrative Barrieren der grenzüberschreitenden Mobilität können identifiziert werden (Abschlussbericht 2006). Diese gründen sich in der nationalen Gesetzgebung und sind deshalb direkt relevant für die Fehmarnbelt Region.

- In Deutschland lebende dänische Frührentner sind z.Zt. weder in Dänemark noch in Deutschland gesetzlich krankenversichert. Dieses Problem müsste jedoch bald durch EU-Gesetzgebung gelöst werden.
- Unterschiedliche Systeme der Arbeitslosenversicherung können Grenzpendler mitunter benachteiligen.
- Grenzpendler haben mitunter Schwierigkeiten, kurzfristige Arbeitslosenunterstützung (z.B. "Schlechtwettergeld") zu erhalten.
- Die gegenseitige Akzeptanz von Berufsausbildungen oder bestimmten Zertifikaten (z.B. Gabelstaplerführerschein) ist manchmal nicht gegeben.
- Unterschiedliche Systeme der Hinterbliebenenversorgung (Witwenrente).
- Grenzpendler mit Zweitjobs im Wohnsitzland oder Grenzpendler, die im Auftrag ihres Arbeitgebers auf beiden Seiten der Grenze arbeiten, riskieren, ihre Sozialversicherung zu verlieren, was es quasi unmöglich macht, gleichzeitig auf beiden Seiten der Grenze zu arbeiten.
- Grenzpendler von Deutschland nach Dänemark sind auf dem Arbeitsweg nicht gesetzlich unfallversichert.
- Studenten, die in Deutschland wohnen und in Dänemark studieren, können z.Zt. weder in die deutsche noch in die dänische gesetzliche Krankenversicherung.
- Nur wer ein volles Kalenderjahr in Dänemark arbeitet, hat Anspruch auf den Grundfreibetrag der Einkommensteuer von ca. 25.000 DKK.

- Die dänische Versteuerung gewisser deutscher Pensionen ist nicht eindeutig geregelt.
- Informationsbarriere: nicht genügend Information, die Information ist nicht gut koordiniert, das System der Institutionen, die Informationen vermitteln, sollte besser koordiniert werden.
- Versteuerung und Informationen über die Steuerregeln für Grenzpendler sollten besser koordiniert werden.
- Die größte regionale, administrative Barriere ist die kleinteilige Struktur der Kommunen auf deutscher Seite, die es schwer macht, passende dänische Partner für grenzüberschreitende Projekte zu finden.

Darüber hinaus haben Akteure der Wirtschaft bemängelt, dass EU-Richtlinien oft so unterschiedlich in nationales Recht umgesetzt werden, dass faktisch unterschiedliche Standards nördlich und südlich der Grenze gelten. Während deutsche Handwerker vor einigen Jahren noch die Abschottung des dänischen Marktes beklagten, sind es heute eher dänische Dienstleistungsunternehmen, die über zu viel Bürokratie in Verbindung mit der Entsendung von Mitarbeitern nach Deutschland klagen (Entsendegesetz).

c. Kulturelle Barrieren

Kulturelle Barrieren können in der **Geschichte** der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Sønderjylland-Schleswig identifiziert werden. Eine wichtige kulturelle Barriere war der ursprünglich total entgegengesetzte Ansatz zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, der bis in die 1990er Jahre sichtbar war. Der deutsche Ansatz war idealistisch und visionär und wurde entscheidend von der Idee eines vereinigten, grenzenlosen Europas getragen und kann in der Metapher von Grenzen als "Narben der Geschichte" zusammengefasst werden. Die prinzipiell nicht reflektierte Voraussetzung für grenzüberschreitende Zusammenarbeit war, dass Grenzen "schlecht" waren und durch Zusammenarbeit und Integration in ein vereintes Europa überwunden werden sollten. Das Ziel der regionalen Zusammenarbeit sollte die Errichtung einer vereinigten, integrierten, grenzüberschreitenden Region sein, die auf gleicher Höhe mit benachbarten Regionen wie KERN, Hamburg und dem sog. Dreiecksraum Kolding-Vejle-Fredericia konkurrieren könnte. Dieser Ansatz verlangte die Errichtung starker, grenzüberschreitender Institutionen.

Der dänische Ansatz lehnte diese weit reichenden, strategischen Ziele ab und wollte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf eine rein pragmatische, an konkreten Projekten mit messbaren Erfolgszielen orientierte Zusammenarbeit begrenzen.

Eine andere, wichtige Barriere ist das fehlende **Gleichgewicht im Sprachgebrauch**. Sprache ist natürlich eine kulturelle Barriere, die aber durch den Gebrauch einer beidseits anerkannten "Zusammenarbeitssprache" überwunden werden kann. In Sønderjylland-Schleswig sind Deutsch und Dänisch offiziell gleichberechtigte Arbeitssprachen der Zusammenarbeit, zusammen mit dem Ziel der Erreichung einer passiven Zweisprachigkeit, d.h. dass jeder in seiner Muttersprache verstanden wird. Im grenzüberschreitenden Alltag ist die Situation jedoch anders: Bei offiziellen Treffen und Konferenzen werden Simultandolmetscher eingesetzt, während sonst Deutsch de-facto die Sprache der grenzüberschreitenden Kommunikation ist. Dies wird von den meisten in der Zusammenarbeit aktiven Dänen akzeptiert,

aber nicht mit vollem Herzen, und schließt auch Diejenigen von der Zusammenarbeit aus, die nicht meinen, in der Lage zu sein, sich ausreichend auf Deutsch verständigen zu können.

Deutsche Anstrengungen, die eigenen Dänisch-Kenntnisse zu verbessern, sind bisher nicht erfolgreich gewesen, während gleichzeitig das Niveau der Deutsch-Kenntnisse in Dänemark zurückgeht. Das Problem der fehlenden Zweisprachigkeit berührt natürlich alle grenzüberschreitenden, kulturellen Projekte, die in irgendeiner Weise mit Sprache zu tun haben.

Es existieren zweifelsohne unterschiedliche **kulturelle Codes**, die zu Missverständnissen führen können. Es zeigt sich aber auch, dass diese Barriere überwunden wird, wenn beide Seiten ernsthaft an einem positiven Resultat des jeweiligen Projekts interessiert sind. Dies ist in der Regel bei Projekten in der Wirtschaft der Fall, wo messbare finanzielle Ergebnisse eine Grundvoraussetzung für das Eingehen einer Zusammenarbeit sind. In der nicht-kommerziellen Zusammenarbeit können unterschiedliche kulturelle Codes und daraus resultierende Missverständnisse durchaus eine Menge Frustration bei den beteiligten Akteuren erzeugen. Auch in Sønderjylland-Schleswig ist ein Großteil der kulturellen, grenzüberschreitenden Aktivitäten vom Einsatz einzelner, sehr engagierter Personen abhängig, die meist selber bikulturell deutsch-dänisch sind. Natürlich ist es ein großes Plus, dass solche Menschen existieren. Andererseits zeigt die hohe Abhängigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von diesen Personen, dass kulturelle Barrieren existieren, die durchschnittliche Grenzländer davon abhalten, grenzüberschreitend zu agieren. Ein Beispiel ist der Unterschied, Kultur zu konsumieren. Für Dänen gehört neben dem künstlerischen Erlebnis auch das soziale Erlebnis dazu: sowohl die Qualität der Musik als auch die Möglichkeit, mit Freunden und Familie einen lustigen Abend zu verbringen, sind gleichberechtigt wichtig. Für Deutsche steht dagegen ausdrücklich die künstlerische Qualität im Vordergrund. Die Veranstalter kultureller Events haben festgestellt, dass es schwierig ist, Deutsche zum Besuch eines dänischen Festivals zu bewegen, während Dänen nur zögerlich Konzerte in Deutschland besuchen, weil sie fürchten, dass der soziale Aspekt zu kurz kommt.

d. Die Rolle der Geschichte

Im Gegensatz zu anderen Grenzregionen in Europa war die **regionale Geschichte** in Sønderjylland-Schleswig ein wichtiger Faktor der Entwicklung oder besser der Nicht-Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Sønderjylland-Schleswig hat eine gemeinsame Geschichte im früheren Herzogtum Schleswig, das im 19. Jahrhundert sowohl von der deutschen als auch der dänischen Nationalbewegung für ihre jeweiligen nationalen Projekte vereinnahmt wurde. 1920 wurde dieses Gebiet durch die heutige Grenze geteilt. Diese Teilung war nach nationalen Gesichtspunkten nie vollkommen und hinterließ nationale Minderheiten auf beiden Seiten. Auch die Frage einer Grenzrevision war erst in den 1960er Jahren endgültig vom Tisch.

Diese historische Entwicklung war ein Nachteil, als es um die Entwicklung grenzüberschreitender Zusammenarbeit ging. Die deutsche Seite hatte ausdrücklich das Ziel, durch die Intensivierung der Zusammenarbeit an die gemeinsame Geschichte der Region anzuknüpfen, das Herzogtum Schleswig wieder zu errichten. Solche strategischen Visionen lehnte die dänische Seite ab: die Zusammenarbeit sollte sich auf konkrete Projekte beschränken. Die

Furcht deutscher Dominanz konnte auf politischer Ebene erst in den 1980er Jahren überwunden werden. In der dänischen Öffentlichkeit gab es jedoch heftige Proteste, als die Pläne zur Errichtung der damals noch "Euroregion Schleswig" genannten institutionalisierten Zusammenarbeit veröffentlicht wurden, weil viele den Charakter der deutsch-dänischen Grenze bewahren wollten und eine Störung der nationalen Balance sowie deutsche Dominanz befürchteten. Heute, wo die schwache Position der grenzüberschreitenden Institutionen offensichtlich ist, sind die dänischen Befürchtungen einer deutschen Dominanz in der Zusammenarbeit zurückgegangen, vielleicht auch durch die im Gegensatz zu Deutschland sehr günstige wirtschaftliche Entwicklung Dänemarks, die der lokalen Bevölkerung ein stärkeres Selbstbewusstsein gegeben haben.

5.1.5 Bewertung der Grenzbarrieren

Der **entscheidende Prozess** der Entwicklung der Zusammenarbeit in Sønderjylland-Schleswig war das Überwinden der in der regionalen Geschichte begründeten psychologischen Barrieren durch die regionale, politische Elite. Nachdem dies geschehen war, war Zusammenarbeit auf prinzipiell allen Ebenen möglich. Kulturelle Barrieren und auch eine Sprachbarriere existieren, behindern die Zusammenarbeit aber nicht wesentlich, wenn gemeinsame Interessen definiert sind und beide Seiten konkrete Vorteile aus der Zusammenarbeit ziehen können. Die Effekte der "**People-to-People**" Zusammenarbeit ist schwer messbar. Es hat viele Projekte mit unterschiedlichen Erfolgen gegeben. Die stabilen Schülerzahlen der Minderheitenschulen auf beiden Seiten der Grenze und ihre andauernde Attraktivität auch für Angehörige der Mehrheitsbevölkerung zeigt, dass der Anteil "transnationaler Grenzländer" im Grenzland stabil bleibt. Eine signifikante Steigerung der Schülerzahlen in den Minderheitenschulen, die als einzige eine zweisprachige und bikulturelle Ausbildung anbieten, konnte bisher nicht festgestellt werden.

Die meisten faktischen Barrieren der Zusammenarbeit sind in **unterschiedlicher nationaler Gesetzgebung** begründet. Hier gelang es der Region Sønderjylland-Schleswig, gemeinsam mit den nationalen Minderheiten in der Region, durch erfolgreiche Lobby-Arbeit einige Themen zumindest vorübergehend auf die nationalen Agenden zu setzen (Abschlussbericht, 2006), wie auch das Land Schleswig-Holstein zumindest in der Rhetorik die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Dänemark als Schwerpunkt bezeichnet. Auf lokaler Ebene wird deutlich, dass die kleinteilige deutsche Kommunalstruktur die Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene erschwert, wie auch die schwierige finanzielle Situation der Kommunen und Kreise auf deutscher Seite eine Beteiligung an Interreg-Projekten erschwert, weil eine Kofinanzierung oft nicht möglich ist. Auf dänischer Seite besteht das Risiko, dass bisherige Verbindungen durch die Strukturreform gelöst werden, falls die neuen, größeren Kommunen andere Interessen bezüglich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verfolgen. Auf lange Sicht könnten die neuen, dänischen Großkommunen jedoch starke Akteure in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit werden.

5.1.6 Erfahrungen und Ergebnisse

Auf der einen Seite kann Sønderjylland-Schleswig auf eine vergleichsweise **lange Geschichte von grenzüberschreitenden Kontakten**, Initiativen und Projekten zurückblicken.

Auf der anderen Seite ist die Region mit einer gemeinsamen Geschichte des nationalen Konflikts beladen, in dem nationale Gesinnung, Identität und auch die Grenzen fließend waren. Die nationalen Minderheiten auf beiden Seiten der Grenze versinnbildlichen diesen Konflikt. Sie waren der Grund, warum Politiker der Mehrheitsbevölkerung, insbesondere in Dänemark, eine Verrückung der nationalen Balance fürchteten, wenn es zu viel Zusammenarbeit gäbe. Historische Erfahrung gab der Grenze in dänischen Augen eine wichtige **Schutzfunktion**, während Schleswig-Holstein den ideologisch mehr geladenen Begriff der **"Narbe der Geschichte"** favorisierte. Dies resultierte in einem sehr pragmatischen, visionsfreien dänischen Ansatz der ausschließlich projektorientierten Zusammenarbeit, während Schleswig-Holstein und die drei Grenzkreise einen visionäreren, idealistischeren Ansatz der Völkerverständigung, des Überwindens historischer Vorurteile und Animositäten verfolgten, der zu einer integrierten, grenzüberschreitenden Region führen sollte.

Erst Ende der 1980er Jahre gelang es, diese beiden Ansätze unter einen Hut zu bringen. Ein Generationswechsel in der Politik öffnete für die Behandlung bisheriger Tabus. Das nationale Gleichgewicht und die Angst vor grenzüberschreitender Einmischung in innere Angelegenheiten verloren ihre Bedeutung. Die Möglichkeit, EG-Gelder in die Region zu holen, war ein ausgesprochener Anreiz, Ende der 1980er Jahre ein gemeinsames regionales Entwicklungsprogramm zu erarbeiten. Während grenzüberschreitende Kontakte vorher von den nationalen Minderheiten dominiert worden waren, wurden sie jetzt eindeutig eine Angelegenheit der Mehrheitsbevölkerung.

5.1.7 Strategien und Aussichten

Sønderjylland-Schleswig wird z.Zt. von den Folgen der dänischen **Strukturreform** wie auch von der Neustrukturierung der Interreg-Regionen herausgefordert. In Zukunft wird es mehr als einen dänischen Akteur in der Region Sønderjylland-Schleswig geben, da alle vier Großkommunen und auch die Region Süddänemark mehr oder weniger gleichberechtigte Mitglieder der Region Sønderjylland-Schleswig werden. Mehrere Akteure haben bisher kritisiert, dass es ein Nachteil für die bisherige Zusammenarbeit war, dass auf deutscher Seite drei Gebietskörperschaften mit teilweise unterschiedlichen Interessen Mitglied der Region waren. Es muss sich zeigen, ob nun ein ähnliches Problem auf dänischer Seite entsteht. Bis jetzt wurde keine eindeutige Strategie entworfen, dieses Problem zu lösen. Alle beteiligten Partner haben jedoch erklärt, dass sie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit fortführen und vertiefen möchten.

Was das **Interreg-Programm** betrifft, wird das Programm für Sønderjylland-Schleswig wahrscheinlich mit dem Programm Fyn-KERN und vielleicht auch Storstrøm-Ostholstein-Lübeck zusammengelegt und um das bisherige Ribe Amt auf dänischer Seite und den Kreis Dithmarschen auf deutscher Seite erweitert. Dies könnte die Region Sønderjylland-Schleswig als grenzüberschreitende Institution schwächen, nicht zuletzt weil es starke Anzeichen dafür gibt, dass das Land Schleswig-Holstein eine stärkere Rolle in der Zusammenarbeit mit Dänemark spielen möchte.

Generell existiert z.Zt. **keine konkrete Strategie** zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, obwohl alle Partner wiederholt ihren tiefen Willen zur Fortsetzung und zum Ausbau

der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bekunden. Eine Einschätzung der Aussichten der Zusammenarbeit ist auch schwierig. Die Zusammenarbeit wird wahrscheinlich auf dem bisherigen Niveau weiterlaufen, sollte sie weiterhin in gleichem Maße durch EU-Mittel gefördert werden. Es bleibt jedoch zweifelhaft, dass sich die Entwicklung der Zusammenarbeit beschleunigen wird, oder dass die wichtigsten Barrieren in näherer Zukunft überwunden oder wesentlich gesenkt werden.

5.2 Die Ems-Dollart-Region

5.2.1 Einleitung

Die Ems-Dollart-Region (EDR) umfasst den nördlichsten Teil des deutsch-niederländischen Grenzgebiets, sie besteht aus den niederländischen Regionen Friesland, Drenthe und Groningen sowie der Stadt Groningen, und auf deutscher Seite aus sieben Landkreisen in Ostfriesland und im Emsland sowie der Stadt Emden. Die EDR wurde bereits sehr früh (1977) durch Vertreter verschiedener Gemeinden sowie der Industrie- und Handelskammern als Verein (auf deutscher Seite) bzw. als "Stichting" (auf niederländischer Seite) gegründet (privatrechtlicher Zusammenschluss). Seit 1995 ist die EDR eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, auf deutscher Seite in Form eines Zweckverbands. Sie wird über die Mitgliedsbeiträge finanziert, externe Mittel fließen vor allem im Zusammenhang mit dem Interreg-Programm in die Region.

Die Ems-Dollart-Region wurde in erster Linie aufgrund ihrer Raumstruktur und wegen der **langen Tradition grenzüberschreitender Zusammenarbeit** als Referenzregion für die Fehmarnbelt Region gewählt: Sie ist ähnlich gering verdichtet, hat wie die Fehmarnbelt Region nur *ein* größeres Zentrum auf *einer* Seite der Grenze (Groningen), und im unmittelbaren Grenzbereich (80 km Landgrenze) ist die Siedlungsdichte aufgrund früherer geographischer Bedingungen (Moorlandschaft) besonders gering, d.h. zwischen den Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten beider Teilregionen ist die geographische Distanz relativ groß.

Daher war der Ausgangspunkt vor Beginn der grenzüberschreitenden Initiativen, d.h. in den 50er und 60er Jahren, nicht zuletzt auch als Folge der deutschen Besetzung der Niederlande im 2. Weltkrieg, sehr ungünstig: Beide Teile der Grenzregion hatten praktisch keinerlei ökonomische Beziehungen, sie orientierten sich auf ihre jeweiligen, höher verdichteten und wirtschaftlich stärkeren Nachbarräume, also den Randstad auf niederländischer Seite und die Region Bremen/Oldenburg auf deutscher Seite – es gab "kein Interesse" am Nachbarn. Auch in dieser Hinsicht besteht Ähnlichkeiten zu der **Fehmarnbelt Region**, die vor Beginn der Diskussion um die Fehmarnbelt-Querung in einer ähnlichen Situation war.

5.2.2 Ökonomische Orientierung

In aller Kürze: Raumstruktur und wirtschaftliche Grunddaten

Bei einer Ausdehnung von 175 km (Nord-Süd) bzw. 210 km (Ost-West) umfasst das Gebiet der Ems-Dollart-Region fast 20 Tsd. km², darin wohnen 2,6 Mio. Einwohner. Die **Bevölkerungsdichte** ist mit knapp 140 Einwohnern pro km² gering, dies gilt insbesondere für den deutschen Teil (126 E/ km²) – das Gebiet zählt damit zu den dünnbesiedeltesten in Deutschland und den Niederlanden. Die größte Stadt der Gesamtregion ist **Groningen** mit 180 Tsd. Einwohnern, sie ist das einzige Oberzentrum auf der niederländischen Seite. Auf deutscher Seite fehlt ein ähnlich großes Oberzentrum (Emden und Lingen sind nur Mittelzentren), die nächsten größeren Oberzentren (Oldenburg, Bremen, Osnabrück) liegen östlich bzw. südlich der deutschen Region.

Die **gewerbliche Struktur** der beiden Teilregionen ist relativ unterschiedlich. Im niederländischen Teil hat die Primärenergiegewinnung (Erdgas, Biodiesel) und Weiterverarbeitung eine starke Bedeutung, weiterhin die Chemische und Kunststoffindustrie. Auf deutscher Seite sind Automobil- und Schiffbau bedeutend. Auf dieser Basis sind die grenzüberschreitenden Kooperationspotentiale also gering.

Gemeinsame Stärken bestehen in der Landwirtschaft und der Nahrungsmittelindustrie ("Agro-business", Ansätze eines gemeinsamen Clusters), in Logistikfunktionen und in einem beiderseits der Grenze starken Baugewerbe.

Das **BIP pro Kopf** liegt in beiden Teilregionen deutlich unter dem Wert des jeweiligen Vergleichsraumes (Westdeutschland bzw. Niederlande), sofern auf der niederländischen Seite die extrem hohe Wertschöpfung der Erdgas-Gewinnung unberücksichtigt bleibt. Die Lohnunterschiede sind zwischen den beiden Teilregionen gering.

Die **wirtschaftliche Entwicklung** stellt sich auf deutscher Seite seit den 90er Jahren sehr günstig dar, dies gilt insbesondere für den südlichen Teil (Emsland), weniger für den Norden. Die Entwicklung war auch günstiger als beim niederländischen Nachbarn. Zu diesem Bild passt auch, dass vor allem im Emsland eine junge und weiter wachsende Bevölkerung als Arbeitskräftepotential zur Verfügung steht. Dies ist vor allem demographisch bedingt.

Die **Straßeninfrastruktur** der Region wurde durch die neu gebaute Emsachse (Nord-Süd) und die Nordseeachse (West-Ost) erheblich verbessert: Diese schnellen Verbindungen in zuverlässiger Zeit (keine Staus) werden zunehmend von Wirtschaft und Bevölkerung realisiert. Eine Universität ist nur in Groningen vorhanden, auf deutscher Seite liegen die nächsten Universitäten außerhalb der Region (Oldenburg, Bremen). Die Gefahr einer ländlich geprägten Region in peripherer Lage besteht darin, dass hochqualifizierte Arbeitskräfte abwandern und sich das Bildungspotential damit verringert.

Die **Arbeitslosigkeit** ist in beiden Regionen des Grenzraumes höher als in den jeweiligen Referenzräumen, allerdings baut sich der Abstand der regionalen Arbeitslosenquote auf deutscher Seite gegenüber dem westdeutschen Durchschnitt langsam ab.

Die Menschen in der deutschen Teilregion empfinden ihre **geographische Lage** auch heute noch als "peripher", während sich die niederländische Region, zumindest in ihrem südlichen Teil, immer schon stark nach Süden zum Randstad hin orientiert hat. Sie sieht sich daher nicht in erster Linie als "Grenzgebiet". Eine Besserung, vor allem auf deutscher Seite, ist in den letzten Jahren durch den Ausbau des Straßennetzes (Autobahnen), insbesondere durch den **Bau der Emsland-Autobahn** (A31), eingetreten. Damit wird die Verbindung zu den Wirtschaftszentren in Nordrhein-Westfalen gestärkt. Die A31 wurde im übrigen überwiegend aus regionalen Mitteln (Ems-Dollart-Region und EUREGIO) bzw. mit Unterstützung der regionalen Wirtschaft finanziert.

Der EDR-Zusammenschluss hat mit seinen Kooperationsinitiativen dieser primär entgegengesetzten Blickrichtung eine **neue Orientierung aufeinander** hinzugefügt – die deutsche Region blickt nun auch nach Westen, der niederländische Teil auch nach Osten – auch das eine Parallele zur Fehmarnbelt Region.

Grenzüberschreitende **Arbeitsmarktverflechtungen** (Berufspendler über die Grenze) werden weniger aufgrund der ohnehin nur geringen Lohnunterschiede als vielmehr aufgrund von z.T. konjunkturell bedingten Engpässen (Arbeitskräftemangel) in einzelnen Berufssegmenten, aufgrund unterschiedlicher Arbeitsvertrag- und Arbeitszeitmodelle auf beiden Seiten und durch unterschiedliche Bedingungen des Wohnungsmarktes (Wohn-, Bau- und Grundstückskosten, Baugenehmigungen) hervorgerufen. Immer dann, wenn solche Unterschiede auf beiden Seiten der Grenze bestehen, bilden sich grenzüberschreitende Verflechtungen, ohne sie bleibt der Arbeitskräfteaustausch dagegen gering. Daher ist das Bild – Pendlerumfang und Ausgeglichenheit der beiden gegenläufigen Pendlerströme – von Bedingungen abhängig, die sich in der Zeit ändern können. So entstehen z.B. neue wohnungsmarktbedingte Pendler, wenn Niederländer ihren Wohnsitz auf die deutsche Seite verlagern, während ihr Arbeitsplatz, die Schule usw. aber auf der niederländischen Seite verbleiben. Andererseits entdecken niederländische Firmen die deutschen Nachbargebiete als "Reservoir" für Arbeitskräfte.

5.2.3 Zur Geschichte der Kooperation

Die **Kooperation begann 1977** mit der Gründung des Vereins (Stichting) Ems-Dollart-Region, 1978 konnte ein erstes grenzüberschreitendes Programm vorgelegt werden, und ab 1991 wurden in dieser Form auch bereits Interreg-Projekte abgewickelt. Die Ems-Dollart-Region folgt – zusammen mit anderen Regionen im deutsch-niederländischen Grenzraum – dem **Vorbild der EUREGIO** (gegründet Ende der 50er Jahre als erster grenzüberschreitender Verbund). Diese Regionen sind das Vorbild für die Interreg-Idee der 80er Jahre, sie sind "Labore des Zusammenwachsens in Europa".

1995 folgte die Umwandlung in eine öffentlich-rechtliche Körperschaft (Zweckverband), mit einer entsprechenden institutionellen Struktur: Mitgliederversammlung, Vorstand, Ausschüsse, Sekretariat sowie Interreg-Institutionen (Lenkungsausschuss, Koordinierungsgruppe, Ausführungsbüro). Die Förderung der Region erfolgte aus Mitteln sowohl der Mitgliedsbeiträge als auch extern, d.h. aus Interreg-Mitteln, sie war daher zum Teil fremdbestimmt, bei Auslaufen des Interreg-Programms wären die Maßnahmen bedroht.

Interreg I und **II** umfassten eine EU-Förderung in Höhe von 35 Mio. € bei einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von fast 100 Mio. €. Den Förderschwerpunkt bildete zunächst die Verbesserung der Verkehrsanbindung (insbesondere Straßen-Infrastruktur)

Eine institutionelle grenzüberschreitende Zusammenarbeit im deutsch-niederländischen Raum besteht auch bereits seit langem in Form der Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission (mit darunter angeordneten Dienststellen und Kommissionen). In der Ems-Dollart-Region bestehen also, ebenso wie in der im folgenden Abschnitt dargestellten EUREGIO, enge, **institutionell gestaltete Kooperationsformen**, gemeinsame Entwicklungskonzepte und eine gemeinsame Raumordnungspolitik.

5.2.4 Bestehende Kooperationen

Neben den grenzüberschreitenden Pendlern liegen weitere Verflechtungen vor, die im folgenden genannt werden. Dennoch kann allgemein gesagt werden, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Ems-Dollart-Region immer noch in ihren Anfängen steckt: Regionale Vernetzung und informelle Zusammenarbeit sind bislang noch wenig intensiv. Kontakte z.B. zwischen Unternehmen werden zwar – über Interreg bzw. über die Wirtschaftsförderung – hergestellt (Unternehmer-Kontakt-Tage), sie werden aber nicht stark genutzt. Es existieren z.B. auch nur wenige aktive Städtepartnerschaften, wie z.B. die Kooperation der Hafenstädte, und People-to-People-Initiativen werden nur mühsam angenommen.

Aber: Gemessen am Ausgangspunkt nach dem 2. Weltkrieg, als man "bei Null" anfang, hat sich schon viel verändert – insofern besteht auch hier eine gewisse Ähnlichkeit zur Fehmarnbelt Region. **Der Nachbar ist noch nicht im Bewusstsein angelangt, aber man ist auf dem Weg dorthin.** Verschiedene informelle Instrumente räumlicher Entwicklungsstrategien sind z.T. bereits grenzübergreifend angelegt ("grenzübergreifendes raumordnerisches Entwicklungskonzept" der gemeinsamen Raumordnungskommission), z.T. sind sie aber auch (noch) für jede Seite getrennt entworfen ("Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems" bzw. "Kompas voor het Noorden").

Kooperationsfelder:

Bauwirtschaft, Bauhandel: Die Aufträge aus der niederländischen Region für deutsche Baufirmen bzw. Käufe auf deutschen Baumärkten haben deutlich zugenommen. Bis Ende der 90er Jahre war dieser Markt noch weitgehend getrennt. Die Begründung liegt in Preisunterschieden zwischen den beiden Ländern zugunsten der deutschen Seite und in einer hohen Nachfrage auf der niederländischen Seite. Die Einführung des Euro und verbesserte Informationen niederländischer Kunden durch die deutschen Anbieter sowie eine günstigere Verkehrsanbindung (A31) und bessere Information über die unterschiedlichen Baustandards und Regulierungen haben ebenfalls dazu beigetragen.

Im **Hochschulbereich** führt eine zunehmende Zahl deutscher Studenten an der Universität Groningen in der Zukunft möglicherweise zu engeren Kontakten zwischen den Hochqualifizierten beider Teilregionen, im Umweltbereich besteht bereits heute ein grenzübergreifendes Umweltinformationsnetzwerk.

Bei den **Printmedien** gibt es Querverbindungen: Die Informationsschrift "Grenzenlos" (zweisprachig) wird kostenlos in der Region verteilt, darüber hinaus erscheint auch der "Städtering" (Zeitschrift für den Städtering Zwolle-Emsland, zweisprachig). In den regionalen Zeitungen berichtet die Rubrik "Aus der Nachbarschaft" über den anderen Teil der Grenzregion, und auch im deutschen N3-Regionalfernsehen (Niedersachsen) werden regelmäßig Berichte aus der Nachbarregion gesendet.

Dagegen bestehen im **Urlaubstourismus** keine nennenswerten Kooperationen. Er spielt auf der niederländischen Seite ohnehin keine große Rolle, ausgenommen der Einkaufstourismus, z.B. für Deutsche in Groningen oder auch umgekehrt für Niederländer in deutschen

Baumärkten. Bisher wurden kein klares touristisches Gesamtprofil, keine gemeinsame Vermarktung und keine gemeinsamen Konzepte z.B. gegen die Witterungsabhängigkeit der Urlaubsaktivitäten geschaffen.

5.2.5 Grenzhemmnisse

Grenzhemmnisse entstehen aus Unterschieden der einzelnen nationalen Regelungssystemen und aus unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen auf beiden Seiten der Grenze, aus personengebundenen Hemmnissen (Kultur, Sprache), aus der historisch gewachsenen Orientierung der Grenzregionen auf die Wirtschaftsschwerpunkte des jeweiligen Staates und daraus, dass die Gebiete unmittelbar an der Grenze aufgrund der geringen grenzüberschreitenden Verflechtungen in der Vergangenheit auch heute noch häufig dünn besiedelt sind oder sich strukturell völlig unterschiedlich entwickelt haben.

Viele dieser Hemmnisse bauen sich trotz des Integrationsprozesses innerhalb der EU nur langsam ab, es ist auch in der Zukunft nicht absehbar, dass sie schnell überwunden werden. Sie sind einerseits Hemmnisse für grenzüberschreitende Verflechtungen, andererseits rufen Unterschiede auf beiden Seiten einer Grenze oft auch erst Verflechtungen hervor (z.B. Grenzhandel, Wohnortwahl jenseits der Grenze, Berufspendler usw.). Die Analysen verschiedener Grenzräume im deutsch-dänischen und deutsch-niederländischen Raum (Thor-mählen 2004) haben gezeigt, dass **in keinem untersuchten Fallbeispiel – auch nicht in der Ems-Dollart-Region – die grenzüberschreitenden Verflechtungen ein Ausmaß erreicht haben, das die Einbindung der Grenzregionen in die jeweiligen nationalen Wirtschaftsräume hätte ablösen können.**

Ausmaß und Form grenzüberschreitender Verflechtungen und Kooperationen leiten sich aus einer Dreiecksbeziehung (1) aus **Grenzhemmnissen**, (2) den **Merkmalsunterschieden** zwischen den Gebieten auf beiden Seiten der Grenze (z.B. Einkommensunterschiede, unterschiedliche Bodenpreise) und (3) aus dem **Informationsgrad** über den Nachbarn, die Hemmnisfaktoren und die Attraktivitäten auf der anderen Seite ab. Bei geringem Attraktivitätsgefälle haben Grenzhemmnisse eine stark einschränkende Wirkung auf Verflechtungen, während sie bei starken Attraktivitätsunterschieden zwischen den an einer Grenze gegenüberliegenden Regionen an Bedeutung verlieren. Mit anderen Worten: Grenzüberschreitende Aktivitäten entstehen auch bei stärkeren Hemmnissen dann, wenn es über die Grenze Unterschiede der Marktbedingungen, des Einkommensniveaus oder der konjunkturellen bzw. der Arbeitsmarktsituation gibt. Wenn es diese Unterschiede nicht gibt, nutzen auch geringe Grenzhemmnisse nichts, es entsteht dann kein Anreiz, die Grenze zu überschreiten.

Schließlich lassen sich viele Grenzhemmnisse durch eine **verbesserte Information** über die andere Seite abbauen, Informationspolitik kann also die Wirkung von Hemmnissen verringern. Dabei ist die Zunahme der Information über die andere Seite positiv mit dem wachsenden Netzwerk an grenzüberschreitenden Kontakten verknüpft, beides geht Hand in Hand. Wenn dieser Prozess erst einmal begonnen hat, ist er im wesentlichen unumkehrbar, d.h. eine im Zuge der Verflechtungen (people-to-people) entstandene Informationsbasis über

die andere Seite wird nicht so schnell wieder verloren gehen. Dies gilt insbesondere dann, wenn **institutionelle** und vor allem **personelle Kontinuität** gewährleistet ist.

Daran wird erkennbar (vgl. auch die Abbildung 22 im Kap. 6), dass es nicht möglich ist, die Wirkung verschiedener Grenzhemmnisse allgemeingültig zu identifizieren, da sie je nach dem erwarteten Ertrag einer grenzüberschreitenden Aktion und je nach Informationsstand unterschiedlich ausfällt.

Hemmnisse in der Ems-Dollart-Region:

Die Einschätzung der grenzüberschreitenden Hemmnisse in der Ems-Dollart-Region erfolgt im Wesentlichen auf Basis der Interviews.

Administrativ-institutionell: Hier werden die ausgeprägte deutsche Bürokratie und Regelungsdichte genannt, außerdem bestehen Unterschiede in den raumordnungspolitischen Konzepten (z.B. "Wo ist eine Betriebsansiedlung erlaubt?"), die ein Hemmnis darstellen können. Divergenzen in den Arbeitsmarkt-Regulierungen bis hin zur Nicht-Anerkennung von Berufsabschlüssen erschweren grenzüberschreitende Beschäftigung. In dem Zusammenhang wird vorgeschlagen, dass sich Änderungen bei Sozial- oder Arbeitsmarktregulierungen einer "Grenzraum-Verträglichkeitsprüfung" unterziehen sollten.

Kulturell, mental: Vorteilhaft wirkt sich aus, dass die Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden nicht umstritten war und ist. Dagegen stellen die Geschehnisse im 2. Weltkrieg immer noch eine Belastung dar. Die Öffnung zum Nachbarn auf der anderen Seite ist oft schwierig, weil das Interesse fehlt. Die **Schwelle der Erstkontakte zu überschreiten**, bedarf der Unterstützung von außen, danach können sich die Kontakte von selbst vertiefen und verbreitern. People-to-People-Konzepte sind daher nötig, auch wenn ihre Anfangserfolge eher gering sind. Schließlich ist ihr Ertrag nicht nur ökonomisch zu messen, "People-to-People" ist auch immer noch eine Friedensaufgabe.

Ein **mentales Hemmnis** besteht im Gegensatz "pragmatisch denkende Niederländer – konzeptionell-theoretisch denkende Deutsche". **Deutsche und Niederländer sind** z.B. hinsichtlich ihrer Art, Konferenzen und andere Gesprächstreffen zu gestalten oder in Verhandlungen zu treten, **sehr unterschiedlich** – dies ist ähnlich wie bei den Deutschen und den Dänen. Ob dies zu einem Hemmnis wird, hängt dabei aber stark von der gegenseitigen Information über diese Unterschiede und dem Willen ab sich anzupassen. Die Frage ist: Wer liefert die Information? Wer passt sich an – der Gast oder der Gastgeber? Speziell in der Ems-Dollart-Region wird ein weiteres mentales Hemmnis genannt, das Kooperationen verhindert: Deutsche (ostfriesische) Kaufleute "fürchten" die Erfolgsorientierung und das Verhandlungsgeschick der Niederländer – dies erzeugt Berührungsängste und kann durchaus ein Hemmnis für die Anbahnung von Verträgen oder Kooperationen sein.

Die **Asymmetrie der Sprachkenntnisse** ist ausgeprägt, auch bedingt durch das Angebot der Sprachen in den allgemeinbildenden Schulen. Sie geht aber auf beiden Seiten der Grenze etwas zurück – Deutsche lernen vermehrt Niederländisch, die jungen Niederländer lernen immer weniger Deutsch. **Englisch als Sprachplattform** gewinnt an Boden, dies ist aber noch immer auf wenige Bereiche konzentriert (Wissenschaft, Forschung, Großunter-

nehmen). Die Art der sprachlichen Begegnung ist auch je nach Generation unterschiedlich. Bei den People-to-People-Maßnahmen wirkt sich das Sprachhemmnis oft stark aus.

Die Niederländer denken dabei aber meist praktisch: Sie gehen auf den Wunsch, Deutsch als gemeinsame (Verhandlungs- oder Veranstaltungs-) Sprache zu wählen, ein. Ein Tipp für die Deutschen: Ein paar Begrüßungsworte auf Niederländisch reichen schon, um Good Will zu zeigen. Beim Markteinstieg von kleinen Firmen auf der anderen Seite (Installation und Betriebsanleitungen in der Sprache des Nachbarn) haben es die deutschen Firmen schwerer als die niederländischen – wiederum eine Form der Asymmetrie.

Hemmnisse durch räumliche Distanz und unterschiedliche Strukturen: Die räumliche Distanz zwischen den Zentren der Grenzregion ist auch ein mentales Problem, der Wechsel über eine Grenze scheint die Distanz zu erhöhen. In der gering verdichteten, aber mit guten Straßen (Autobahn) ausgestatteten Region ist die *Zeitdistanz* gemessen an der physischen Entfernung oft "überraschend" gering, außerdem können die Fahrzeiten zuverlässig kalkuliert werden – man vergleiche das mit hoch verdichteten Räumen.

Unterschiedliche Schwerpunkte der Wirtschaftsstruktur bzw. der jeweiligen industriell-gewerblichen Spezialisierungen begrenzen die Kooperations- und Verflechtungspotentiale der beiden Seiten der Ems-Dollart-Region. Außerdem sind Städtekooperationen schwierig, da z.B. Groningen im deutschen Teil der Region kein Pendant "auf Augenhöhe" findet.

5.2.6 Strategien zur Überwindung von Grenzhemmnissen und zur Ausschöpfung grenzüberschreitender Potentiale

Infrastruktur, Technologiepolitik: In den 80er und 90er Jahren konzentrierten sich die Strategien in der Ems-Dollart-Region stark auf den **Ausbau der Straßen-Infrastruktur**, auf die Verbesserung der Verkehrsanbindung in die südlich gelegenen Agglomerationsräume und den Ausbau der West-Ost-Achse. Gegenwärtig wechselt der strategische Schwerpunkt hin zur Verbesserung der technologisch-wissenschaftlichen Zusammenarbeit und der verbesserten Nutzung von Humanressourcen.

Informationspolitik: Strategien zum Abbau der administrativen und kulturellen Hemmnisse bzw. zur Verringerung ihrer negativen Wirkungen befassen sich vor allem mit Informationsinitiativen, um die Informationskosten und -barrieren für Personen oder Betriebe, die erstmalig Kontakte mit dem Nachbarn aufnehmen wollen, zu senken. Es geht dabei einerseits darum, Informationen und Beratungsangebote möglichst dezentral und über verschiedene Medien bereitzustellen, aber auch darum, die Bereitschaft zu verstärken diese abzurufen.

Als ein Beispiel sei die **Beratungsbroschüre "Vademecum"** (2003) genannt. Sie wurde mit Interreg-Unterstützung unter Federführung der Kreishandwerkerschaft Lingen erstellt und ist ein Wegweiser zur Überwindung administrativer und kultureller/mentaler Hemmnisse mit Hilfe von Informationen, die beim geplanten Einstieg in den Markt jenseits der Grenze erforderlich sind. Das Vademecum ist zweisprachig, es liefert Hilfen für Deutsche bezüglich der Bedingungen auf der niederländischen Seite und umgekehrt Hilfen für die Niederländer.

Inhalt des "Vademecum":

Texterläuterungen und Angabe von Informationsquellen und Adressen (mit Register)
 Über die Region
 Bedingungen auf dem grenzübergreifenden Arbeitsmarkt (Begriffe, Gesetze)
 Sozialversicherungssysteme (auf deutscher und niederländischer Seite: D/NL)
 Unterschiedliche Bedingungen bei Bewerbungen (um Jobs bzw. bei Ausschreibungen)
 Regelungen bei: Wohnen in D (NL) / Arbeiten in NL (D)
 Grenzüberschreitende Kooperationen von kleinen/mittleren Unternehmen: gesetzliche Voraussetzungen, institutionelle Gegebenheiten
 System beruflicher Bildung (D/NL)
 Steuerrecht (D/NL), grenzüberschreitende Steuerabkommen
 Rechtlicher Rahmen der verschiedenen Unternehmensformen (D/NL)
 Grenzüberschreitende Kooperationen von Unternehmen aus juristischer Sicht (D/NL)
 Kulturunterschiede zwischen deutschen und niederländischen Unternehmen/Unternehmern

Kontinuität von Persönlichkeiten: Viele Gespräche haben gezeigt, dass die Erfolge beim Abbau von Hemmnissen und bei der Förderung grenzüberschreitender Aktivitäten stark vom Engagement, von der Kompetenz und der Anerkennung (auf beiden Seiten der Grenze) einzelner Persönlichkeiten abhängt. **Der "Anchor-Man"** (auf Deutsch: der "Kümmerer", es kann natürlich auch eine Frau sein) hat eine Schlüsselfunktion in der Gesamtregion, um Blockaden, Desinteresse und Partikularstrategien zu durchbrechen. Eine solche Persönlichkeit sollte engagiert, pragmatisch, nicht ideologisch, sondern ergebnisorientiert vorgehen, aber auch eine langfristige Vision verfolgen, sie sollte mit voller Kraft und über einen längeren Zeitraum zur Verfügung stehen. Über die Zeit wird sie dann auch bei vielen regionalen Akteuren eine bekannte Größe werden. Auch die **grenzüberschreitenden Institutionen sollten Kontinuität zeigen**. Häufige Wechsel von Personen und häufige Veränderungen von Institutionen und Regelungen können ebenfalls wie ein Hemmnis wirken.

Weitere einzelne Strategiefelder umfassen z.B. den Ausbau von Sprachkursen, insbesondere auf deutscher Seite (Niederländisch für Deutsche), oder den Aufbau einer Krankenhaus-Kooperation, die bislang noch durch Verwaltungs- und Gesetzgebungsunterschiede verhindert wurde.

5.2.7 Relevanz für die Fehmarnbelt Region

Ähnlichkeiten zwischen der Ems-Dollart-Region und der Fehmarnbelt Region bestehen bei den strukturellen Voraussetzungen, der Ausgangslage nach dem 2. Weltkrieg und bei den Hemmnissen. Abgesehen von der Besonderheit der Seegrenze in der Fehmarnbelt Region ist die Raumstruktur beider Grenzräume durch eine ähnlich geringe Verdichtung und eine besonders geringen Siedlungsdichte an der Grenze, durch eine relativ große Distanz zwischen den Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren und eine asymmetrische Lage der Städte gekennzeichnet: Auch die Ems-Dollart-Region besitzt nur ein Oberzentrum auf einer Seite der Grenze. Groningen findet in der Nachbarregion – wie Lübeck in der Fehmarnbelt Region – keinen Partner "auf Augenhöhe", der ähnliche zentrale Funktionen (Hochschule usw.) ausfüllt. In beiden Regionen werden die Gefahren gesehen, die sich aus ihrer mangelnden Zentralität, einer geringen "kritischen Masse" potentieller Kooperationen und der

Attraktivität benachbarter Verdichtungsräume ergeben, etwa die Tendenz, dass hoch qualifizierte Arbeitskräfte abwandern oder nur schwer zu bekommen sind.

Ähnlich stellt sich auch die **Ausgangslage der Beziehung** zwischen den Teilen der Grenzregionen nach dem 2. Weltkrieg dar: Sie hatten praktisch keinerlei sozialen oder ökonomischen Beziehungen, orientierten sich vielmehr auf ihre wirtschaftlich stärkeren Nachbarräume innerhalb der Staatsgrenzen, seien es die Metropolen Kopenhagen und Hamburg oder Bremen/Oldenburg bzw. die Randstad-Region. So war es in beiden Grenzräumen gleichermaßen schwierig gegenseitiges Interesse zu wecken – dies zeigt sich heute noch an dem mühevollen "People-to-people"-Geschäft. Dies änderte sich erst relativ spät im Zuge der Bildung der EDR-EUREGIO, der Fehmarnbelt-Diskussion und der Interreg-Programme der EU. In beiden Grenzräumen sehen die Akteure die **Zusammenarbeit aber weiterhin noch immer in ihrem Anfangsstadium**. Dabei sind die Impulse grenzüberschreitender Aktivitäten, die insbesondere durch Unterschiede dies- und jenseits der Grenze hervorgerufen werden (Preisgefälle, Einkommensunterschiede, unterschiedliche Arbeitsmarktlage, Unterschiede im Wohnungsmarkt usw.), in beiden Regionen auch heute noch gering, jedenfalls deutlich kleiner als in Grenzräumen mit erheblichem Wohlstandgefälle, z.B. an den neuen EU-Binnengrenzen zwischen den etablierten und den Beitrittsstaaten.

Auch **bei den Grenzhemmnissen bestehen viele Parallelitäten** zwischen den beiden Grenzräumen bzw. allgemein zwischen den Ländern Dänemark-Deutschland und Niederlande-Deutschland. Dies betrifft sowohl die administrativ-institutionellen Hemmnisse (z.B. Arbeitsmarkt-Regulierungen) also auch mentale Hemmnisse oder Sprachhemmnisse, bei denen eine ähnliche Asymmetrie zwischen Deutschland und dem Nachbarn im Westen wie auch dem Nachbarn im Norden besteht. Unterschiede institutioneller, mentaler oder sprachlicher Art schränken in beiden Fällen die grenzüberschreitenden Kontakte stark ein, weil Voraussetzungen enger Beziehungen unzureichend vorhanden sind: Das gegenseitige Interesse, das sich nicht zuletzt aus Unterschieden jenseits der Grenze rekrutiert, und die Information über die Chancen auf der anderen Seite und über die Überwindung der Hemmnisse, deren Beschaffung aber wiederum vom Interesse an einer grenzüberschreitenden Aktivität profitiert.

Insofern können beide Grenzregionen voneinander lernen, wobei die Ems-Dollart-Region bereits über einen längeren Zeithorizont grenzüberschreitender Zusammenarbeit zurückblicken kann: Sie ist bei der institutionellen Kontinuität und der personellen Besetzung von Schlüsselpositionen für die Begleitung des Prozesses zunehmender Zusammenarbeit sicher schon einen Schritt weiter als die Fehmarnbelt Region, und sie liefert mit ihrer Informationsstrategie – Stichwort "Vademecum" – auch interessante Lehrstücke, die auch auf die Fehmarnbelt Region anwendbar sind.

5.3 Die EUREGIO Rhein-Ems-Ijssel

5.3.1 Einleitung

Im niederländisch-deutschen Grenzraum schließt sich die EUREGIO südlich an die Ems-Dollart-Region an. Im Süden folgt dann die "EUREGIO Rhein-Waal" um die Städte Duisburg,

Arnhem und Nijmegen, die allerdings relativ hoch verdichtet und daher nicht mehr mit der Fehmarnbelt Region vergleichbar ist. Die EUREGIO bestand zunächst aus einem engeren Grenzraum, im Verlauf der Geschichte der EUREGIO kamen weitere Gebiete ohne direkten Grenzanschluss hinzu, darunter die Städte Osnabrück und Münster.

Die Idee, einen von einer Staatsgrenze durchschnittenen Raum als einheitliche Region zu verstehen und dies auch institutionell-organisatorisch zu verankern, entstand in Europa an der niederländisch-deutschen Grenze: **Die EUREGIO (Rhein-Ems-Ijssel) ist der Grenzraum mit der längsten Tradition der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Europa**, zugleich Namensgeberin für viele andere europäische Grenzregionen.

Bereits 1958 wurde – nach jahrelangen grenzüberschreitenden Kontakten und Vorbereitungen – eine erste formalisierte Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beschlossen, der Name EUREGIO wurde dem Verbund dann 1965 gegeben. Erst 15 Jahre später (1973) erfolgte die Gründung einer zweiten "EUREGIO" (Rhein-Waal), weitere Euregios im niederländisch-deutschen Grenzraum, darunter die Ems-Dollart-Region, folgten dann in der zweiten Hälfte der 70er Jahre. **Die formal verankerte grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist im deutsch-niederländischen Raum also deutlich älter als im dänisch-deutschen Grenzraum.**

Daher wurde im Rahmen der Studie zur Fehmarnbelt Region auch die **EUREGIO als "Referenzregion"** ausgewählt, obwohl sie sich in ihrer räumlichen und sozio-ökonomischen Struktur von der Fehmarnbelt Region insofern unterscheidet, dass sie über grenznahe Wirtschafts- und Bevölkerungsschwerpunkte verfügt. Unter den Grenzräumen mit nord-deutscher Beteiligung kommt sie der Vision einer grenzübergreifenden Region vermutlich am nächsten: **Sie zeigt die Möglichkeiten auf, die sich für eine Region eröffnen**, die einerseits von einer Staats- und einer Sprachgrenze durchschnitten wird, die andererseits aber auf eine lange Tradition der Zusammenarbeit und der Nachbarschaft zurückblicken kann. Welche Erfolge kann eine solche Region bei der Überwindung kultureller und sprachlicher Hemmnisse aufweisen? Welche Grenzen bleiben trotz dieser relativ günstigen Rahmenbedingungen weiterhin bestehen? Sind die entsprechenden längerfristigen Strategien und die über die letzten 40 Jahre entstandenen und entwickelten institutionellen Strukturen sinnvoll auf die Fehmarnbelt Region übertragbar?

5.3.2 Ökonomische Orientierung

In aller Kürze: Raumstruktur und wirtschaftliche Grunddaten

Engerer Grenzraum: Landkreise Borken und Steinfurt in Nordrhein-Westfalen sowie Grafschaft Bentheim in Niedersachsen, Achterhoek (Provinz Gelderland), Twente (Provinz Overijssel) und (Teile von) Noord-Oost Overijssel (zuzüglich weiterer kleinerer Gebiete der Provinzen Overijssel und Drenthe)

Weiterer Grenzraum ab Ende der 90er Jahre (ebenfalls im Rahmen von Interreg förderfähig): Kreisfreie Städte Osnabrück und Münster, Landkreise Osnabrück (Niedersachsen) und Warendorf (Nordrhein-Westfalen) plus einige Gemeinden im Süden des Landkreises Emsland, sowie die Regionen Veluwe, Flewoland und Zuidwest-Overijssel in den Niederlanden (letztere im Interreg-Programm förderfähig, aber nicht Teil des EUREGIO e.V.-Gebiets).

Im Gebiet des EUREGIO e.V. leben 3,2 Mio. Menschen. Mit einer **Bevölkerungsdichte** von knapp 250 Einwohnern je km² ist die Region etwa so stark besiedelt wie die Region Ostholstein-Lübeck. Ihre Dichte übertrifft damit den Wert für die gesamte Fehmarnbelt Region deutlich, sie hat aber in weiten Teilen dennoch einen eher ländlichen Charakter, insbesondere im Vergleich mit den Nachbarregionen im Süden und Westen.

Im engeren Grenzraum fehlt auf deutscher Seite ein größeres **städtisches Zentrum**, im grenznahen niederländischen Gebiet bildet der Städteverbund "Twente Stadt" (Enschede, Hengelo, Oldenzaal, Almelo) mit 350 Tsd. Einwohnern den wichtigsten Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkt, ihm ist auf deutscher Seite auch noch die Stadt Gronau im Kreis Borken angeschlossen. Im erweiterten EUREGIO-Gebiet kommen die deutschen Oberzentren Münster und Osnabrück hinzu. Diese drei Zentren sehen sich aufgrund ihrer Lage aber nicht mehr in erster Linie als Städte im Grenzraum, zumal sie 60 km oder mehr von der Grenze entfernt sind – eine Parallele zur Stadt Lübeck innerhalb der Fehmarnbelt Region.

Der **deutsche Teil der EUREGIO** gehört aufgrund seiner günstigen Fernverkehrslage, eines erfolgreichen Strukturwandels, einer heute diversifizierten Wirtschaftsstruktur, einer jungen, wachsenden Bevölkerung und einer gut ausgebauten Hochschullandschaft und weiterer Standortvorteile in Westdeutschland zu den "**Gewinnerregionen**" der **letzten 25 Jahre**. Zwar bleibt das pro Kopf-Einkommen (Bruttoinlandsprodukt je Einwohner) immer noch hinter dem westdeutschen Referenzwert zurück, der Rückstand hat sich aber aufgrund einer relativ günstigen Wirtschaftsdynamik verringert, und insbesondere die Beschäftigungsentwicklung ist bemerkenswert. Parallel dazu ist die Arbeitslosenquote in den letzten Jahren dauerhaft unter das westdeutsche Niveau gesunken. Zusammen mit dem Emsland, also einem Teil der Ems-Dollart-Region, hat die Region um Münster, Osnabrück und Nordhorn/Rheine damit eine Vorbildfunktion für andere, zumal für norddeutsche ländliche Regionen.

Ähnlich sind die Bedingungen im **niederländischen Teil**: Auch hier ist das pro Kopf-Einkommen deutlich geringer als in den Niederlanden, wiederum wird dieser Rückstand aber im Trend geringer, denn das Beschäftigungswachstum war in den letzten Jahren etwas stärker als die ohnehin schon ausgeprägte Dynamik in den Niederlanden und deutlich stärker als auf der deutschen Seite. Die Arbeitsmarktsituation unterscheidet sich erheblich vom deutschen Nachbarn: Die Arbeitslosigkeit ist hier, ebenso wie insgesamt in den Niederlanden, mit unter 5% (2004) erheblich niedriger als jenseits der Grenze.

Im Gegensatz zur ländlichen peripher gelegenen Ems-Dollart-Region hat die EUREGIO aufgrund ihres höheren wirtschaftliche Potentials und ihrer Lage in Nachbarschaft ökonomischer Agglomerationen (Randstad bzw. Rhein-Ruhr-Raum) ein **gesundes Selbstbewusstsein** als europäische Transitregion, als Entlastungsraum der benachbarten Agglomerationen und als Grenzraum mit langer Tradition. Die **Transitfunktion** resultiert heute nicht mehr nur aus der Verbindung der norddeutschen Seehäfen mit den Verdichtungsräumen, die

sich im Westen und Süden der Region anschließen, sondern zunehmend auch aus der wachsenden Bedeutung der West-Ost-Achse zu den neuen Märkten in den EU-Beitrittsländern.

Aus der **Nachbarschaft zur holländischen Randstad und zum Rhein-Ruhr-Raum** zieht die EUREGIO außerdem **Vorteile der Dezentralisierung** aufgrund negativer Agglomerationseffekte in den Ballungsräumen, die die Ems-Dollart-Region (noch) nicht erreichen. Mit anderen Worten: Die **Rolle als Grenzregion steht hier weniger intensiv im Mittelpunkt** der ökonomischen Ausrichtung als etwa im Grenzraum Sønderjylland/Schleswig, die Entwicklungschancen rekrutieren sich vielmehr aus verschiedenen Potentialen. Es kann – so unser Eindruck aus den Gesprächen in der Region – durchaus als Vorteil gewertet werden, wenn grenzüberschreitende Aktivitäten nicht die einzige sondern eine unter mehreren Optionen für eine positive regionale Entwicklung darstellen.

5.3.3 Zur Geschichte der Kooperation

Die grenzüberschreitenden Kontakte wurden bereits 1958 nach einem Beschluss der Gemeinden, Städte und Kreise auf beiden Seiten regelmäßig institutionalisiert – das Jahr gilt als **Gründungsdatum für die EUREGIO**, auch wenn der Name erst 1965 übernommen wurde. 1971 wurden in drei Städten Sekretariate mit Geschäftsführern eingeführt und ein erstes grenzübergreifendes Aktionsprogramm zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, zur Begleitung der Krise in der Textilindustrie und zur Verbesserung der Qualifikation vorgelegt, das bereits von der EU und den beiden nationalen Wirtschaftsministerien unterstützt wurde. 1978 konstituierte sich der "EUREGIO-Rat" als grenzüberschreitende parlamentarische Versammlung, die erste ihrer Art.

Für jeden dieser Schritte übernahm die EUREGIO eine **Pionierfunktion unter den grenzüberschreitenden Regionen der EU**, hier wurde sie in ihrer institutionellen Form quasi "erfunden". Zusammen mit den später nachfolgenden Euregios im deutsch-niederländischen Grenzraum stellt die EUREGIO ein **"Labor des Zusammenwachsens in Europa"** dar, ist ein Vorreiter neuer Formen institutionalisierter Struktur- und Regionalpolitik, von dem andere Grenzregionen lernen können.

Der nächste Schritt ist insofern interessant, weil er nur von wenigen Grenzregionen kopiert wurde, sich gleichwohl aber – so unser Eindruck aus den Gesprächen – als integrativer und Effizienzfortschritt bewährt hat: Die **Zusammenlegung der Sekretariate an einem Standort** (Gronau) in einer gemeinsamen Geschäftsstelle und mit *einem* Geschäftsführer (seit 1998: Harald Krebs), der in der gesamten Region eine feste Größe darstellt.

Noch vor Beginn der **Interreg-Förderung** wurde 1987 ein neues grenzüberschreitendes Aktionsprogramm erarbeitet, das eine Gesamtstrategie bis 2005 enthält und 1989 in ein Durchführungsprogramm (1989-1992) einmündete, in dem bereits von der EU geförderte grenzüberschreitende Projekte enthalten sind. Es stellt die Vorstufe der mit Beginn der 90er Jahre einsetzenden Interreg-Förderung dar, deren Grundsätze bezeichnenderweise in Denekamp, also in der EUREGIO, beschlossen wurden. Im Rahmen der Interreg-Programme I, IIA und IIIA flossen seit 1991 insgesamt über 80 Mio. € finanzieller Unterstützung der EU in die Grenzregion.

Insgesamt zeichnet sich die institutionelle Ausgestaltung weniger durch hierarchische Abhängigkeiten als vielmehr durch einen ausgeprägten Netzwerkcharakter aus. Zwei wichtige Faktoren für einen erfolgreichen organisatorischen Rahmen der Zusammenarbeit wurden in den Gesprächen in der EUREGIO genannt:

- (1) Der **EUREGIO e.V.** (Vorstand, Geschäftsführung, Ausschüsse) folgt dem klaren Konzept eines **rein kommunalen Verbandes**. Träger sind die Kreise und Gemeinden mit ihren Mitgliedsbeiträgen, eine eher unübersichtliche Mischlage unter Mitwirkung anderer gesellschaftlicher Organisationen wurde bewusst vermieden.
- (2) Die **Organisationsstruktur ist klar**, bekannt und hat zeitliche Kontinuität, die Exekutive (Geschäftsführung) ist an einem einzigen Standort angesiedelt und wird über längere Zeit von einem in der Region bekannten Geschäftsführer geleitet. Die Ansprechpartner ("Kümmerer") sind feste und in der Region bekannte Größen.

5.3.4 Bestehende Kooperationen

Eine Gegenüberstellung der deutsch-dänischen mit den deutsch-niederländischen Grenzregionen hat als Gesamteindruck gezeigt, dass die **Motivation zur Zusammenarbeit** in größeren und dichter besiedelten Räumen, zumal in der Nähe von Metropolregionen, intensiver ist als in dünner besiedelten, ländlichen Räumen abseits größerer Agglomerationen. Potentiale ökonomischer Zusammenarbeit profitieren von einer hinreichenden gewerblichen Dichte ("**kritische Masse**") und von europäischen **Transportkorridoren**, die durch die Grenzregion laufen. Insofern sind für die EUREGIO aus verschiedenen Gründen intensivere Kooperationen mit einer größeren Bandbreite zu erwarten als z.B. für die Ems-Dollart-Region oder die deutsch-dänischen Grenzräume. Dabei ist ein direkter Kausalzusammenhang zwischen der bereits über viele Jahre etablierten und offenbar gut funktionierenden organisatorischen Ausgestaltung der EUREGIO und dem wirtschaftlichen Erfolg der Region zwar nicht ohne weiteres zu ziehen, gleichwohl motivieren die Erfolge dazu, am eingeschlagenen Weg einer institutionell begleiteten Zusammenarbeit festzuhalten und weiterhin gemeinsame regionale Entwicklungs- und Raumordnungskonzepte aufzustellen.

Neben dieser konzeptionellen Kooperation als Querschnittsaufgabe bestehen in der EUREGIO weitere **grenzüberschreitende Aktivitäten auf administrativer Ebene** in einzelnen Bereichen (Polizei, Rettungsdienst, Katastrophenschutz, Feuerwehr, Wasserwirtschaft, Naturschutz), z.T. als Ergebnis Interreg-geförderter Projekte, teilweise wären sie aber auch ohne den Interreg-Impuls entstanden (z.B. gemeinsamer Rettungshubschrauber-Dienst).

Ansätze eines **gemeinsamen Arbeitsmarktes** sind vorhanden, insbesondere, weil sich die Arbeitsmarktsituation und die Ausgestaltung der Arbeitsverträge beiderseits der Grenze deutlich unterscheiden. So sind die Pendlerzahlen in den niederländischen Teil der Region gestiegen, da sich der Arbeitsmarkt dort seit einigen Jahren deutlich besser darstellt als auf der deutschen Seite. Andererseits führen höhere Wohnkosten und stärkere Bauregulierungen in der niederländischen Teilregion dazu, dass Arbeitnehmer ihren Wohnort auf die deutsche Seite verlagern und nun zu Grenzpendlern von Deutschland in die Niederlande werden. Weiterhin führen besondere Arbeitsformen wie Nebentätigkeiten (deutsche Dozenten an der Hochschule in Enschede) oder Leiharbeit (deutsche Verträge, aber Arbeitsort auf der niederländischen Seite) dazu, dass die in der Statistik ausgewiesenen Pendlerzahlen

aus dem deutschen in den niederländischen Teil die tatsächliche Verflechtung unterschätzen. Gleichwohl **bleiben die Pendlerzahlen** im Vergleich zu den inneren Verflechtungen im deutschen bzw. im niederländischen Teil der EUREGIO **begrenzt** (Pendler in den deutschen Teil: 13 Tsd., in die Gegenrichtung: 15 Tsd., Pressemitteilung von EUREGIO, 31.5.2006). Dies lässt sich durch ein ähnliches Lohnniveau und pro Kopf-Einkommen beiderseits der Grenze erklären – die Region ist ein typischer Grenzraum im EU-Kerngebiet, in dem es kein nennenswertes Gefälle des Wohlstands oder der sozialen Absicherung gibt. So scheuen die Menschen das vermeintliche Wagnis eines beruflichen Schrittes in das Nachbarland.

Im übrigen profitieren die Bemühungen um einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt gerade auf deutscher Seite von den positiven Erfahrungen der dezentral organisierten kommunalen Arbeitsvermittlung in den Niederlanden.

Die **Kooperationsbereitschaft der Wirtschaft** ist immer noch begrenzt, u.a. durch institutionelle Hemmnisse und Markteintrittshürden, die sich insbesondere bei kleineren Betrieben auswirken, und dadurch, dass die **Blickrichtung der Betriebe**, die nicht im unmittelbaren Grenzgebiet angesiedelt sind, immer noch in erster Linie an den Agglomerationsräumen Rhein-Ruhr bzw. Randstad oder an den neuen Märkten der EU-Beitrittsländer und nicht am Nachbarn im Grenzgebiet orientiert ist.

Für die Menschen in der EUREGIO ergeben sich grenzüberschreitende Kontakte nicht zuletzt durch den "**kleinen Grenzhandel**" im Konsumbereich, wobei der Anreiz eher durch Qualitäts- und Sortimentunterschiede als durch Preisunterschiede entsteht. Für die Niederländer sind Möbel, einzelne Nahrungsmittel und das Sortiment der Baumärkte in der deutschen Nachbarregion besonders interessant, umgekehrt sind es Güter wie PKW-Kraftstoff oder Kaffee.

5.3.5 Grenzhemmnisse

Die grundlegenden Ausführungen zu Grenzhemmnissen und zu den Hemmnissen, die sich allgemein zwischen den Niederlanden und Deutschland ergeben, können aus dem vorangegangenen Bericht über die Ems-Dollart-Region (Abschnitt 5.2.4) auch auf den Fall der EUREGIO übertragen werden, sie werden hier nicht erneut dargestellt. Im übrigen gilt die im Ems-Dollart-Region-Bericht formulierte Erkenntnis aus einer vergleichenden Analyse aller deutsch-dänischen und niederländisch-deutschen Grenzräume (Thormählen 2004) auch für die Region, die aufgrund ihrer Raumstruktur und der langen Geschichte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eigentlich die besten Voraussetzungen mitbringen müsste: *"Die grenzüberschreitenden Verflechtungen haben in keinem untersuchten Fallbeispiel – auch nicht in der EUREGIO – ein Ausmaß erreicht, welches die Einbindung der Grenzräume in die jeweiligen nationalen Wirtschaftsräume hätte ablösen können."* (Lammers 2004, S. 119).

a. Administrativ-institutionelle Barrieren

Die Möglichkeiten der Ausschöpfung von Spielräumen gesetzlicher und administrativer Regelungen sind im eigenen Land und auf der Basis der "eigenen" Sprache sicherlich besser

als bei Aktivitäten im "fremden" Nachbarland und in einer fremden Sprache. Im Rahmen der Legalität können Informationen der mit grenzüberschreitender Zusammenarbeit befassten Institutionen und Personen versuchen diesen systematischen Nachteil abzubauen. Dies gelingt natürlich kaum in Bereichen am Rande oder jenseits der Legalität (Steuertricks, "großzügige" Interpretation von Verordnungen usw.). Hier zieht man das bekannte Terrain (Land, Sprache) vor, zumal Kooperationshilfen von offizieller Seite nicht erwartet werden können. Es wird sich allerdings kaum ermitteln lassen, welchen Stellenwert dieser systematische Nachteil bei einer grenzüberschreitenden Aktivität letztlich hat.

Der Informationsstand über institutionelle Bedingungen und über Personen (Akteure), die grenzüberschreitende Aktivitäten begleiten und fördern, profitiert entscheidend von der Kontinuität dieser Institutionen, der Regelungen und der begleitenden Personen. **Kontinuität hilft** insbesondere **beim Aufbau von Netzwerken**, der nur auf Basis eines sich über die Zeit entwickelnden gegenseitigen Vertrauens erfolgreich ist.

b. Kulturelle-Mentale Barrieren

Die grundlegenden mentalen Hemmnisse zwischen Menschen aus den Niederlanden und Deutschland, die im Bericht zur Ems-Dollart-Region genannt wurden, gelten auch für die EUREGIO. Allerdings dürften die Hemmnisse hier geringer als in Grenzräumen mit geringer Verdichtung "an der Grenze" (Ems-Dollart-Region) sein: **In der EUREGIO sind die Menschen "näher dran"** bzw. im grenznahen Raum ist eine größere Zahl von Akteuren, Betrieben und Institutionen angesiedelt, die "kritische Masse" der für ein grenzüberschreitendes Netzwerk relevanten Teilnehmer wird hier erreicht.

c. Hemmnisse durch räumliche Distanz und unterschiedliche Strukturen

Hemmnisse für grenzüberschreitende Aktivitäten entstehen in der EUREGIO dadurch, dass im grenznahen Gebiet auf deutscher Seite kein Oberzentrum existiert, das in eine enge Kooperation mit dem Städteverbund Twente treten könnte. Die Oberzentren im deutschen Teil der Region, Osnabrück und Münster, sehen sich dagegen nicht primär als Städte im Grenzraum, ihre Orientierung ist vielmehr von verschiedenen Optionen geprägt. Hier besteht eine Parallele zu Lübeck.

5.3.6 Strategien zur Überwindung von Grenzhemmnissen und zur Ausschöpfung grenzüberschreitender Potentiale

Informationspolitik: Aufgrund der institutionellen und personellen Kontinuität, deren Vorteile bereits im Bericht zur Ems-Dollart-Region diskutiert wurden, sind die **Anlaufstellen und Informationsknoten** in der Region bekannt. Zweisprachige Informationsangebote, Online-Service und Netzwerk-"Pfleger" versuchen, den über die Jahre entstandenen Status-Quo zu erhalten und zu verbessern. Die EUREGIO profitiert dabei von ihrer langjährigen, institutionell begleiteten Zusammenarbeit und von dem **Vorteil einer EUREGIO-Geschäftsstelle**. Ein Beispiel für Informationsleistungen der Geschäftsstelle sind Broschüren für Berufspendler und Hausbesitzer, die bei der Entscheidung, im benachbarten Teil der Grenzregion zu wohnen oder zu arbeiten, helfen sollen.

Wirtschaft und Arbeitsmarkt: Ein interessanter Aspekt ist die Beteiligung der Fachhochschulen in der Region bei der Suche kleinerer Unternehmen nach Kooperationspartnern auf der anderen Seite der Grenze. Dabei werden die Kenntnisse auf Ebene der Fachhochschulen genutzt, die aus deren Kooperation untereinander und mit Betrieben der Region entstanden sind.

Arbeitsmarktpolitische Strategien in der Region profitieren vom erfolgreichen Modell dezentraler (kommunaler) Arbeitsvermittlung in den Niederlanden, das – so ergaben die Interviews – als deutlich effizienter eingeschätzt wird als die durch die BA organisierte, eher zentralisierte Vermittlung auf der deutschen Seite. Die bereits bestehenden Erfahrungen einer gemeinsamen **regionalen Arbeitsvermittlung "über die Grenze"** sollten auch für die Fehmarnbelt Region interessant sein, ebenso der Ansatz, dass Qualifikationsmaßnahmen gefördert werden, die die gleichzeitige Anwendung des Wissens auf beiden Seiten der Grenze erlauben.

Nutzung der Grenze bzw. der Informationen über die Unterschiede beiderseits der Grenze **als Standortvorteil:** Akteure im grenznahen Raum, also an der Schnittstelle zweier aufeinander treffender institutioneller und rechtlicher Systeme, bauen über die Jahre einen Wissensvorsprung auf, den sie in Form unterschiedlicher Beratungsangebote ökonomisch nutzen können. Der Standort "an der Grenze" erzeugt also auch Vorteile aufgrund der weiterhin bestehenden Unterschiede. Ein multifunktionelles "**Beratungszentrum an der Grenze**" für alle Probleme grenzüberschreitender Aktivitäten (Rechtsberatung, Notariate, Finanzdienstleistungen etc.) durch Anbieter, die in beiden Wirtschafts- und Rechtssystemen kundig und zugelassen sind, ist ein Element einer Strategie zur "Kultivierung" und zur Nutzung der an der Grenze zu Tage tretenden Differenzen.

5.3.7 Relevanz für die Fehmarnbelt Region

Angesichts der oben beschriebenen, recht erheblichen raumstrukturellen Unterschiede zwischen der EUREGIO und der Fehmarnbelt Region stellt sich die Frage der Relevanz in besonderem Maße. Zwei Aspekte stehen dabei im Vordergrund: (1) Übertragbarkeit der **Erfahrungen einer langjährigen, auch institutionell bereits weit vorangeschrittenen Kooperation** in der EUREGIO, und (2) Maßstab für eine unter günstigen Voraussetzungen **erreichbare Kooperationsintensität in einer Grenzregion** mit bestehendem Sprachhemmnis aber nur geringfügigem Wohlstandsgefälle.

Zu (1): Informations-Workshop: Die Erfahrungen der EUREGIO mit der seit Jahren etablierten institutionellen Ausgestaltung der Betreuung und Förderung grenzüberschreitender Aktivitäten sollten in die Überlegungen in der Fehmarnbelt Region eingehen, wie die Kooperationen über die Grenze verstärkt werden können. Wir schlagen vor, einen gemeinsamen Workshop mit Schlüsselpersonen aus der EUREGIO durchzuführen, um über die Erfahrungswerte und die Übertragbarkeit auf die Fehmarnbelt Region zu diskutieren.

Zu (2): Die EUREGIO zeigt, welche "Obergrenze" grenzüberschreitender Aktivitäten bei günstigen raumstrukturellen Bedingungen und einer etablierten, institutionell ausgestalteten Zusammenarbeit einerseits, aber weiterhin bestehenden Sprachhemmnissen und einem nur geringen Wohlstandsgefälle andererseits möglich ist – ein Niveau, das von der Fehmarnbelt

Region vermutlich auch mit großen Anstrengungen nie ganz erreicht werden kann. Insofern leisten die Hinweise auf Grenzen der Zusammenarbeit selbst in dieser Referenzregion einen Beitrag zur Erkenntnis, dass die Anstrengungen in der Fehmarnbelt Region auch bei zunächst nur mäßigen Erfolgsaussichten fortzusetzen sind. Das Zusammenwachsen von Grenzregionen ist selbst unter günstigen Voraussetzungen ein schwieriger und nur langsam fortschreitender Prozess, der einen langen Atem benötigt und durch allzu ehrgeizige oder euphorische Visionen eher behindert als unterstützt wird.

5.4 Øresundsregion

Die **sozioökonomischen Merkmale** legen auf den ersten Blick **keine Vergleichbarkeit** der Øresundsregion mit der Fehmarnbelt Region nahe. Auf der anderen Seite handelt es sich um eine Region, in der grenzüberschreitende Zusammenarbeit einen enormen Schub durch den Bau einer festen Querung über eine Seegrenze hinweg erhalten hat. Daher haben sich die Partnerinstitute für eine Einbeziehung dieser Region entschieden. Die Region an sich ist ein fließender Terminus mit nur unklaren geografischen Grenzen. Die Interreg-Region umfasst ganz Schonen in Schweden sowie nicht nur den Großraum Kopenhagen, sondern auch die Ämter von Nord- und Vestsjælland und Storstrøm. Die allgemeine Öffentlichkeit bezeichnet mit dem Namen Øresundsregion allerdings in der Regel nur das Gebiet von Kopenhagen und Malmö sowie die geografisch nah am eigentlichen Øresund gelegenen Orte.

Trotz der Unterschiede zur Fehmarnbelt Region hat die Øresundsregion einige wichtige Erfahrungen gemacht, die auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region relevant sein können. Es ist zum Beispiel möglich, die **Auswirkungen einer festen Querung auf die Integration** einer Region zu untersuchen. Vorsicht ist allerdings bei der Übertragung in die Fehmarnbelt Region geboten. Diese ist nicht direkt möglich, auch wenn verschiedene Vorschläge zur Kooperation aufgrund der Erfahrungen hier gemacht werden können.

5.4.1 Sozioökonomische Beschreibung

Die dänische Seite von der Øresundsregion ist nach fast allen Kriterien die **dynamischste und sich am schnellsten entwickelnde Region in Dänemark**. Es ist weder das Ziel noch überhaupt möglich aus der Tabelle unten alle Effekte der Øresundsverbindung herauszufiltern. Es ist aber möglich, einen kurzen und komprimierten sozioökonomischen Überblick anhand von einigen Indikatoren in der Øresundsregion anzubieten. Zielsetzung ist auch nicht eine Perspektivierung über einen längeren Zeitraum, sondern ein Fokus auf das **aktuelle Geschehen**. Die Øresundsregion ist in diesem Zusammenhang auf dänischer Seite definiert als Bornholms Amt, Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt, Roskilde Amt, Frederiksborg Amt (dänische Kreise), Københavns Amt und Kommune (Kreis und Kommune). Zur Schwedischen Seite gehört Skåne Län (Kreis). Einige sozioökonomische Indikatoren sind in der Tabelle 8 gezeigt.

Tabelle 8: Sozioökonomische Indikatoren für Øresundsregion, Øresundsregion – Dänemark and Øresundsregion Schweden

	Øresundsregion DK+SWE	Øresundsregion DK	Øresundsregion SWE
Bevölkerung 31. Dez. 2005	3.614.448	2.444.984	1.169.464
Bevölkerung nach Nationalität			
Dänen % - 2005	63,8	93,7	1,5
Sweden % - 2005	30,6	0,3	93,9
Andere % - 2005	5,6	6,0	4,6
Arbeitsmarkt und Erwerbstätige			
Beschäftigte (1.000) – 2006/Q1	1.694,8	1.172,1	522,7
Arbeitslose (1.000) - 2006/Q1	109,2	58,2	51,0
Arbeitslosenquoten - 2006/Q1	6,1	4,7	8,9
Bevölkerung im Alter 16-64 (1.000) – 2006/Q1	2.254,5	1.514,7	739,8
Bruttoinlandprodukt			
BIP Mio. € - 2002	97.451	70.574	26.877
BIP/ Einwohner Milo. € - 2002	27.358	29.148	23.559
Beschäftigungsquote auf Wirtschaftszweigen			
Landwirtschaft % - 2006/Q1	1,9	2,0	1,5
Verarb. Gewerbe (excl. Baugewerbe) % - 2006/Q1	12,1	10,6	15,5
Baugewerbe % - 2006/Q1	6,8	7,1	6,1
Dienstleistung % - 2006/Q1	79,0	80,1	76,5
Andere % - 2006/Q1	0,3	0,2	0,4
Bildung			
Grund-, Haupt- & Realschule% 2003	29,7	30,9	27,0
Gymnasium & berufliche Schulen % 2003	43,5	41,4	48,1
Hochschule/ Universität % 2003	23,8	24,3	22,8
Andere % 2003	3,0	3,4	2,1

Quelle: Statistiska Centralbyrån und Danmarks Statistik.

Die **Øresundsregion unterscheidet sich in vielen Punkten von der Fehmarnbelt Region**. Kopenhagen ist in diesem Zusammenhang eine relativ kleine Metropole mit etwas mehr als 500.000 Einwohnern, verglichen mit Städten wie Hamburg mit mehr als 1,7 Mio. Einwohnern. Auf der anderen Seite liegt Kopenhagen in einer dichten urbanen Struktur mit mehreren Kommunen. Auf schwedischer Seite zählt Malmö mehr als 271.000 Einwohner und ist ebenfalls integriert in einem Gebiet mit vielen Kommunen. Ungefähr 3.600.000 Einwohner wohnen in der Øresundsregion, während nur knapp eine halbe Million Menschen in der Fehmarnbelt Region lebt.

Etwa 2/3 der Bevölkerung der Øresundsregion haben einen **dänischen Hintergrund**. Auf der schwedischen Seite machen die Dänen etwa 1.5 % der Bevölkerung aus. Einen Teil dazu tragen die **Grenzpendler** bei, deren Quote von 1998 bis 2003 mit mehr als 140 %

gestiegen ist (Schmidt 2006). Der Anteil der Grenzpendler aus Schweden macht etwa 0,8 % vom Arbeitsmarkt in Københavns Kommune, Københavns Amt und Frederiksberg Kommune aus. Berücksichtigt man nur den Arbeitsmarkt in Københavns und Frederiksberg Kommune, erhält man einen Anteil von 1,5 %.

Die **Arbeitslosenquote** ist auf der dänischen Seite bedeutend niedriger als auf der schwedischen. Auf der dänischen Seite beträgt die Arbeitslosenquote 4.7 %, was unter dem Landesdurchschnitt für Dänemark liegt, während die Quote auf der schwedischen Seite 8.9 % ausmacht. Beide Quoten sind aber unter dem Niveau für den Kreis Ostholstein, Land Schleswig-Holstein und des deutschen Bundesniveaus. Die Arbeitslosenquote auf der schwedischen Seite der Øresundsregion liegt etwa auf dem schwedischen Landesdurchschnitt.

Ein wichtiger Faktor für die Dynamik der Region ist das **wirtschaftliche Wachstum** in der Region. Das durchschnittliche **Bruttoinlandsprodukt** in Dänemark lag 2002 bei 32.751 € pro Einwohner, Für Københavns und Frederiksberg Kommune war der Durchschnitt mehr als 48.200 € pro Einwohner. Die Øresundsregion insgesamt hat einen Durchschnitt von 27.358 € pro Einwohner, wo die dänische Seite mit 29.148 € pro Einwohner deutlich über der schwedischen Seite mit 23.559 € pro Einwohner lag. Die Øresundsregion hat ein bedeutend höheres durchschnittliches Bruttoinlandsprodukt als die Kreise in der Fehmarnbelt Region, obwohl Storstrøms Amt ein ähnliches Niveau wie der schwedische Teil der Øresundsregion erreicht.

Ein zweiter Faktor der regionalen Entwicklung in der Region ist der Anteil von **hochqualifizierten Personen** in der Bevölkerung, vgl. Tabelle 8. Groß-Kopenhagen zieht die Gruppe der Hochqualifizierten an und so gibt es zum Beispiel in Frederiksberg Kommune 3 bis 4 mal so viel Hochqualifizierte wie im dänischen Durchschnitt. Ausbildung in Kombination mit der Infrastruktur der Metropole sowie Institutionen und institutionelle Vorteile einer Hauptstadt sind die wesentlichen Gründe für die hohe Wirtschaftsleistung.

Die Øresundsregion weist viele Unterschiede im Vergleich mit der Fehmarnbelt Region auf und ist primär von der Dynamik einer Metropole sowie den institutionellen und politischen Vorteile einer Hauptstadt gekennzeichnet. Keiner dieser Faktoren ist in der Fehmarnbelt Region vorhanden, und somit ist ein **direkter Vergleich der zwei Regionen mit solch unterschiedlichen sozioökonomischen Faktoren nicht sinnvoll** möglich. Die folgende Studie konzentriert sich deswegen auf Erfahrungen, Erfolge, Fehler und die immateriellen Faktoren in der Øresund-Zusammenarbeit, die relevant und nutzvoll für die Fehmarnbelt Region sein können.

5.4.2 Geschichte der Zusammenarbeit

Vor dem Bau der Øresundbrücke gab es keine strategische grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Øresundsregion. Es besteht allgemeine Übereinstimmung, dass die Verbesserung der Infrastruktur eine Voraussetzung für die positive Entwicklung der Øresundsregion war.

Von 1994-1999 bildeten der Großraum Kopenhagen und Schonen die **Interreg II A** Region, in der 119 Projekte mit einer EU-Unterstützung von 13,5 Mio. € durchgeführt wurden. Diese Projekte wurden hauptsächlich in den Bereichen Bildung & Forschung und Wirtschaft & Arbeitsmarkt ausgeführt. Mit dem Interreg III A Programm änderte sich der Schwerpunkt zu einem gewissen Grad, da nun auch die Gebiete Vestsjælland, Bornholm und Storstrøm mit eingeschlossen wurden. Die Projekte waren nun in der Regel auch größer und umspannten mehrere Themenbereiche.

Ausschlaggebend für die weitere Entwicklung war die **Eröffnung der Øresundbrücke** im Jahr 2000. Seitdem hat sich die Interaktion in Form von Reisen, Besuchen, Umziehen und Grenzpendeln vervielfacht. Die Vision der Øresundsregion als einer integrierten Grenzregion ist auf dem Weg der Verwirklichung, auch wenn sich die Akteure bewusst sind, dass die Integration ein gutes Stück langsamer voran kommt als vorausgesehen.

5.4.3 Status der Kooperation

Das Interreg III A Programm nennt drei Pfeiler, die die **Strategie für die Øresundsregion** abstecken. Die Projekte konzentrieren sich demnach auf die Bereiche physische und administrative Strukturen, wirtschaftliche und soziale Funktionen der Region und die Weiterentwicklung der Attraktionskraft der Region.

Die **Interreg-Unterstützung** wird als **wichtiger Faktor und Motor der Integration** angesehen. Es ist bemerkenswert, dass private Akteure in der Vergangenheit Interreg-Projekte kofinanziert haben. Von den 29 Mio. € des Interreg II A Programms waren 2 Mio. € privat finanziert.

Es gibt Projekte und Institutionen, die **unabhängig von Interreg-Zuschüssen** arbeiten. Sie stehen dann aber in der Regel in direktem Zusammenhang mit der festen Querung. Beispiele hiervon sind das Øresundskomitee, das Øresund Network und das Øresundportal. Interreg-Projekte, die direkt an der Weiterentwicklung einer integrierten Region arbeiten, sind zum Beispiel Ørestat, das Øresundsinstitut (teilweise durch Interreg finanziert) und Øresund Environment.

Die **Øresundsregion ist in Kopenhagen und Malmö deutlich sichtbar**. Eine Menge politische Aufmerksamkeit und Pressearbeit unterstützen das wachsende Bewusstsein der Bevölkerung, ein Teil der Øresundsregion zu sein, obwohl nationale Zugehörigkeiten nach wie vor von großer Bedeutung sind.

5.4.4 Beschreibung der Grenzbarrieren

a. Administrative Barrieren

Vor der Eröffnung der Brücke erfassten die dänische und schwedische Regierungen in dem Bericht "Øresund – en region bliver til" (zu übersetzen als "Øresund – eine Region entsteht") eine Reihe von Integrationsbarrieren. Man kam zu dem Schluss, dass es durchaus einige **grundlegende Unterschiede in den Strukturen der Gesellschaften** der beiden Länder gibt, die regionale Bemühungen kaum bezwingen können.

Die Barrieren:

- Unterschiede in den Arbeitsbedingungen, Vorschriften über die Arbeitssicherheit und das Arbeitsmilieu und Unterstützung für Arbeitslose
- der soziale Sektor ist stark EU-reguliert; darüber hinaus bestehen erhebliche Unterschiede in den Wohlfahrtssystemen
- signifikante Unterschiede in der Steuerpolitik; geringe Aussichten auf regionale Lösungen
- verschiedene Vorschriften in Bezug auf Unternehmensgründung und Verbraucherschutz
- Barrieren im Baugewerbe: Unterschiede in Genehmigungsverfahren und technischen Ansprüchen
- unterschiedliche Strukturen in Schulen und Universitäten; Probleme mit der Anerkennung von Schul- und Hochschulabschlüssen.

b. Kulturelle Barrieren

Sprachliche und kulturelle Barrieren haben einen großen Einfluss auf grenzüberschreitende Kontakte sowohl von Personen als auch Unternehmen. Es wurde auch festgestellt, dass ein falsches Bild die Integration viel mehr behindern kann als die tatsächlich existierenden Unterschiede.

c. Andere Barrieren

Das **Wissensdefizit** ist eine feste Barriere in allen Bereichen und sehr schwer zu überwinden. Unwissen über das schwedische Bildungssystem führt zu Unsicherheiten auf Seiten von dänischen Unternehmern. Firmen haben nur begrenzten Zugang zu Wissen und neuen Technologien auf der anderen Seite des Øresunds. Die Behörden haben nur einen unzureichenden Überblick über die Regeln für Pendler. Schlechte, lückenhafte oder sich widersprechende Informationen von verschiedenen Informationspunkten lassen die Menschen unsicher und verwirrt zurück. Weder Bürger noch Unternehmen noch Organisationen haben einfachen Zugang zu verlässlichen Informationen über Steuern, die soziale Gesetzgebung und kulturelle Aktivitäten.

Die **Infrastruktur** ist noch nicht zufrieden stellend entwickelt. Die geografische Distanz hat dazu geführt, dass der östliche Teil von Schonen fast gar nicht von der Brücke profitiert, da der Zeitaufwand zum Pendeln zu groß ist. Die **Brückenmaut** wird als beträchtliche Barriere gegen die Ausnutzung des Potentials der Brücke gesehen.

5.4.5 Erfahrungen und Ergebnisse

Eine Reihe von Problemen wurde gelöst. Das Øresundskomitee verkündet in ihrem Jahresbericht 2005, dass die Agenda der Barrieren einer "**Agenda der Möglichkeiten**" Platz macht.

Ein **Zentrum für Steuerfragen für Grenzpendler** (Grænsegængercenter SkatØresund) wurde etabliert. Probleme im Bildungsbereich sollten auf regionalem Universitätsniveau gelöst werden. Die **Universitätszusammenarbeit** unter dem Dach der Øresundsuniversitet hat bemerkenswerte Fortschritte gemacht.

Das **Informationsdefizit** wurde auf verschiedenen Ebenen angegangen. Einige Anstrengungen waren nur von kurzer Dauer. Kooperationen, die der Bevölkerung zu Gute kommen

sollten, waren nicht erfolgreich – wahrscheinlich aufgrund des mangelnden Interesses. Die Tageszeitung Berlingske Tidende und das schwedische Sydsvenska Dagbladet gaben 14-tätig gemeinsam Öresundsnytt heraus. Der dänische Fernsehsender TV 2/ Lorry und der schwedische öffentliche Sender Sydnytt erarbeiteten ein gemeinsames Fernsehprogramm und auch das Radioprogramm Øresund Direkt wurde ins Leben gerufen. Keines dieser Projekte überlebte die Anfangsphase.

Ob die Situation demnächst anders wird, bleibt abzuwarten. Die dänische Regierung hat kürzlich angekündigt, ein Fernsehprogramm zur Förderung der Integration unterstützen zu wollen. Da sich immer mehr Menschen der eigenen Region zuwenden, wird grenzüberschreitendes Fernsehen als wichtiges Werkzeug der Integration angesehen. Entgegen früheren Ankündigungen bewilligte der Staat für diesen neuerlichen Anlauf jedoch keine zusätzlichen finanziellen Mittel. TV2/ Lorry hätte der Adressat des Integrationsauftrages und der Mittel sein sollen. Wie das Ziel des grenzüberschreitenden Fernsehens nun erreicht werden soll, ist bis heute nicht klar.

In Bezug auf die Informationslücke könnte eine eigene Studie durchgeführt werden, ob es sich dabei um eine Lücke oder eher um ein **Überangebot an Information** handelt. Es gibt eine solch große Anzahl an Webseiten, dass es für den Erstnutzer schwierig ist, sich einen Überblick zu verschaffen. Die Seiten haben alle ihren eigenen Zugangswinkel, aber thematische Überschneidungen lassen sich nicht vermeiden. Die Seite www.oresundregion.org ist die offizielle Seite der Region. Das Øresund Network ist die offizielle Informations- und Marketingorganisation. Das Øresundkomitee hat einen politischen Zugang während Øresunddirekt der Wegweiser zu allen öffentlichen Informationen ist. Die Seite Øresunddirekt wird vom Øresund Network betrieben, wobei das Network zusätzlich noch seine eigene Seite hat. Ferner gibt es weitere, spezialisierte Akteure. Das Problem scheint nicht so sehr zu sein, dass eine keine Informationen gibt sondern eher das Finden der vorhandenen Informationen.

Grenzpendlerzahlen werden oft als Integrationsindikator genommen. Die Anzahl dieser Pendler ist in den letzten Jahren stetig gestiegen, was einige Akteure der Region zu dem Schluss führt, dass die Integration jetzt Fahrt aufnimmt. Auf der anderen Seite muss berücksichtigt werden, dass das Pendeln einseitig und hauptsächlich auf die z.Zt. sehr hohen Kopenhagener Immobilienpreise zurückzuführen ist.

Als übergeordnete Beobachtung kann festgehalten werden, dass der **Integrationsprozess auf allen politischen Ebenen** gefördert wird und dadurch auch das tägliche Leben der Bevölkerung erreicht. Politischer Wille forciert die Integration. Eine Liste der zum Teil neu gegründeten Institutionen zur Integrationsförderung ist auf der Webseite des Øresundkomitee (www.oresundskomiteen.dk) ersichtlich.

5.4.6 Sonderfall: die Seegrenze

Eine **Seegrenze fordert die Geduld der Menschen** heraus. Das Überschreiten einer Landgrenze erfolgt in einem Wimpernschlag. Dagegen beinhaltet eine Seegrenze zwei Barrieren. Zum einen: die See. Ein Gewässer per Schiff zu überqueren benötigt Zeit und ist für Pendler lästig. Zum zweiten: die Grenze. Eine Grenze zu überqueren bedeutet, ein anders Land zu betreten. Obwohl Land und Leute ähnlich sein können, sind sie doch nicht gleich. Unab-

hängig davon, ob es sich um Arbeit, Freizeitaktivitäten oder Urlaub handelt, eine Grenzüberschreitung setzt ein Minimum an Bereitschaft voraus, sich auf eine andere Kultur einzulassen.

Sowohl die See als auch die Grenze können sowohl negative als auch positive Bedeutungen haben. Für wirtschaftliche Integration ist die See eine klare Barriere, da sie Zeitverlust bedeutet. Für Touristen kann eine Fährfahrt durchaus eine spannende Zugabe im Urlaub sein. Eine Grenze zu überqueren kann ermüdend oder sogar erschreckend sein. Es kann aber auch eine Herausforderung und Anziehungspunkt sein.

Obwohl der Øresund die gleiche Breite für Schweden und Dänen hat, heißt dies nicht, dass die Barriere gleich gefühlt wird. Man kann eine Tendenz der stärkeren Anziehungskraft der Metropole Kopenhagen feststellen.

Eine **feste Querung kann nicht alle Barrieren überwinden**. Der Bau einer Brücke ist ein Infrastrukturprojekt. Wirtschaftliche Integration kann dadurch gefördert werden und die Interaktion zwischen Menschen wird einfacher. Allerdings wird das mentale Zusammenwachsen nur eine indirekte Konsequenz aus einer Brücke sein und ist nicht ihr automatisches Ergebnis. Eine feste Querung lässt nicht die Unterschiede zwischen Währungen, Steuern, Arbeitsmärkten und Sozialsystemen verschwinden. Sie kann jedoch als Katalysator des Integrationsprozesses dienen.

5.4.7 Strategien

Das Öresundkomite entwickelte 2005 einen Handlungsplan (Handlingsplan 2005) mit drei Hauptzielen:

- a) nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum vorantreiben
 - durch Optimieren der Rahmenbedingungen
 - durch Klarstellen der Möglichkeiten
 - durch Anheben des Profils der Region auf internationaler Ebene

- b) tägliche Integration unterstützen
 - durch Erhöhung der Mobilität
 - durch Erleichterung der Interaktion von Vorschriften und den Systemen
 - durch Unterstützung von Identität und Legitimität

- c) festere Bindungen innerhalb der Region schaffen
 - durch das Stärken der Infrastruktur und Kommunikation
 - durch Fördern einer integrativen Entwicklung
 - durch Fördern von Solidarität und breiter Zusammenarbeit

5.4.8 Zusammenfassung

2003 veröffentlichte die OECD ihren Bericht über die Øresundsregion und kam zu dem Schluss, dass **Integration ein langsamer und schwieriger Prozess** ist. Eine andere Analyse kommt zu dem Schluss, dass die Øresundsregion weiterhin eine sowohl kulturell als auch politisch symbolische und strategische Konstruktion ohne kulturellen oder kommuni-

kativen Inhalt ist (Falkheimer, 2004). Die regionale Identität ist eine Vision, die erst langfristig Hoffnung auf Einzug in die Köpfe der Bevölkerung gibt. Es dreht sich also nicht so sehr darum, die Grenze abzuschaffen, sondern das Beste aus den Möglichkeiten machen.

Anderes kann für die Fehmarnbelt Region nicht erwartet werden. Es bleibt abzuwarten, ob die Region die gleiche politische Unterstützung wie die Øresundsregion erhalten wird. Integration passiert langsamer als erwartet und es wird heute eher in Generationen als in Jahren gerechnet. Es scheinen die Politiker zu sein, die die größten Potentiale in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sehen. Sie erhoffen sich die Lösung einiger Probleme wie die Knappheit an Wohnungen und Arbeit auf dänischer Seite und dem Angebot an beiden auf schwedischer Seite. **Inwieweit die Fehmarnbelt Region Ideen übernehmen kann bleibt zwar fraglich, aber gewisse Parallelen sind erkennbar und der Erfahrungsaustausch wäre sinnvoll.**

5.5 Fyn-Vestsjælland

Die dänischen Inseln Fyn und Sjælland sind seit 1997 (Bahn) bzw. 1998 (Autobahn) durch eine feste Verbindung über den Großen Belt miteinander verbunden. Da es sich hier nicht um eine nationale Grenze handelt, soll nur ganz kurz auf einige Effekte der Errichtung einer festen Verbindung über eine größere Wasserstraße eingegangen werden.

Die Verbindung über den Großen Belt besteht aus **drei separaten Wasserquerungen**: einer kombinierten Flachbrücke für Auto- und Eisenbahn zwischen den Inseln Fyn und Sprogø (ungefähr in der Mitte des Belts), sowie einer Straßenhochbrücke und einem doppelten Eisenbahntunnel zwischen Sprogø und Sjælland.

Durch die Errichtung der festen Verbindung wurden Sjælland und insbesondere die Hauptstadtregion Kopenhagen mit den restlichen größeren Städten des Landes und der Halbinsel Jütland direkt verbunden. Sie wurde der Start der Planungen eines größeren Systems fester Straßen- und Eisenbahnverbindungen, die Skandinavien mit dem europäischen Kontinent verbinden sollen.

Die Planungsphase der Großen Belt Verbindung stand **im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses** und der Medien in Dänemark. Die Argumente für und gegen eine Verbindung sind ausgiebig diskutiert worden. Die politische Entscheidung zum Bau wurde nur möglich unter der Voraussetzung, dass die Brücke die Steuerzahler nicht belasten dürfe. Dies wurde durch die Mautlösung und durch den privatfinanzierten Bau möglich, wobei der Staat allerdings die Garantie für die Baukredite übernahm. Auch in der Bauphase hielt das öffentliche Interesse an. Während es Anfangs viele Brückengegner gab, wurde die Baustelle zunehmend ein nationales **Touristenziel**. Die Medien berichteten fortwährend und ausführlich über den Stand der Bauarbeiten.

Die unmittelbar an der festen Verbindung gelegene Region besteht aus zwei Ämtern: Vestsjælland und Fyn, die aber keine formelle Zusammenarbeit betreiben und prinzipiell getrennten Planungsregionen angehören. Ein paar sozioökonomische Fakten können der folgenden Tabelle entnommen werden:

Tabelle 9: Sozioökonomische Fakten Fyn-Vestsjælland

Bevölkerung am 1. Januar	
	2006
Vestsjællands Amt	307.207
Fyns Amt	478.347
Arbeitslose in % der arbeitsfähigen Bevölkerung	
	2005
Vestsjællands Amt	5,9
Fyns Amt	6,5
Querungen über die Große Belt Brücke	
	2005
Kfz. Total	9.300.000
Kfz. pr. Tag	25.400
Zugfahrgäste pr. Tag	22.000 (2006)

Quelle: Danmarks Statistik, DSB und Sund & Bælt.

In der Region leben etwa 800.000 Menschen. Die Arbeitslosigkeit liegt – wie im restlichen Dänemark – z.Zt. auf sehr niedrigem Niveau.

Täglich queren mehr als 25.000 Kraftfahrzeuge die Brücke. In den Sommermonaten sind es an manchen Tagen über 40.000. Im Jahre 2005 stieg der durchschnittliche tägliche Verkehr um 7,4 %, auch durch die Einführung neuer Sonderangebote und einer Reduzierung des Normalpreises von 235,- auf 200,- DKK (27 €). Auch die andauernde Hochkonjunktur mag die Steigerung zum Teil zu erklären.

Auch der Zugverkehr hat zugenommen, das Platzangebot wurde im Vergleich zur Fährquerung fast verdreifacht. Einige Inlandsflugverbindungen (Kopenhagen-Esbjerg, -Odense, -Vojens) und –fährverbindungen (Halsskov-Knudshoved, Grenå-Hundested, Schnellfähre Århus-Kalundborg) wurden eingestellt, andere reduziert. Die für Reisende nach Århus und Nordjütland interessante Fähre Sjællands Odde-Ebeltoft wurde auf Schnellfähren umgestellt und kann sich so der Konkurrenz der Brücke stellen.

Z.Zt. ist ungefähr zwei Drittel der dänischen Industriekapazität westlich des Großen Belts lokalisiert. Es ist schwierig zu sagen, welche genauen Konsequenzen die feste Verbindung auf die Industrievertielung hatte. Ohne Zweifel gibt es aber ein breites Spektrum von Abhängigkeiten zwischen der generellen kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung und der ständigen Möglichkeit des Transports über den großen Belt. Die Logistikkosten des Transports über den Großen Belt haben sich entscheidend verringert.

Die **Pendleraktivitäten** über den Großen Belt haben besonders auf der Osthälfte der Insel Fyn zur wirtschaftlichen Entwicklung und zu weitgehenden Maßnahmen der Stadtentwicklung beigetragen. Die ehemaligen Fährorte Korsør und Nyborg sind attraktive Pendlergemeinden eines Großraums mit den Endpunkten Odense und Kopenhagen-Malmö geworden. Die ganze Insel Fyn ist Teil der dynamischen Großregion Kopenhagen geworden. Insbesondere hoch Ausgebildete pendeln zahlreich zwischen Kopenhagen und Odense.

Obwohl die feste Verbindung die Integration Dänemarks gefördert hat und die Wettbewerbsfähigkeit durch die sehr wichtigen wirtschaftlichen Impulse und den Produktivitätsfortschritt verbessert wurde, zeigt eine Analyse des Pendlerverhaltens aber auch, dass nach wie vor eine Trennung des Landes am Großen Belt sichtbar ist. Der Belt ist folglich als Barriere nach wie vor sichtbar, und Dänemark ist immer noch in zwei funktionale Entwicklungsachsen geteilt: Kopenhagen-Sjælland einerseits und Odense – "Dreiecksgebiet" Kolding-Vejle-Fredericia – Århus andererseits. Hier ist die lokale wirtschaftliche Aktivität und Pendeln nach wie vor an den historischen Verflechtungen orientiert (Rasmussen 2004).

Die Aspekte des **Umweltschutzes** während der Bauphase wurden gründlicher als bei allen vorhergehenden Bauprojekten untersucht. Auch anschließende Untersuchungen bestätigen, dass die marine Fauna und Flora im Großen Belt weder qualitativ noch quantitativ gelitten hat, so dass die Bedingungen der so genannten Null-Lösung – die Sicherung einer tragfähigen Entwicklung – erreicht wurden. Zu guter letzt kann gesagt werden, dass die gesellschaftliche Akzeptanz der Brücke sehr hoch ist. Eine Gegnerschaft bzw. Nostalgie zur Zeit der Fährquerung ist kaum messbar.

5.6 Zusammenfassung der Fallstudien: Relevanz für die Fehmarnbelt Region

Tabelle 10. Zusammenfassung der grenzrelevanten Charakteristiken der untersuchten Benchmarking Regionen.

Grenz-region	Nationale Grenze	Landgrenze (LG) Seegrenze (SG)/ feste Querung (FQ)	Andere geogr. Trennung	Zentren von Wirtschaft und Bevölkerung: nah oder entfernt der Grenze	Geogr. Distanz zwischen wichtigsten Wirtschaftszentren (km in direkter Linie / Zeit)	Potential der Interpenetration ohne nationale Grenze ¹	Unterschiede in Sprache, Kultur, öffentlichen Einrichtungen
Storstrøms Amt/ Ostholstein-Lübeck	DK – D	SG+Fähre (Zukunft: evtl. SG+FQ)	---	entfernt (Lübeck, Vordingborg)	hoch / hoch	niedrig	hoch
Sønderjylland/ Schleswig	DK – D	LG	---	nah (Flensbg., Aabenraa)	niedrig / niedrig	hoch	hoch
Øresunds-region	DK – S	SG+FQ (Vergangenheit: SG+Fähre)	---	nah (Kopenh., Malmö)	niedrig / medium	sehr hoch	medium
Fyn/ Vestsjælland	---	SG+FQ (Vergangenheit: SB+Ferry)	---	entfernt (Odense, Copenh.)	medium / hoch	medium	keine
Ems-Dollart-Region	NL – D	LG	dünn besiedelte Grenz-region	entfernt (Groningen, Oldenbg.)	medium / medium	medium	medium
EU-REGIO	NL – D	LG	---	nah (Enschede-Hengelo) - medium (Münster)	niedrig / medium	hoch	medium

¹ Einschätzung des IFR. "Grenze" beinhaltet alle kulturellen, linguistischen und institutionellen Barrieren.

Der Überblick fasst die wichtigsten Kennzeichen der untersuchten Benchmarking Regionen zusammen. Es wird klar, dass keine Region in allen Charakteristiken mit der Fehmarnbelt Region vergleichbar ist. Ebenso wird klar, dass die Voraussetzungen für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Fehmarnbelt Region schlechter sind als die der anderen Regionen. Dies gilt zumindest, so lange noch keine feste Beltquerung existiert. Die "kritische Masse" für die Entwicklung neuer grenzüberschreitender Kooperationen ist ebenfalls kleiner als in allen anderen Regionen mit Ausnahme der Ems-Dollart-Region. Die Relevanzanalyse muss sich daher auf jeden einzelnen Punkt konzentrieren, um dann die Möglichkeiten für die Fehmarnbelt Region zusammenzufassen.

5.6.1 Transportinfrastruktur – der Bau einer festen Beltquerung

Sowohl die innerdänische Region Fyn-Vestsjælland als auch die Øresundsregion zeigen, dass der Bau einer **festen Querung die Barriere einer Wasserstraße deutlich verringert**. Alle sozioökonomischen Faktoren weisen exponentielle Steigerungen in Interaktion, Pendeln und Wirtschaftswachstum auf, die direkt auf die verbesserte Transportinfrastruktur zurück zu führen sind. Nur ein Teil dieser Entwicklungen wird auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zurückgeführt. Der Verlust von Arbeitsplätzen aufgrund der Einstellung des Fährbetriebs war augenscheinlich nicht von Bedeutung. Der Tourismus hat sich aufgrund des leichteren Zugangs zur Region verstärkt. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass die Øresundbrücke selbst keine Grenzbarrieren zwischen Dänemark und Schweden abbaute. Auf der anderen Seite zeigten die erhöhte Interaktion und Kooperation die Schwierigkeiten und Probleme auf, die nun auch die Aufmerksamkeit der Politiker erregten. Dies hat zu gemeinsamen Initiativen geführt, die Barrieren verkleinern und Bedingungen für Grenzpendler verbessern sollen.

Die Fallstudien in der **Ems-Dollart-Region und Sønderjylland-Schleswig** zeigen gleichfalls die **Bedeutung einer grenzüberschreitenden Infrastruktur**. In der Ems-Dollart-Region hat die Verbesserung der Infrastruktur in der ersten Interreg-Phase zu einer verbesserten Entwicklung und Zusammenarbeit geführt. Ein Best-Practice-Beispiel und bisher einzigartiges Projekt ist die Kofinanzierung von regionalen Partnern auf beiden Seiten der Grenze einer Autobahn, die ausschließlich auf deutschem Territorium verläuft. Die Autobahn verbindet die Region mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet und dem dortigen Wirtschaftsmarkt. Alle Beteiligten unterstreichen die Bedeutung dieser einzigartigen Finanzierung einer öffentlichen Straße, die direkte positive Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft auf beiden Seiten der Grenzen hat. Das Projekt hat auch deutliche Auswirkungen auf Transportzeiten und die gefühlte Distanz in der Ems-Dollart-Region, die durch eine gezielte Informationspolitik der Akteure drastisch verringert wurde. Dieses Projekt wird von den Partnerinstituten klar als Best-Practice-Beispiel und echte grenzüberschreitende Zusammenarbeit zum gemeinsamen Vorteil bewertet.

Vor dem Hintergrund der Fallstudien Fyn-Vestsjælland und Øresundsregion kommen die Partnerinstitute zu dem Schluss, dass der Bau einer **festen Querung über den Fehmarnbelt positive Auswirkungen auf die Entwicklung von grenzüberschreitender Zusammenarbeit** haben und die Vision einer integrierten Fehmarnbelt Region ein gutes Stück näher bringen wird. Dies ist nur teilweise auf die Zeitersparnis von 30-40 Minuten beim Transport zurückzuführen. Der Effekt würde noch deutlich gestärkt, würde die Brückenmaut deutlich unter dem heutigen Preis einer Fährfahrkarte – besonders für Vielfahrer – liegen. Die gefühlte Distanz wird sich maßgeblich verringern, weil die Brücke zum einen ständig zur Verfügung stehen und zum zweiten ganz einfach sichtbar sein wird.

In Sønderjylland-Schleswig wurde sich im Bereich der Infrastruktur auf den öffentlichen Regionaltransport konzentriert. Es wurden spürbare Verbesserungen in den grenzüberschreitenden Transportsystemen erzielt. Es bleibt jedoch schwierig, den wirklichen Mehrwert festzustellen. Zumindest die Bahnstrecke Niebüll-Tønder entspricht nicht den Erwartungen. Grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsmittel stellen in der Regel in einer ländlichen Umgebung wie Sønderjylland-Schleswig keine adäquate Alternative zum eigenen privaten

Transport dar, weil die realen Transportzeiten nicht wettbewerbsfähig sind. Die Partnerinstitute empfehlen, **keine zu hohen Erwartungen in ein integriertes öffentliches Transportnetz** zu setzen.

5.6.2 Politische Entwicklung

Alle vier internationalen Benchmarking Regionen haben einen höheren **Institutionalisierungsgrad** erreicht als die Fehmarnbelt Region. Sie haben grenzüberschreitende Sekretariate mit bis zu 24 Vollzeit- und 12 Teilzeitkräften (EUREGIO 2006) eingerichtet. Außerdem gibt es grenzüberschreitende Informationszentren für die Öffentlichkeit (Pendeln, Steuer, Sozialsysteme) und grenzüberschreitende politische Gremien. Die letztgenannten haben jedoch keine wesentlichen Beschlusskompetenzen. Ihre Funktion ist hauptsächlich beratend: gemeinsame Interessen finden, Netzwerke schaffen und die Definition von gemeinsamen Zielen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Der Effekt der politischen Institutionalisierung lässt sich nur sehr schwer messen. Die **Øresundsregion und die EUREGIO haben eindrucksvolle institutionellen Rahmen** geschaffen, die ohne Zweifel Auswirkungen auf die Kontinuität der Zusammenarbeit und eine Erhöhung der grenzüberschreitenden Aktivitäten zur Folge hatten und haben. Letzteres gilt auch für die Region Sønderjylland-Schleswig. Auf der anderen Seite wird klar, dass grenzüberschreitende Zusammenarbeit selbst in hochentwickelten Grenzregionen stark von externer Finanzierung abhängt. Dies geschieht hauptsächlich durch Interreg. Das EUREGIO-Budget für 2006 weist unter anderem folgende Einnahmen auf: 16,5% Mitgliederbeiträge und 64,8% Interreg (www.euregio.de).

Besonders in **Sønderjylland-Schleswig wurde der grenzüberschreitende Regionalrat als ineffektiv** kritisiert. Ab 2007 wird er von 42 auf 22 Mitglieder reduziert. In der EUREGIO dagegen besteht Einvernehmen darüber, dass das Zusammenlegen der beiden grenzüberschreitenden Sekretariate zu einem einzigen mit nur einem Geschäftsführer (eine in der ganzen Region bekannte Person, die den Posten seit 1998 innehat) ein Erfolg war, der zu einer erhöhten Integration und besseren grenzüberschreitenden Effizienz geführt hat.

Eine Schwäche aller grenzüberschreitenden Institutionen ist das **Fehlen von Beschlusskompetenzen**. Die nationale Souveränität wird im Prinzip nicht angetastet. Letztlich können ausschließlich die nationalen Behörden bindende Auskünfte über Gesetze, Steuern und die Sozialsysteme geben. Nur nationale Parlamente können die Gesetzgebung ändern. Daher ist die grenzüberschreitende Institutionalisierung wie das Schaffen einer Euroregion keine absolute Voraussetzung für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Der unmittelbar sichtbare Nutzen liegt im expliziten Marketing der Kontinuität des Prozesses.

5.6.3 Wirtschaftliche Entwicklung

In diesem Bereich hat noch keine Benchmarking Region große Erfolge vorzuweisen, die auf grenzüberschreitenden Initiativen basieren. Es gilt jedoch, dass die **Verbesserung der Infrastruktur Investoren anzieht**, sowohl national als auch grenzüberschreitend. Das beeindruckende Wirtschaftswachstum in der EUREGIO kann nicht unbedingt auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit zurückgeführt werden. Nicht einmal in der EUREGIO haben

die grenzüberschreitenden Interdependenzen ein solches Ausmaß erreicht, dass sie die Verbindungen zur jeweiligen nationalen Wirtschaft ersetzen könnten (Lammers 2004).

Sønderjylland-Schleswig weist eine eigene Situation auf. Eine Reihe von dänischen Unternehmen eröffnete besonders in den 1960er und 1970er Jahren Filialen auf der anderen Seite der Grenze. Historische Nostalgie und die Existenz der dänischen Minderheitsinstitutionen könnten eine Erklärung dafür sein, warum gerade Schleswig als Standpunkt auf dem deutschen und europäischen Markt gewählt wurde. Im Allgemeinen ist Marktnähe jedoch nicht unbedingt ein Kennzeichen der Benchmarking Regionen. Ausnahme ist die Øresundsregion, wo die zentrale Lage in Skandinavien ohne Zweifel von Vorteil ist.

Grenzhandel auf Individualebene ist in allen vier internationalen Vergleichsregionen von Bedeutung. Während die Unterschiede in Steuern und dadurch im Einzelhandelspreis den Handel an der deutsch-dänischen und dänisch-schwedischen Grenze zum Großteil erklären, fördert das unterschiedliche Warenangebot auch den Handel in die andere Richtung.

Die **Integration des Arbeitsmarktes** ist eine Herausforderung in allen Benchmarking Regionen. Während die Øresundsregion hier recht erfolgreich scheint, sieht die Lage in den übrigen Regionen anders aus. Zum Beispiel ist die erhöhte grenzüberschreitende Mobilität insbesondere in Sønderjylland-Schleswig auf die temporären Schwierigkeiten auf dem deutschen Arbeitsmarkt, der mit einer hohen Arbeitslosigkeit zu kämpfen hat, zurückzuführen. Diese Region zeigt auch, dass Grenzpendeln ein temporäres Phänomen ist. Nach durchschnittlich drei Jahren kehren die Grenzpendler in der Regel in den nationalen Arbeitsmarkt ihres Wohnortes zurück (Schmidt 2006).

5.6.4 "People-to-People" – die Beseitigung von kulturellen Barrieren

"People-to-People"-Aktivitäten sind ein Schwerpunktthema in allen Benchmarking Regionen. Ihr Hintergrund kann als idealistisch beschrieben werden: Das Zusammenführen von Menschen soll Grenzen überwinden, Freundschaften entstehen lassen und eine Offenheit gegenüber der anderen Kultur schaffen, um so in der Gesamtheit Integration zu fördern. People-to-People Projekte sollen den Anteil an transnationalen Grenzbewohnern in der Bevölkerung erhöhen.

Resultate der People-to-People-Aktivitäten sind schwer zu messen. Kulturelle Unterschiede können ausschlaggebend sein, wie die verschiedenen Festivaltraditionen in Sønderjylland-Schleswig zeigen. Auch können die kleinen, rein projektorientierten Interreg-Programme ein Problem darstellen. Sprachprojekte in Kindergärten haben nur begrenzten Erfolg, wenn sie nicht durch eine Sprachstrategie in der Schule wieder aufgegriffen werden. Die Auswirkungen von jährlichen Jugendveranstaltungen sind ebenfalls schwer einzuschätzen. Sogar ein Schulaustausch beispielsweise im Gymnasium kann in isolierten Grenzregionen Effekte haben, die der Region nicht direkt zu Gute kommen, wenn z.B. die Schüler die Region später für eine universitäre Ausbildung verlassen.

Die EUREGIO ist die Benchmarking Region, in der People-to-People Aktivitäten sehr hoch priorisiert wurden mit dem Ziel, eine integrierte Grenzregion zu schaffen. Selbst hier müssen aber Grenzen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit akzeptiert werden.

5.6.5 Informationsdefizit

Das angenommene oder tatsächlich existierende **Informationsdefizit** ist eine ständig genannte Barriere für grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Menschen kennen sich nun einmal mit ihrem eigenen Land, dessen sozialen, juristischen, politischen Systemen und der politischen Kultur (dies beinhaltet auch den jeweils stillschweigend akzeptierten Grad des Regelbruchs und/ oder die Strenge, mit der nationales und EU-Recht interpretiert wird) am besten aus. Die Medien sind an einer Berichterstattung über Themen auf der anderen Seite der Grenze nicht interessiert und verweisen als Grund auf das angebliche Desinteresse in der Bevölkerung. Grenzüberschreitende Informationszentren können den offensichtlichsten Informationsdefiziten entgegentreten, aber ihre Möglichkeiten der weiten Verbreitung ihrer Informationen sind begrenzt. Informationsdefizite werden zu einem gewissen Grad immer existieren und grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird weiterhin von "**Grenzexperten**" abhängen. Dies sind Personen, die tatsächlich mit beiden sozio-kulturellen Systemen der Grenzregion vertraut sind.

Hier sind die EUREGIO und die Ems-Dollart-Region sehr erfolgreich mit der Einsetzung von "**Anchor-Men**" für verschiedene Aspekte der Zusammenarbeit. Diese Personen sind auf beiden Seiten der Grenze bekannte Akteure mit langjähriger Erfahrung in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, die sich der Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verschrieben haben.

6 Barrieren und Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Bei der Analyse von grenzüberschreitenden Zusammenarbeiten treten immer wieder Barrieren, Probleme und Hindernisse in den Vordergrund. Einige dieser Barrieren werden mit der Zeit überwunden; allerdings tauchen dann in der Regel am Horizont bereits neue auf.

Unabhängig davon, ob es sich um die dicht bevölkerte Øresundsregion, die auf einer stabilen Basis stehende EUREGIO oder der Zielregion dieser Studie handelt, haben alle Regionen eines gemeinsam: sie kommen irgendwann an einen Punkt, wo die Hindernisse für eine weiterführende Integration unüberwindbar erscheinen. Zu diesen Hindernissen gehören nationale **Gesetzgebung und Prioritäten und Unterschiede in Steuer- und Sozialsystemen**. Es gibt jedoch auch **gefühlte Barrieren**, die von großer Bedeutung sein können.

In diesem Kapitel werden die Barrieren eingehender untersucht und einer zukunftsorientierten Evaluation unterzogen. Die Barrieren werden in verschiedene Kategorien eingeteilt. Als erstes werden **administrative und strukturelle Barrieren** untersucht. Sie haben ihren Ursprung in den unterschiedlichen nationalen Hintergründen oder andere Ursachen. Der zweite Teil des Kapitels konzentriert sich auf die **kulturellen Barrieren**. Abschließend werden andere Barrieren wie **mentale Barrieren** und die Diskussion um eine feste Beltquerung untersucht. Bei der Analyse ist die Unterscheidung der Barrieren auch nach Sektor wichtig. Das Kapitel schließt mit einer Diskussion der Potentiale – was könnte erreicht werden, wenn die Barrieren verkleinert oder sogar ganz verschwinden würden.

6.1 Administrative und strukturelle Barrieren

Administrative Barrieren behindern grenzüberschreitende Zusammenarbeit wie kaum eine andere Gruppe von Hindernissen. Sie kommen hauptsächlich als verschiedenen Gesetze und Vorschriften zum Ausdruck. Sie sind insbesondere für wirtschaftliche Zusammenarbeit und dem gemeinsamen Arbeitsmarkt von Bedeutung. Im Bereich der People-to-People-Aktivitäten spielen sie dagegen kaum eine Rolle.

Der **dänische Arbeitsmarkt** leidet momentan in bestimmten Bereichen an einem hohen Mangel an Arbeitskräften. Der deutsche Arbeitsmarkt weist eine hohe Arbeitslosigkeit – auch in den von dänischen Unternehmen gesuchten Bereichen – auf, so dass die Arbeitsmärkte gute komplementäre Partner sein könnten. Die **Unterschiede in den Steuer- und Sozialsystemen** und den Regelungen im Bereich Arbeitslosigkeit führen jedoch dazu, dass eine grenzüberschreitender Arbeitsvermittlung schwierig zu etablieren ist. Zum einen sind noch nicht alle Aspekte in den oben genannten Bereichen geklärt und zweitens muss der potentielle Arbeitnehmer gewillt sein, die Hindernisse zu überwinden. Die Entscheidung des Interessenten hängt auch von anderen Faktoren ab – wie zum Beispiel Sprache – aber schon die administrativen Barrieren können schwer überwindbar sein. In Sønderjylland-Schleswig und der Øresundsregion bieten Informationsbüros Hilfe für angehende Grenzpendler an. Obwohl die Potentiale eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarkts im Prinzip noch beträchtlich sind, zeigen unsere Modellberechnungen aber auch, dass man hier nicht

zu große Erwartungen stellen darf; insbesondere falls das Problem der hohen Arbeitslosigkeit in Deutschland gelöst wird.

Unternehmen sehen sich auf mit dem Problem der **unterschiedlichen Regulierungen** konfrontiert. Ein Beispiel ist der Technische Überwachungsverein (TÜV). Durch technische Tests wird der Qualitätsstandard bestimmter Produkte sichergestellt. Obwohl es meist EU-weite Qualitätsstandards gibt, setzt der TÜV höhere Maßstäbe an. Dies ist zwar für vergleichbare Produkte aus Deutschland genauso, aber die Qualitätskontrolle gemäß TÜV ist sowohl zeitaufwendig als auch teuer und wird von dänischen Unternehmen als zusätzliche Kosten bewertet. Von den dänischen Interviewpartnern in der Fehmarnbelt Region haben einige sich dennoch für den Eintritt in den deutschen Markt entschieden, während andere abgeschreckt wurden.

Eine große Zahl der Akteure vertraut auf die fortschreitende **Harmonisierung im EU-Recht**. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass zumindest bei Richtlinien durch unterschiedliche Interpretation Barrieren bestehen bleiben können.

Einige Unternehmen verwiesen in den Interviews auf eine Barriere, die jedoch nur in den wenigsten Fällen zum Tragen kommt: den **Betriebsrat** in Deutschland. Das ausgeklügelte System der Arbeitnehmervertretungen bereitet dänischen Unternehmen manchmal Schwierigkeiten. Grund ist sicher die Gewohnheit des weniger geregelten dänischen Arbeitsmarkts. Diese Barriere ist aber prinzipiell ein reines Wissensdefizit.

Der **Bildungssektor** wies in den Interviews auf eine hohe sektorspezifische Barriere hin: die **Unterschiede vor allem in den Systemen der beruflichen Ausbildung**. Die Interviewpartner arbeiten hauptsächlich in praxisorientierten Ausbildungen. Während in Deutschland das so genannte duale Ausbildungssystem mit einer konstanten Mischung aus Schule und praktischer Arbeit gilt, ist das dänische System schulorientierter. Dänische Schüler haben umfangreichere Prüfungen zu bestehen und die Ausbildung wird insgesamt als herausfordernder und professioneller angesehen. Dies ist eine Barriere, die von den Projektpartnern nicht abgebaut werden kann. Sie müssen innerhalb des Systems arbeiten. Verständnis für das andere System und dessen Inhalte erleichtern die Zusammenarbeit allerdings. Hier kann der Vorteil, über einen langen Zeitraum denselben Partner zu haben, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

In Beziehung zu den **strukturellen Barrieren** müssen zwei Konzepte von Strukturen unterschieden werden. Es gibt Strukturunterschiede aufgrund von lokalen und regionalen Ebenen und solche – im Grunde rechtlicher Natur – die eine unterschiedliche Arbeitsverteilung an Institutionen bedeutet. Strukturelle und administrative Barrieren sind in der Regel verwoben, da Strukturunterschiede häufig auf nationaler Gesetzgebung basieren.

Institutionen, die es in einem Land nur auf **regionaler Ebene** gibt, kann es in dem anderen auch auf **lokaler Ebene** geben. Ein anderer Fall kann entstehen, wenn eine öffentliche Einrichtung einer privaten (z.B. einer gemeinnützigen) Einrichtung gegenübersteht. Dies kann zu Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit führen, da unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt werden. Ein weiterer Unterschied kann sich durch die rechtlich unterschiedlich

festgelegten Arbeitsbereiche ergeben. Die nationale Gesetzgebung überträgt bestimmten Institutionen gewisse Aufgaben. Dies kann von Land zu Land variieren.

Das bereits angesprochene Beispiel der Industrie- und Handelskammer Lübeck (IHK) und des Storstrøm Erhvervscenters (SEC) verdeutlicht beide Barrieren. SEC ist ein regionaler Akteur, der auch Ansprechpartner für das Netz der lokalen Wirtschaftsvertretungen ist. Diese lokalen Akteure kooperieren in Projekten mit regional tätigen deutschen Projektpartnern. Beispiel einer solchen Zusammenarbeit ist das Projekt eines deutsch-dänischen Innovationsnetzwerks Oldenburg-Næstved, in dem Næstved Egnens Erhvervscenter mit der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (EGOH) zusammenarbeitete. In diesem ergaben sich aus den unterschiedlichen Ebenen keine Probleme, da es sich um geografisch begrenzte Gebiete im Projekt handelte. Im Beispiel der IHK ist jedoch zu sehen, dass die IHK bereits auf der untersten Ebene in Deutschland angesiedelt ist. Sie umfasst jedoch nicht nur das Gebiet vom Kreis Ostholstein und der Stadt Lübeck, sondern auch die Kreise Stormarn und Segeberg sowie das Herzogtum Lauenburg. Außerdem ist die IHK nicht für Regionalentwicklung zuständig. Sie ist eine Organisation für ihre Mitglieder und wird hauptsächlich von diesen finanziert. Das SEC dagegen ist eine Institution von Storstrøms Amt und hat daher einen teilweise anderen Arbeitsbereich. Kooperationen sind selbstverständlich nicht nur möglich sondern werden auch durchgeführt; die Barriere liegt in den wechselnden Kooperationspartnern.

Konstante Kooperationspartner, unabhängig davon ob es sich um Organisationen oder Einzelpersonen handelt, sind eine solide Voraussetzung für eine gute Zusammenarbeit. In dieser Frage bestand vollkommene Einigkeit bei allen Interviewpartnern. Es ist natürlich möglich, Projekte mit neuen Partnern zu starten, allerdings muss dann immer eine Phase des Kennenlernens und der Vertrauensbildung eingerechnet werden. Es gibt immer einen starken persönlichen Aspekt bei Zusammenarbeiten. Wenn nach Abschluss eines erfolgreichen Projekts eine Folge- oder ein neues Projekt angefangen wird, ist diese Extrazeit nicht notwendig. Eine Basis auf der die Zusammenarbeit aufbauen kann besteht dann bereits. An sich stellt es für das SEC kein Problem dar, sowohl mit der IHK als auch mit der EGOH zu kooperieren. Sie können beide konstante Projektpartner sein. Für das SEC stellt sich nur die Aufgabe die Ziele des Projekts genau zu definieren und eine der beiden (oder natürlich eine ganz andere Institution) anzusprechen.

Strukturelle Barrieren sind nicht nur in der Wirtschaft zu finden. Auch politische Strukturen sind unterschiedlich. Dies gilt besonders für die Kompetenzen der unterschiedlichen Ebenen im politischen System. Da es sich hier um Regionen in zwei verschiedenen Ländern handelt werden diese Unterschiede weiter fortbestehen. Auf welche Art und Weise sich die **Strukturreform in Dänemark** langfristig auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auswirken wird, kann noch nicht abschließend bewertet werden.

Eine wichtige Barriere in Grenzregionen überhaupt und besonders in der Fehmarnbelt Region ist der **unterschiedliche Aufbau von Vereinigungen**. Während ein "Forening" in Dänemark in der Regel eine private Organisation ist, handelt es sich bei einem deutschen "Verein" um eine gemeinnützige Einrichtung, die somit berechtigt ist, Interreg-Unterstützung zu bekommen. Der dänische "Forening" dagegen ist dazu nicht berechtigt, was Koopera-

tionen stark verkomplizieren kann. Auch die nationalen Interreg-Strukturen können Projekte erschweren. Während in Ostholstein das Interreg-Sekretariat über die Kofinanzierung durch Interreg entscheidet, tut dies abschließend auf dänischer Seite der Økonomiråd (Wirtschaftsrat) von Storstrøms Amt.

Im System der Finanzierungsbewilligung liegt eine andere Barriere – sozusagen hinter den Kulissen. Einige Interviewpartner beobachteten, dass **Unterstützung in Dänemark und Deutschland nach verschiedenen Prinzipien** gewährt wird. In Dänemark werden Projekte unterstützt. Dadurch entsteht ein relativ hoher Druck nach innovativen Projekten, was als Motor für Projektentwicklung dient. Auf der anderen Seite müssen Projektmitarbeiter Zeit dafür aufwenden, Nachfolgeprojekte oder neue Projekte zu entwickeln. Dies zieht wichtige Zeit von den laufenden Projekten ab. In Deutschland dagegen wird häufig eine Struktur unterstützt. Wenn eine Struktur einmal aufgebaut wurde, wird sie längerfristig unterstützt. Dies hat den Vorteil, dass laufende Projekte keine Zeit für Projektentwicklung verlieren. Auf der anderen Seite fehlt der Anreiz für Erneuerungen, was in weniger innovativen Projekten münden kann. Die Zusammenarbeit kann sich auch aus diesem und den sich daraus ergebenden Folgegründen schwierig gestalten.

Eine letzte, aber nicht zu unterschätzende Barriere sind die **Europäische Union und die Anforderungen für Interreg-Projekte**. Obwohl es sich hierbei an sich nicht um eine Grenzbarriere handelt, schränkt es die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in einer gewissen Weise ein. Sowohl die Antragsstellung und später die mit Projekten verbundene Bürokratie erfordern eine Menge Zeit, die stattdessen in die Projekte selbst gesteckt werden könnte. So haben in der Regel nur größere Institutionen die notwendigen Ressourcen. Dies widerspricht jedoch dem eigenen Interreg-Anspruch, auch kleine Akteure einzubinden. Sogar größere Akteure entscheiden sich oftmals nur nach gründlichem Abwägen dafür, ein neues Projekt in Angriff zu nehmen. Dies ist eine Barriere, die nicht zur Seite geschoben werden sollte. Eine Reihe von erfolgreichen Projekten wäre nach Aussage der Projektpartner fast wegen bürokratischer EU-Barrieren nicht zu Stande gekommen.

6.2 Kulturelle Barrieren

Das Ergebnis der Analyse der kulturellen Barrieren lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass die Barrieren **subjektiver Natur** sind und sich normalerweise über einen längeren Zeitraum abbauen. Verschiedenste Barrieren treten in allen Bereichen der Zusammenarbeit auf. Sie werden jedoch von den Betroffenen oft unterschiedlich bewertet.

Eine von den Interviewten in mehreren Bereichen oft genannte Barriere ist die **formelle und informelle Art der Kommunikation**. Die Deutschen treten in der Regel reservierter und sehr formell auf. Dies gilt nicht nur für Kontakte mit Außenstehenden, sondern auch im Umgang mit Kollegen. Die Dänen auf der Seite erscheinen offener und sogar freundlicher. Diese Beobachtung wurde auch in den deutsch-niederländischen Grenzregionen gemacht. Da die Arbeitssprache oft deutsch ist, werden die Unterschiede am **"Sie"** besonders deutlich. Obwohl die dänischen Projektpartner von dem "Sie" wissen, fallen Sie manchmal in das **"Du"** zurück. Dies wird nicht als eine Gefahr für eine Zusammenarbeit gesehen. Dies gilt besonders dann wenn sich beide Seiten über die Unterschiede im Klaren sind. Allerdings zeigt

dies Beispiel, dass zwei Konzepte aufeinander treffen. Diese Barriere ist weder hoch noch bedeutend. Genau wie die Dänen vom "Sie" wissen, wissen die Deutschen, dass es nicht in gleicher Art und Weise im Dänischen gebraucht wird. Von daher wird ein dänisches "Du" in der Regel nicht als Beleidigung empfunden. Es passiert sogar öfters, dass die Projektpartner sowieso auf das "Du" umschwenken, teilweise mit dem putzigen Nebeneffekt, dass die Deutschen untereinander per "Sie" sind, sich mit ihren dänischen Partnern aber duzen.

Auch die **Arbeitsmethoden** können variieren. Um ein Projekt zu entwickeln, braucht es Partner auf beiden Seiten der Grenze. Hier sind zwei unterschiedliche Ansätze zu beobachten. Die Dänen neigen dazu, einen potentiellen Partner mit einer Idee anzusprechen, die dann gemeinsam entwickelt werden kann. Die Deutschen dagegen haben in der Regel schnell ein fertiges Konzept, in dem nur wenig Spielraum für Änderungen ist. Sie preschen mit ihren eigenen Ideen vor, was die dänischen Partner überraschen kann. Dies ist eine wichtige Barriere, da es hierbei um einen Kernbereich einer Kooperation geht.

Wirtschaftsorganisationen und **Unternehmen** nannten in den Interviews noch einige andere Barrieren. Die erste, die von einiger Wichtigkeit ist, sind **Verhandlungsmethoden**. Uns wurde das Gegenteilpaar "**Beharrlichkeit**" und "**kein Interesse**" sowie das unterschiedliche Verständnis des Wortes "teuer" genannt. Deutsche Unternehmer lehnen ein Angebot mehrere Male ab, um die Beharrlichkeit der anderen Seite zu testen und um sicherzustellen, dass sie auch tatsächlich an einer Zusammenarbeit ernsthaft interessiert ist. Die dänischen Unternehmer interpretieren diese wiederholten Absagen als Ablehnung einer Zusammenarbeit. Während der deutsche Unternehmer also beim fünften Treffen zustimmen würde, findet dieses fünfte Treffen nie statt, weil der dänische Unternehmer nach dem dritten Treffen zu Hause bleibt. Das zweite Beispiel nennt die Aussage "**Es ist zu teuer**". Wenn ein deutscher Unternehmer dies sagt, bedeutet es "Lassen Sie uns verhandeln". Der dänische Unternehmer nimmt die Worte jedoch als Ablehnung und eine Kooperation kommt nicht zustande. Diese Barrieren sind nur schwer überwindbar. Auch wenn diese Unterschiede auf beiden Seiten bekannt wären – eine Aufgabe der grenzüberschreitenden Informationspolitik – bleibt die Frage, ob diese Erfahrungen im Einzelfall direkt in die Praxis übertragbar sind.

Wenn eine Zusammenarbeit anfängt und die Unternehmen sich kennen lernen, bekommen sie auch einen Einblick in die **Arbeitsumgebung**. Ohne Wertung sagten die Interviewpartner, dass sich beide Seiten erst an die Atmosphäre auf der andere Seite des Belts gewöhnen müssen. Obwohl dies eine Barriere im Kooperationsprozess sein kann, ist sie in der Anfangsphase selten von Bedeutung. Auch wenn ein erster Eindruck bei Verhandlungen gewonnen wird werden die Auswirkungen doch erst später deutlich. Zusätzlich hängt es von der Natur der Zusammenarbeit ab, ob die Arbeitsatmosphäre überhaupt zu einem Problem werden kann.

Auf dem Gebiet des **Tourismus** wird zwar in dem Sinn keine Barriere beobachtet, aber ein Potential steckt trotzdem in der Beobachtung. Es sind hauptsächlich deutsche Touristen, die in Ostholstein Urlaub machen, die Tagesausflüge nach Dänemark unternehmen. Bei den Dänen, die auf Tagesausflüge nach Deutschland fahren, handelt es sich anscheinend überwiegend um die Lokalbevölkerung. Es war nicht möglich, die Gründe für diese Ab-

weichungen in Erfahrung zu bringen. Es lässt jedoch darauf schließen, dass die Tourismusverbände jeweils noch eine ganz andere Zielgruppe ansprechen könnten.

Tourismusakteure nannten in den Interviews in Bezug auf andere Unterschiede die **Bestätigung von Stereotypen**. Akteure stellten fest, dass festgelegte Termine für die deutschen Projektpartner wichtig sind: Treffen werden nicht in letzter Minute abgesagt. Die Deutschen sind ernsthaft und gut organisiert. Der dänische Gegenpart ist entspannter und scheint Dinge nicht ganz so ernst zu nehmen. Ob diese Unterschiede tatsächlich als Barrieren empfunden werden, hängt von der Einzelperson ab. Es ist jedoch durchaus vorstellbar, dass ein Deutscher, der an einem Projekt mit Engagement arbeitet, gut organisiert ist und Wert auf die Einhaltung von Deadlines legt, sich nicht über Terminverlegungen freut. Dies könnte ihn von einer zukünftigen Zusammenarbeit in anderen Projekten abhalten. Ob dänische Partner ernster oder deutsche Partner entspannter sein sollten, wird den betroffenen Akteuren zur Diskussion gestellt.

Im Bereich der **Medien** wurden mehrere konkrete Hindernisse genannt, die eine enge Zusammenarbeit stören. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass die institutionelle Zusammenarbeit sehr gut funktioniert und dass es keine Probleme in Bezug auf Netzwerke, technische Hilfe etc. gibt. Ein gemeinsames Radioprogramm zu produzieren ist eine ganz andere Sache. Hier macht die **Sprachbarriere** eine konstante, längerfristige Zusammenarbeit sehr schwierig, da alles übersetzt werden muss. Englischsprachige Programme sind für lokale Radiosender keine realistische Option. Von daher bleibt abzuwarten, wie eine engere Kooperation aussehen könnte. Nichtsdestotrotz wurden in der Vergangenheit bereits gemeinsame Shows produziert und die Zusammenarbeit funktionierte in den Fällen sehr gut. Es ist jedoch notwendig, einige Entscheidungen zu treffen. Zwei konkrete Beispiele sind die **Sprechzeit** und die **Hintergrundgeräusche**. Die gesprochenen Beiträge sind in der Regel im dänischen Radio deutlich länger. Außerdem werden Beiträge in Dänemark ohne Hintergrundgeräusche produziert, so dass sich der Hörer auf die gesprochenen Worte konzentrieren kann. Das deutsche Radio versucht dagegen, mit Hintergrundgeräuschen ein Bild zu schaffen für die Hörer. Neben der Sprache sind dies konkrete und reale Barrieren. Es folgt nämlich, dass entweder Hörer in einem Land sich auf ein anderes Format einstellen müssen oder aber das Programm zweimal zusammengestellt werden muss.

Es wird klar, dass die verschiedenen Bereiche unterschiedliche Hindernisse zu überwinden haben. Durch Allgemeinwissen oder sogar persönliche Kontakte können diese Barrieren mehr oder weniger überwunden werden. Die eine Ausnahme könnte die Sprache sein. Auch hier kommt es jedoch auf die Sprachkenntnisse und die Bereitschaft des Einzelnen, über Sprachgrenzen hinweg zu kommunizieren, an.

Da die **Sprachunterschiede** in mehreren Bereichen eine Barriere darstellen, folgt nun eine nähere Untersuchung dieser Barriere in den verschiedenen Sektoren.

Es gibt keine einhellige Meinung darüber, in wie weit Sprache eine Barriere darstellt oder nicht. Sogar Akteure aus dem gleichen Bereich bewerten Sprache unterschiedlich. In der **Wirtschaft** reichten die Antworten der Interviewpartner auf die Frage ob Sprache eine Barriere darstelle von "nein" über "nur anfänglich" und "ja, aber leicht überwindbar" bis hin zu

einem klaren "Ja". Eine Betrachtung der Antworten erlaubt den Schluss, dass die unterschiedlichen Sprachen tatsächlich nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein müssen. Bei einem ersten Kennenlernen brauchen einige Akteure Unterstützung, aber es wurde auch beobachtet, dass sich bereits nach wenigen Minuten ein lebhaftes Gespräch entspannt. Laut Interviews gibt es keine klar definierte Arbeitssprache in den Zusammenarbeiten; in der Regel ist es eine Mischung aus Englisch und Deutsch. Wenn wichtige Details zu klären sind, werden durchaus auch Übersetzer hinzugerufen und so kann eine erfolgreiche Zusammenarbeit gesichert werden.

Die Situation ist in anderen Sektoren ganz ähnlich. Im **Bildungsbereich** wird die Sprache auch als Anfangsschwierigkeit gesehen. Allerdings arrangieren sich die Schüler nach kurzer Zeit und die Kommunikation verläuft gut. Fragebögen, die Teilnehmern an grenzüberschreitenden Projekten vorgelegt wurden, zeigen eine durchweg positive Resonanz und eine gewisse Überraschung der Schüler selbst, wie gut die Verständigung trotz der Sprachschwierigkeiten klappt. Die deutschen Schüler sprechen in der Regel kein Dänisch und Englischkenntnisse können stark variieren. Unter den dänischen Schülern gibt es meistens einige, die Deutsch verstehen oder sogar sprechen; allerdings bevorzugen sie klar Englisch.

Im **Tourismussektor** werden kaum Sprachbarrieren in der direkten Zusammenarbeit wahrgenommen. Was auf dänischer Seite allerdings als Problem gesehen wird, ist die relativ geringe Anzahl an Informationsbroschüren für Touristen auf Dänisch. Broschüren von dänischen Sehenswürdigkeiten und Ferenzielen werden immer in mehreren Sprachen und immer auch in Deutsch angeboten. Es wird bemängelt, dass deutsche Anbieter sich fast ausschließlich auf Englisch konzentrieren. Um dänische Touristen nach Fehmarn und Ostholstein zu ziehen, müssen die Informationen auch auf Dänisch erhältlich sein. Es wird kein Informationsdefizit an sich gesehen, sondern eher dass die Informationen die Zielgruppe nicht erreicht.

People-to-People Projekte erleben die beiden Sprachen ebenfalls als große Barriere. Auch wenn die Initiatoren miteinander kommunizieren können, gibt es keine Übersetzer für die Teilnehmer. Daher wird die Hürde in diesem Bereich als sehr hoch eingeschätzt. Inwieweit sich die Barriere in den kommenden Jahren verringern wird, bleibt abzuwarten. Einige erwarten, dass Englisch die gemeinsame Sprache wird, andere verwerfen diesen Gedanken. Im Allgemeinen konnte auf dänischer Seite eine Erwartung dahingehend festgestellt werden, dass sich die Englischkenntnisse auf beiden Seiten in den kommenden Jahren erheblich verbessern werden. Deutsche Interviewpartner waren mit dieser Prognose zurückhaltender. Da es bei dieser Art von Projekten nicht um den wirtschaftlichen, sondern eher den persönlichen Nutzen geht, muss auch die Sprachbarriere individuell gemessen werden. Zieht man die geringe Anzahl erfolgreicher People-to-People-Projekte in Betracht, muss festgestellt werden, dass Sprache tatsächlich eine hohe Barriere darstellt.

Zusammenfassend muss Sprache immer eine große Bedeutung beigemessen werden, auch wenn sie von den Betroffenen unterschiedlich bewertet wird. Die Sprachbarriere wird augenscheinlich dann leicht überwunden, wenn beide Seiten einen Nutzen aus der Zusammenarbeit ziehen – in der Regel handelt es sich um finanziellen Nutzen. Ist der Nutzen "nur" von persönlicher Art, sind Menschen zurückhaltender und benötigen manchmal aktive Hilfe. Es

entsteht der Eindruck, dass Sprache eine hohe Barriere ist, wenn man davorsteht. Im Rückspiegel betrachtet verliert sie ihren Schrecken. Es kann eine gewisse Überraschung festgestellt werden, dass Kommunikation nicht auf der perfekten Beherrschung der anderen Sprache basiert. Daher ist mit Sicherheit ein Potential für mehr Kontakte vorhanden. Es geht darum, Motivation für Teilnahme und Engagement in grenzüberschreitenden Aktivitäten zu schaffen.

Kulturelle Barrieren als Ganzes erscheinen sehr real und hoch für die, die sich zum ersten Mal mit ihnen konfrontiert sehen, während sie für diejenigen, die diese Barrieren gemeistert haben, nur noch nebensächlich sind. Es wurde in den Interviews mehrfach auf die Tendenz verwiesen, dass Projekt- und Wirtschaftspartner eine dänische Art der Kooperation mit Deutsch als Arbeitssprache eingehen.

6.3 Andere Barrieren

Es gibt noch weitere Faktoren, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit erschweren. Die im Folgenden aufgeführten Barrieren sind oft schwer zu spezifizieren und in ihren Wirkungen schwer einzuschätzen.

Ein Beispiel einer solchen Barriere ist die "**gefühlte Distanz**". Sie wurde in Interviews wiederholt genannt und wird als eines der Haupthindernisse angesehen. Den Belt zu überqueren heißt, sowohl eine zeitliche als auch eine geographische Distanz sowie eine finanzielle Distanz in Form einer Fahrkarte (Fähre) oder Maut (feste Querung) zu überwinden. Eine Grenze von neunzehn Kilometer Breite wird nicht so einfach wie eine Landgrenze überquert. Zusätzlich kommt die Zeit, die heute ca. 45 Minuten für die Überfahrt mit der Fähre und eine statistische durchschnittliche Zeit für das Be- und Entladen der Fähre inkl. Wartezeit von ca. 20 Min. beträgt. Zusammen ergeben diese Faktoren eine nicht zu unterschätzende Barriere. Es ist jedoch nur durch starke Verallgemeinerungen möglich, diese Barriere zu quantifizieren, da sie von jedem Betroffenen unterschiedlich bewertet wird. Zum einen hat jede Person eine persönliche Schwelle für den Zeitaufwand und zweitens wird Distanz von jedem anders bewertet.

Die Tatsache, dass die Grenze aus Wasser besteht, scheint keinen großen Unterschied in der objektiven Distanzmessung zu machen. Es sind die Konsequenzen der Zeit (Fähre) und den Fahrkarten (Fährpreise), welche die Entscheidung zur Grenzquerung beeinflussen.

Eine Fährfahrt kostet z.Zt. 56 €. Im Vergleich dazu sind die Øresundsbrücke (31,50 €) und die Brücke über den Großen Belt (26,80 €) recht günstig. Die Brücken haben alle in etwa die gleiche Länge. Ein Tagesticket über den Fehmarnbelt kostet ebenfalls 56 €, daran sind allerdings gewisse Zeiteinschränkungen gebunden, die es für Pendler nicht tauglich machen. Ein Tagesticket am Großen Belt ist bereits für 43 € zu haben. An der Øresundsbrücke gibt es verschiedene Sparmöglichkeiten. So ist es zum Beispiel möglich, für 44 € eine Hin- und Rückfahrkarte zu bekommen (beim Kauf einer 10er Karte). Eine Tageskarte an sich existiert jedoch nicht und so muss für zwei Fahrten an einem Tag der Normalpreis von 63 € bezahlt werden.

In der Øresundsregion wird die **Brückenmaut oft als Hindernis für weitergehende Integration** angesehen. Im Juli 2006 rief die Kopenhagener Oberbürgermeisterin Ritt Bjerregaard dazu auf, die Preise deutlich zu senken. Das Konsortium, das die Brücke betreibt, wies den Wunsch mit der Begründung zurück, man müsse die Rückzahlungen der Schulden garantieren. Trotz der Brückenmaut pendeln Menschen über den Sund; allerdings gibt es Unterschiede zwischen dem Arbeits- und dem Privatleben. Statistiken zeigen, dass eine hohe Zahl der Pendler Dänen sind, die nach Schonen ziehen, während sie ihre Arbeitsstelle in Kopenhagen behalten. Diese Dänen neigen jedoch dazu, nach einigen Jahren wieder zurückzuziehen. Die Gründe sind so simpel wie wahr: Freunde kommen nicht zum Tee vorbei, wenn das 40 € Brückenmaut mit einschließt. Die Konsequenzen dieser Preisgebung wird im kommenden Kapitel der Potentiale diskutiert.

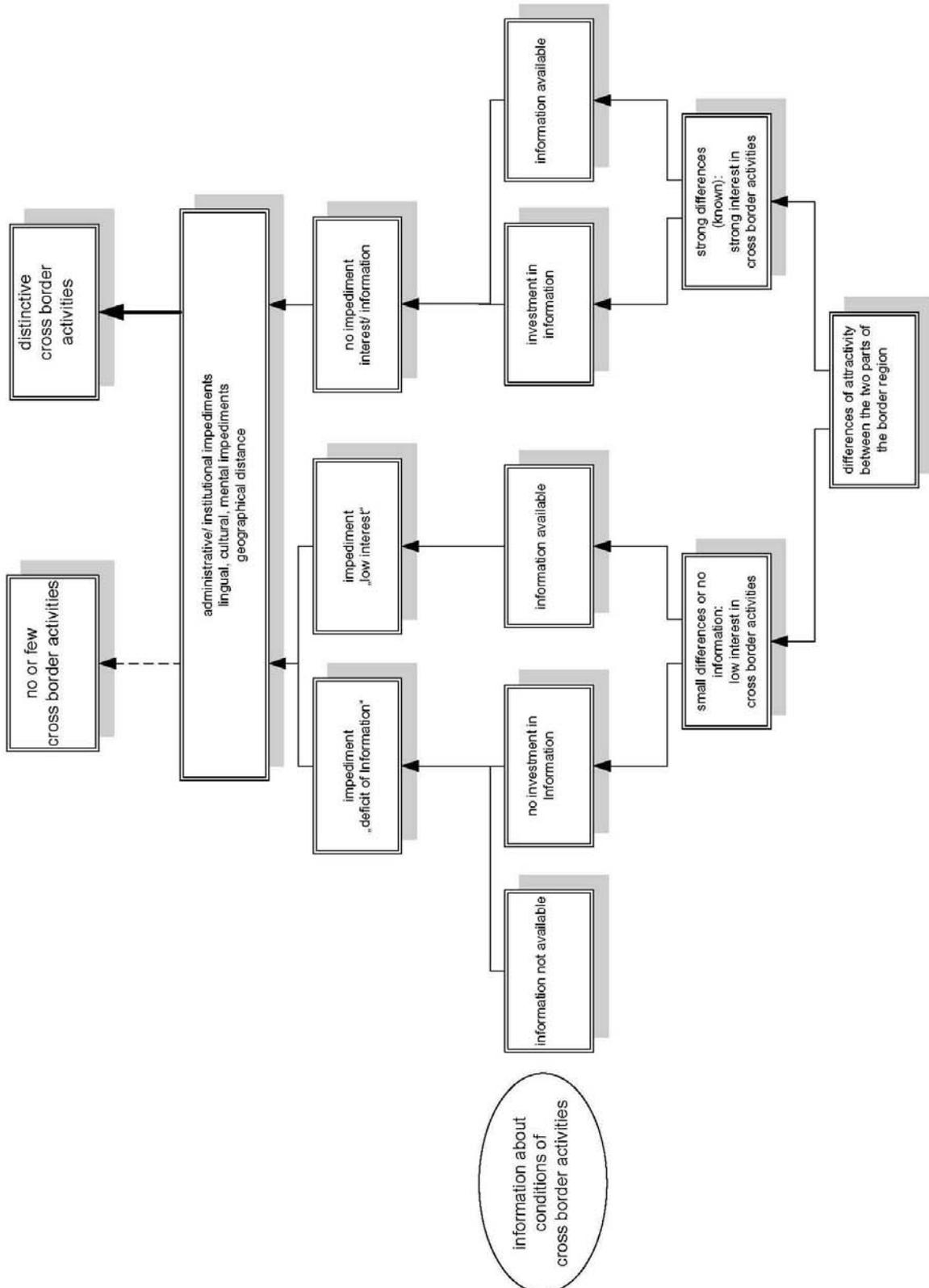
Die Fehmarnbelt Region ist **nicht grenzpendlerfreundlich**. Die Gründe liegen mit der gefühlten Distanz, dem Zeitaufwand sowie den Fährrpreisen auf der Hand. Auch andere Faktoren spielen jedoch eine Rolle, so dass eine Reduzierung der schleppenden Integration auf diese Gründe zu einfach ist. Faktoren wie Sprache und die Frage, *wohin* Menschen pendeln würden, spielen ebenfalls eine Rolle. Nichtsdestotrotz unterstützen die Fährrpreise keine Pendlerkultur. Die Fährverbindungen könnten in Zukunft von einer festen Beltquerung abgelöst werden. Welche Auswirkungen von einer Brückenmaut zu erwarten sind wird im folgenden Kapitel der Potentiale diskutiert.

Ein anderes, häufiges Problem besteht darin, einen **geeigneten Partner** für eine Zusammenarbeit zu finden. Zwei Hauptgründe sind zu nennen: Erstens wird die sog. kritische Masse innerhalb der engeren Region (Ostholstein-Lübeck und Storstrøm) nicht erreicht und zweitens ist das Informationsdefizit zu nennen. Beide Gründe werden diskutiert, obwohl der erstgenannte kaum beeinflusst werden kann. Die Ausnahme hier ist der **Tourismus**, der sich auf die Nachbarregion konzentriert und genügend Möglichkeiten für Kooperationen hat. Dies wird durch die ähnlichen Verhältnisse, dieselben Zielgruppen und den hohen Stellenwert des Tourismus auf beiden Seiten des Belts erklärt.

Besonders **Unternehmen** haben Probleme damit, geeignete Partner in der direkten Nachbarregion zu finden. Die dänischen Unternehmen neigen ganz klar dazu, den gesamtdeutschen Markt zu sehen und nicht nur die deutsche Fehmarnbelt Region. Auf deutscher Seite sieht es nicht anders aus. Unternehmen sehen nicht nur Storstrøms Amt sondern Dänemark beziehungsweise Skandinavien. Zieht man Barrieren wie den TÜV und die relativ kleine Anzahl an potentiellen Kunden hinzu, kann dies nicht überraschen. Die fehlenden Partner und die vergleichsweise kleinen Märkte sind Probleme, die in Angriff genommen werden müssen, wenn regionale wirtschaftliche Integration ein Ziel ist.

An dieser Stelle ist eine Diskussion über die Barrieren **Informationsdefizit**, **Wissensdefizit** und auch ganz einfaches **Desinteresse** angebracht. Wie das Diagramm auf der nächsten Seite zeigt, spielen Informationen eine entscheidende und zentrale Rolle. In dem Diagramm ist ein Dreieck von sich gegenseitig beeinflussenden Faktoren enthalten. Die erste Voraussetzung für grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist **Attraktivität**. Nur wenn es Unterschiede gibt, wird in dem bestimmten Bereich zusammengearbeitet. Wenn zum Beispiel Steuern und Arbeitszeitregelungen in beiden Ländern gleich wären, gäbe es keinen

Abbildung 22: Zusammenspiel von Attraktivität, Barrieren und Informationen



Grund für den Blick über die Grenze für Handel mit bestimmten Konsumgütern oder die Platzierung von Call-Centern. Zweite Ecke des Dreiecks ist das **Hindernis**. Die Hindernisse können hoch und zahlreich sein, so dass sich die Zusammenarbeit sehr schwierig gestaltet. Die dritte Ecke beeinflusst und wird von den anderen beiden Spitzen beeinflusst: **Information**. Im Fall einer hohen Attraktivität können hohe Barrieren durch das Bereitstellen von Informationen überwunden werden.

Die Frage ist, ob die Information einfach erhältlich ist oder ob die Informationsbeschaffung mit einem hohen Aufwand für den Interessenten verbunden ist. Im letzteren Fall ist eine Überwindung der Barrieren fraglich. Im ersten Fall jedoch können Informationen dafür sorgen, dass trotz hoher Barrieren grenzüberschreitende Zusammenarbeit begonnen wird. Ähnlich sieht es aus, wenn keine Attraktivität besteht. Damit gibt es keinen Anreiz für grenzüberschreitende Aktivitäten. Die Informationen sind nicht erhältlich und Barrieren werden aller Voraussicht nach nur in geringem Umfang überwunden. In diesem Fall ist auch nur ein niedriger Level an grenzüberschreitenden Aktivitäten zu erwarten.

Akteure der Region sagten in den Interviews wiederholt, dass zu wenige Informationen erhältlich seien. Die Wirtschaftsorganisationen widersprachen dem. Sie behaupten, die Informationen stünden zur Verfügung, würden aber nicht nachgefragt. Ihrer Meinung nach handelt es sich um Desinteresse. Es wurde explizit darauf hingewiesen, dass ein Schwerpunkt der Arbeit darin liegt, die Augen der regionalen Unternehmen für ihre direkten Nachbarn zu öffnen. Ob die Anstrengungen einfach noch nicht erfolgreich waren, ob die kritische Masse zu klein ist, ob die Unternehmen einfach nicht genug Interesse zeigen oder in welche Beziehung diese Faktoren zu einander stehen, ist nicht abschließend genau festzustellen.

Es ist jedoch festzustellen, dass unabhängig davon, ob die Informationen bereits zur Verfügung stehen oder nicht, müssen sie ihr Ziel – die Unternehmen – erreichen. Dies ist momentan nicht der Fall und ist der Punkt, an dem angesetzt werden muss. Sobald die Zielerreichung gesichert ist, muss im zweiten Schritt dafür gesorgt werden, dass die Unternehmer an den angebotenen Informationen Interesse haben. Die Informationen müssen die Unternehmen physisch in Form eines Schreibens und mental durch attraktive Angebote erreichen.

Das **Informationsdefizit** muss als **eines der Hauptprobleme der Region** angesehen werden. Zum einen sind die Möglichkeiten nicht klar, so dass eine hohe Anzahl der potentiellen Akteure gar nicht angesprochen werden. Auf der anderen Seite gibt es jene, die zwar eine Zusammenarbeit beginnen, aber nicht über alle notwendigen Informationen verfügen und sich so in schwierigen Situationen wiederfinden können. Dies könnte sich auf deutsche Gesetze im Bereich der Arbeitsplatzsicherung und Wettbewerb allgemein sowie das Beharren auf Formalien beziehen, welche den Dänen nicht immer klar sind, wenn sie sich auf dem deutschen Markt bewegen. Erfahrungen aus dem eigenen Land auf das andere direkt zu übertragen, kann überraschend negative Auswirkungen haben. Daher ist es besonders wichtig, denen umfangreiche und vollständige Informationen zu bieten, die grenzüberschreitend tätig werden wollen.

Eine Barriere der anderen Art ist die der **internen Akzeptanz**. Übereinstimmend wird gesagt, dass Kooperationen auf Institutionen basieren müssen. Wo dies auch tatsächlich der Fall ist, wurde darauf hingewiesen, dass die Arbeit von den Kollegen akzeptiert werden muss. Wenn eine Person mit einem grenzüberschreitenden Projekt zusätzlich zu den normalen Aufgaben beschäftigt ist, werden einige dieser Aufgaben von den Kollegen übernommen werden müssen. Daher ist es nicht nur wichtig, dass die Kollegen von den Aktivitäten wissen, sondern sie auch unterstützen. Interne Akzeptanz an sich ist keine Grenzbarriere, aber wenn sie fehlt, kann sie das Leben der Projektbeteiligten sehr erschweren.

Wie auch bei kulturellen Barrieren sind diese mentalen Barrieren individuell zu bewerten. Es ist einfach ihre Existenz zu bestätigen, aber ihr Stellenwert steht zur Diskussion.

6.4 Potentiale der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Potentiale sind schwer zu quantifizieren. Ziel dieses Kapitels ist es zu untersuchen, hinter welchen Barrieren sich die größten Potentiale verbergen. Es ist wichtig, die Potentiale im Verhältnis zu einander zu sehen, da Ressourcen nicht unbegrenzt sind und eine Strategie Prioritäten setzen muss.

Ein **gemeinsamer Arbeitsmarkt** ist oftmals Ziel und Indikator für die Integration einer Grenzregion. Ein grenzüberschreitender Arbeitsmarkt ist hauptsächlich aus zwei Gründen schwer zu etablieren. Auf der einen Seite besteht sowohl die **geographische als auch die mentale Distanz** zwischen den beiden Regionen, die tägliches Pendeln behindert. Zum zweiten sind es die unterschiedlichen rechtlichen Regelungen – insbesondere in den Bereichen Steuern, Sozialsysteme und in der Altersversorgung. Da der deutsche Arbeitsmarkt momentan Arbeitskräfte im Überfluss hat und der dänische Arbeitsmarkt in vielen Bereichen Arbeitskräfte sucht, könnten sich die Märkte gut ergänzen. Ein Abbau der administrativen Barrieren kann die Rahmenbedingungen für einen gemeinsamen Arbeitsmarkt und Grenzpendler schaffen. Hier stellt sich jedoch wieder das Problem zweier peripherer Regionen mit relativ schwachen sozioökonomischen Strukturen und der großen Distanz zwischen Wirtschaftszentren. Einen gemeinsamen Arbeitsmarkt zu etablieren, kann eine schwere Aufgabe sein. Auch in Grenzregionen mit einer großen Kooperationserfahrung und Wirtschaftsstrukturen wie in der EUREGIO und großer geographischer Nähe wie in Sønderjylland-Schleswig, ist ein gemeinsamer Arbeitsmarkt keine Selbstverständlichkeit.

Auf der anderen Seite müssen **Pendlerdaten** relativ gesehen werden. Die Øresundsregion hatte 2005 bei 3,6 Mio. Einwohnern etwa 9.200 Grenzpendler (Rapporten Øresundspendlerne). Die Region Sønderjylland-Schleswig hat bei 700.000 Einwohnern etwa 3.000 tägliche Grenzpendler (Schmidt 2006 und ältere Schätzungen). Im Verhältnis zur Einwohnerzahl gibt es also in Sønderjylland-Schleswig mehr Grenzpendler als in der Øresundsregion mit ihrer gut ausgebauten Infrastruktur und ihrem attraktiven Arbeitsmarkt. Allerdings legen diese Zahlen auch nahe, dass Grenzpendeln im Vergleich zum Pendeln innerhalb desselben Landes nur minimal ins Gewicht fällt. Aus diesen Gründen ist ein gemeinsamer Arbeitsmarkt zumindest in einigen Bereichen auch für die Fehmarnbelt Region denkbar. Dies gilt besonders dann wenn es Modelle mit alternativen Arbeitszeiten (z.B. Wochenpendler) geben würde.

Die **rechtliche Harmonisierung** schreitet innerhalb der Europäischen Union seit Jahren voran und obwohl die Fehmarnbelt Region keine Vorzugsbehandlung erwarten kann, hat die Region Sønderjylland-Schleswig bereits Vorarbeit für bessere Bedingungen in der deutsch-dänischen grenzüberschreitende Zusammenarbeit geleistet. Sollte eine feste Beltquerung gebaut werden, wird die Region auch die Aufmerksamkeit der nationalen Entscheidungszentren auf sich ziehen, was neue Anstrengungen zur Verminderung der Grenzbarrieren zur Folge haben könnte. Die Modellberechnungen in Kapitel 3 zeigen, dass die Beseitigung von technischen Integrationshemmnissen einen höheren Integrationseffekt erzielt, als Distanzreduzierungen durch eine feste Querung.

Abschließend kann zu den administrativen Hemmnissen festgehalten werden, dass ihre Verminderung eindeutig zu einer besseren Ausnutzung der Integrationspotentiale beitragen würde. Dies gilt besonders für den Wirtschaftssektor, in dem diese Barrieren am höchsten sind. Einige Akteure überwinden Barrieren bereits heute, während andere abgeschreckt werden. Ein Potential für weitere Integration ist ohne Zweifel vorhanden.

Die Harmonisierung der **Bildungssysteme** könnte sich als noch hartnäckigere Barriere herausstellen. Trotz **EU-Harmonisierung** unterscheiden sich besonders die frühen Ausbildungen noch sehr von Land zu Land. Es erscheint nahe liegender anzuerkennen statt zu harmonisieren. Die Erfahrungen von Schulkooperationen haben gezeigt, dass die Schüler deutlich mehr als nur fachliches Wissen aus einem Auslandsaufenthalt mitbringen. Dies ist in Übereinstimmung mit der EU-Politik, dass mehr Jugendliche und Studenten zu einem Auslandsaufenthalt ermuntert werden sollen. Die **Anerkennung von Schul- und Studienabschlüssen** würde die Schaffung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes aktiv unterstützen. Es wäre auch möglich, über Auslandsstationen in den praktisch orientierten Ausbildungen nachzudenken.

Eine Umfrage unter den Schülern am Multicenter Syd in Nykøbing, Falster zeigt durchgehend positive Erfahrungen aus den grenzüberschreitenden Austauschprogrammen des Centers. Die befragten Schüler sagten, sie würden alle in Betracht ziehen, noch einmal für längere Zeit die Grenze zu überqueren. Allerdings wollen sie dies in Gruppen und nicht alleine tun. Zur individuellen Grenzüberschreitung bedarf es also noch weiterer Anreize. In anderer Richtung kann beobachtet werden, wie kleinere Gruppen Deutsche für die Werktage nach Dänemark fahren. Die erfolgreichen Programme Albatross I & II zeigt deutlich das **Potential der jungen Generation**. Die Aufgabe ist nun, das Potential zu aktivieren.

Das Potential einer **Angleichung der Strukturen** ist schwer zu untersuchen. Strukturelle Unterschiede können Zusammenarbeit ver- und behindern, sie können sie aber auch unterstützen, wenn die Partner von einander lernen können. Ein Interviewpartner sagte: "Der Grund für grenzüberschreitende Zusammenarbeit liegt in den Unterschieden."

Institutionelle Strukturreformen haben zwar durchaus Auswirkungen auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit, aber dieser Bericht will keine direkten Empfehlungen in Bezug auf die Reorganisation von internen deutschen und dänischen Verwaltungsstrukturen, Institutionen und Foren abgeben. Wir meinen durchaus, dass die kleinteilige Kommunalstruktur auf deutscher Seite die Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene behindert. Die dänische

Strukturreform hat auch Einfluss auf die bisherige Zusammenarbeit: So wird wahrscheinlich mit der Auflösung von Storstrøms Amt der bisherige zentrale Akteur fehlen. Es ist unserem Ermessen nach aber unrealistisch zu glauben, dass eine kommunale Strukturreform in Deutschland oder in Dänemark mit Rücksicht auf die oder gar mit der Zielsetzung einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erfolgen wird. Die Partner müssen versuchen, mit den existierenden Strukturen grenzüberschreitende Netzwerke zu schaffen.

Die **Verwaltung der Interreg-Projekte** wurden oftmals als Barriere genannt. Kleine Akteure haben Schwierigkeiten, die notwendigen Ressourcen zu mobilisieren, um in Interreg-Projekten mitzuwirken. Von diesem Blickwinkel aus wird ein Potential für mehr grenzüberschreitende Aktivitäten deutlich für den Fall, dass Interreg-Projekte leichter zu handhaben wären.

Die **Interreg-Verwaltung** in der Fehmarnbelt Region bedauerte, dass es nur wenig kleine Akteure unter den Projektpartnern gibt. Auf der anderen Seite kam in den Interviews auch deutlich die Meinung zum Ausdruck, dass größere Projekte mit größerer Spannweite benötigt werden. Dieser Widerspruch macht deutlich, dass ein Beschluss über eine **Interreg-Strategie** notwendig erscheint. Es gibt die Möglichkeit, sich auf große Projekte zu konzentrieren und damit kleinere Akteure auszuschließen oder aber genau diese Akteure anzusprechen mit dem Risiko, dass die durchgeführten Projekte einen weitaus kleineren Spielraum haben. Die erste Alternative unterstützt große Integrationsschritte von wenigen Akteuren. Die zweite hingegen stützt sich auf kleine Schritte von vielen Akteuren. Beide Strategien beinhalten ein Potential für Integration. Der Einwand ist jedoch berechtigt, dass es in der Region nicht so viele große Akteure gibt, dass eine erhöhte Anzahl an Projektpartnern erwartet werden könnte, sollte man sich für die **Strategie der großen Schritte** entscheiden. Außerdem wachsen die Potentiale eines Netzwerkes nicht so sehr mit der Größe der Beteiligten, sondern eher mit der Anzahl von Verknüpfungspunkten. Sogar große Akteure wiesen in den Interviews darauf hin, dass eine Projektteilnahme gründlich abgewägt werden muss aufgrund der EU-Bürokratie. Von daher ist es durchaus möglich, dass eine **Strategie der kleinen, vielen Schritte** in der Fehmarnbelt Region das größere Potential birgt. Diese Entscheidung ist natürlich abhängig vom Neuzuschnitt der Interreg-Regionen.

Kulturelle Barrieren zu mindern ist ein schwieriges Unternehmen. Auf der einen Seite könnte es die Zusammenarbeit einfacher machen, aber es muss auch klar sein, dass kein "kultureller Einheitsbrei" entstehen soll. Kulturelle Vielfalt – Unterschiede auf beiden Seiten der Grenze – kann ein Katalysator für grenzüberschreitende Aktivitäten sein. Wäre alles gleich, gebe es keinen Anreiz mehr dafür, die Grenze zu überschreiten. Das Ziel muss also sein, kulturelle Hindernisse zu minimieren, während die Unterschiede kultiviert bzw. Informationen über die Unterschiede zur Verfügung gestellt werden. Die entscheidende Frage ist also: Wann stimulieren Unterschiede die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und wann behindern sie diese?

Kulturelle Barrieren und ihre Bedeutung müssen differenziert betrachtet werden. **Wirtschaftsakteure** würden ohne Zweifel weniger Unterschiede begrüßen, obwohl hier darauf hingewiesen wurde, dass es auch bedeutende Unterschiede in der Unternehmenskultur innerhalb eines Landes gibt. Zumindest in den wirtschaftlichen Sektoren stellen die kultu-

rellen Barrieren gleichzeitig aber nicht die wichtigsten Hindernisse dar. Die **Reduzierung von Unterschieden in Arbeits- und Verhandlungsmethoden** birgt Potential für engere wirtschaftliche Zusammenarbeit. Dies gilt zumindest für die Fälle wenn eine Kooperation ernsthaft durch diese Unterschiede behindert oder sogar abgebrochen wird. Obwohl diese Barriere existiert bleibt fraglich, wie viele Kooperationen tatsächlich daran gescheitert sind. Daher besteht das Potential hier nicht so sehr in *mehr* Zusammenarbeit sondern in *einfacherer* Zusammenarbeit.

Für andere Bereiche wie People-to-People gilt die Spannung zwischen Barriere und Anreiz. Unterschiede machen grenzüberschreitende Projekte erst spannend und interessant, können aber auch ihre Durchführung behindern. Das Sammeln von Erfahrungen ist die beste Möglichkeit, die passende Mischung zwischen spannendem Unterschied und kultureller Vertrautheit in grenzüberschreitenden Aktivitäten zu finden.

Weitere schwer quantifizierbare Potentiale liegen hinter den **Barrieren der Deadlines und des Ernstnehmens**. Zum einen ist es absurd, entweder den Deutschen zu empfehlen, Dinge nicht zu eng zu sehen oder den Dänen zu empfehlen, Dinge ernster zu nehmen. Zum zweiten ist es höchst fraglich, ob es sinnvoll ist, kulturelle Eigenheiten vereinheitlichen zu wollen. In den Interviews wurde bestätigt, dass die Unterschiede "Teile des Spaßes" seien. Daher führt eine Diskussion über Potentiale in diesem Zusammenhang zu keinem Ergebnis. In der Wirtschaft ist aber anzunehmen, dass die zunehmende Internationalisierung eine, wahrscheinlich angelsächsisch beeinflusste, "Business-Kultur" entwickelt, die solche Barrieren überwindet.

Die **Medien** zeigten ein gespaltenes Meinungsbild, was das Potential für mehr Zusammenarbeit angeht. Die Barrieren sind einfach zu groß – hauptsächlich die Sprachunterschiede. Die tägliche Hilfe, ob es sich dabei um technische Hilfe handelt oder darum, einen Ansprechpartner zu finden, funktioniert bereits heute sehr gut. Die Produktion gemeinsamer Sendungen stellt die Beteiligten dagegen vor große Probleme. Das Potential hängt von vielen Faktoren ab, die nicht alle von regionalpolitischen Akteuren beeinflusst werden können. Erstens muss ein Blick auf die potentiellen Akteure geworfen werden. Einer will in den Medien nur das bereits vorhandene Interesse der Bevölkerung widerspiegeln während der zweite durch Sendungen das Interesse der Bevölkerung wecken möchte. Im ersten Fall ist das Potential für engere Zusammenarbeit sehr gering einzuschätzen. Der zweite Ansatz jedoch ist offen dafür, Integration der Region aktiv voranzutreiben.

Auch wenn die positive Einstellung zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein gewisses Potential aufzeigt, gilt es, noch andere Barrieren zu überwinden. Die erste ist die **Sprachbarriere** und die zweite ist die Begrenzung der **finanziellen Ressourcen**. Es ist unrealistisch zu erwarten, dass die gesamte Bevölkerung der Fehmarnbelt Region die jeweils andere Sprache verstehen wird. Allerdings könnte adäquate finanzielle Unterstützung diesem Problem entgegenwirken. Mit der Unterstützung wären zum Beispiel Übersetzungen möglich. Die Interviewpartner wiesen jedoch darauf hin, dass für eine konstante Kooperation dieser Art die finanzielle Unterstützung gesichert sein muss. Dies wurde nicht für realistisch gehalten.

In dieser Diskussion muss sich immer die **Rolle der Medien** vor Augen gehalten werden. In der Øresundsregion zum Beispiel sind die Medien ein integrierter Bestandteil des Integrationsprozesses und es wird sich eine noch aktivere Rolle für sie gewünscht. Aus der (nationalen) Politik kommt dort der klare Auftrag an die Medien, grenzüberschreitend zu berichten. Sowohl für das Marketing innerhalb als auch außerhalb der Region können die Medien ein wichtiges Instrument sein. Die Lehren aus der Øresundsregion können als gute Beispiele dienen – im Guten wie im Schlechten. Unabhängig davon, wie die Medien in den Prozess integriert werden, sollte man ihr Potential nicht unterschätzen.

Die **unterschiedlichen Sprachen** behindern nicht nur die Zusammenarbeit im Medien-sektor. Sie stellen eine allgemeingültige Barriere dar, die von jedem Akteur unterschiedlich bewertet wird. Daher ist es notwendig, die einzelnen Bereiche näher zu betrachten. Im **Wirtschaftssektor** zeigt sich eine besonnene Einstellung. Wenn sich die Sache lohnen wird, ist diese Barriere leicht überwunden. Es kann jedoch als sicher gelten, dass die Kooperation bei selbiger Sprache einfacher wäre. Empirische Studien zeigen jedoch auch, dass selbst in Grenzregionen, wo auf beiden Seiten die selbe Sprache gesprochen wird, die grenzüberschreitenden Aktivitäten auf einem deutlich niedrigerem Niveau stattfinden als die Aktivitäten innerhalb eines Landes.

Probleme entstehen in den Fällen, wo direkter **People-to-People-Kontakt** entsteht. Dies gilt sowohl für Schulpartnerschaften als auch für People-to-People Interreg-Projekte. Eine gemeinsame Sprache würde einfachere Kommunikation bedeuten. Dies würde auch die mentale Barriere entfernen, dass man unter Umständen mit einer fremden Person auf einer fremden Sprache sprechen muss. Zusätzlich würde eine gemeinsame Sprache bedeuten, dass sich die Betroffenen auf Augenhöhe treffen. Aus all diesen Gründen kann eine gemeinsame Sprache nur begrüßt werden. Die Frage bleibt jedoch, welche Sprache dies sein sollte und wie die Aussichten sind, solch eine gemeinsame Sprache zu finden. Dies wird im folgenden Kapitel der Empfehlungen aufgegriffen.

Die **Fährpreise** sind ebenfalls eine oftgenannte Barriere. Wie bereits angesprochen sind die Preise im Vergleich zu den Querungen über den Großen Belt und den Øresund recht hoch. Aus heutiger Sicht ist nicht mit einer deutlichen Senkung der Brückenmaut gegenüber dem Fährpreis zu rechnen. Die heutigen Preise sind nicht pendlerfreundlich auf und werden es auch nicht werden sollte das Preisniveau gehalten werden. Ein klares Signal mit niedrigen Preisen ist notwendig, um eine Pendlerentwicklung zu unterstützen. Neue Preisstrukturen können bereits im Fährbetrieb eingeführt werden. Dies könnte auch durch die Öffnung der Route für einen zweiten Betreiber erreicht werden.

Der Fährpreis ist besonders für **Pendler** und andere Personen, die den Belt häufig überqueren ausschlaggebend. Kapitel 3 zeigt, dass im 50 €-Maut-Szenario durch die feste Beltquerung 8,9% an den Distanzkosten eingespart werden. Im 20 €-Maut-Szenario sind es sogar 52,7%. Für eine Fahrt über den Belt plus 30 km (davon ausgehend dass nicht nur Bewohner von Puttgarden nach Rødbyhavn und umgekehrt pendeln) liegen die Reduzierungen bei entsprechend 6,4 % und 36,9%. Der Zeitaspekt beinhaltet nicht nur die halbe Stunde, die bei der Überfahrt gespart wird, sondern auch das Gefühl der Freiheit jederzeit den Belt überqueren zu können – also die Unabhängigkeit von den Fährzeiten.

Ein zweiter Aspekt ist noch grundlegender. Gewinnkalkulationen einer festen Beltquerung basieren in der Regel darauf, dass die **Maut** nicht bedeutend niedriger sein wird als die Fahrpreise. Das legt den Schluss nahe, dass das Potential für mehr Verkehr aufgrund des finanziellen Aspekts begrenzt ist. Die feste Beltquerung zeigt zwei Gesichtspunkte: Zeit und Geld. Da sich im finanziellen Bereich voraussichtlich nur wenig ändern wird, wird der Zeitunterschied ausschlaggebend sein.

Der **Zeitfaktor** ist schwer einzuschätzen. Die Interviewpartner äußerten sehr unterschiedliche Meinungen. Einige sind der Meinung, dass die Personen, die eine Fähre nicht nehmen können/ wollen, auch nicht gewillt sein werden, eine feste Querung auszunutzen. Die öfter vertretende Meinung versteht den Zeitunterschied als von höchster Wichtigkeit. Dies gilt besonders für Pendler, was bereits in Kapitel 3 diskutiert wurde.

Zusammen mit den oben diskutierten Aspekten ergibt sich aus der festen Querung ein Potential, das unmöglich präzise quantifiziert werden kann. Es handelt sich um Barrieren, die von jedem Menschen unterschiedlich bewertet werden. Einige der dänischen Interviewpartner sagten, dass sie sich auf die feste Querung regelrecht freuen, da es die Reise nach Hamburg und Berlin sehr vereinfacht. Es ist zu beachten dass diese Aussagen von Personen gemacht wurden, die bereits jetzt über den Belt auf die Möglichkeiten schauen.

Die zwei dänischen Brücken zeigen, dass die Anzahl der Personen mit dem Bau einer Brücke steigt. Nur ein kleiner Teil wird der generellen Verkehrsentwicklung zugeschrieben. Es kann angeführt werden, dass die Øresundsregion einfach schon aufgrund ihrer Größe nicht vergleichbar ist und dass es sich bei der Belt Brücke um eine innerdänische Brücke handelt, an der keine nationalen Grenzen betroffen sind. Dies ist durchaus richtig und der Grund, warum das Potential einer festen Fehmarnbelt Querung nur geschätzt werden kann.

Ein anderer Gesichtspunkt der diskutiert werden muss, ist das Potential für **wirtschaftliche Zusammenarbeit** in der Fehmarnbelt Region. Es gibt verschiedene Gebiete der Zusammenarbeit. Für die kleineren Akteure ist es schwierig, einen passenden Partner in der Region zu finden. Es gibt zwei unmittelbare Gründe hierfür. Zum einen existiert unter Umständen tatsächlich kein passender Partner in der Nachbarregion. Zweitens kann es sein, dass das Unternehmen einfach nicht von der Existenz des potentiellen Partners weiß. Im ersteren Fall kann die Region nur versuchen, Unternehmen anzuziehen. Eine andere Möglichkeit wäre, Gebiete wie Vest- und Nordsjælland in Dänemark und die Kreise Lauenburg und Stormarn auf der deutschen Seite mit einzubeziehen. Damit könnte eine kritische Masse erreicht werden, die es den Unternehmen ermöglicht, regional grenzüberschreitend tätig zu werden. Sollte der zweite Grund zutreffen – und er hat durchaus seine Fürsprecher – dann gibt es definitiv ein Potential für die Zukunft. Die Handelskammern stellen Informationen über Möglichkeiten im Nachbarland zur Verfügung. Es kann hier nicht abschließend geklärt werden, ob es sich bei mangelnden Kenntnissen über das Nachbarland um ein Informationsdefizit oder Desinteresse handelt. Das Resultat am Ende muss auf jeden Fall lauten, dass die bereitgestellten Informationen von Interesse für die Unternehmen sind.

Nicht nur um ein höheres Potential zu erzielen, sondern auch um es auszunutzen muss die wirtschaftliche Integration in den Vordergrund gerückt werden. Wirtschaftliche Zusammen-

arbeit zeigt **spill-over-Effekte** in andere Gebiete und führt zu mehr Integration insgesamt. Es gibt ein Potential für mehr Zusammenarbeit. Um dies auszunutzen müssen die Verbindungen zwischen Unternehmen und Handelskammern in Bezug auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit gestärkt werden.

In anderen Bereichen wird es nicht als so problematisch gesehen, einen **passenden Partner** zu finden. Es ist allerdings auch wahr, dass zum Beispiel **Bildungsinstitutionen** nicht nur in die Nachbarregion, sondern darüber hinaus schauen. Die direkten Nachbarn sind nur Teil der internationalen Zusammenarbeit. Es sollte beachtet werden, dass die an Interreg-Projekten beteiligten Bildungsanstalten von solcher Größe sind, dass es keine große Anzahl von potentiellen Partnern in der Nachbarregion gibt. Von daher ist es unwahrscheinlich, dass sie nicht über potentielle Ansprechpartner für neue Projekte Bescheid wüssten.

Insgesamt war jedoch das **Informationsdefizit** eine in den Interviews immer wieder genannte Barriere. Eine Anzahl von **Unternehmen** auf beiden Seiten des Belt zeigten sich an einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit interessiert, wussten jedoch nicht genug über die Möglichkeiten. Die Transfähr-Treffen und andere Interreg-Projekte wurden mit dem Ziel der erhöhten Zusammenarbeit durchgeführt. Die meisten Interviewpartner bewerteten die Projekte eher mit Skepsis. Sie hielten sie für gute Ideen mit suboptimaler Ausführung. Diese Aussagen deuten ein Interesse grenzüberschreitender Zusammenarbeit an, was wiederum ein Potential für zukünftige Aktivitäten darstellt. Dies wird wahrscheinlich durch die **geringe kritische Masse** erschwert. Das reelle Potential lässt sich momentan nicht abschätzen.

Einige Interviewpartner sagten, ein Problem im Bereich der **People-to-People-Kontakte** wäre, dass Dänemark den **Euro** nicht als offizielles Zahlungsmittel eingeführt hätte. Für einige mag eine fremde Währung exotisch sein, aber es beinhaltet auch die Notwendigkeit eines Bankautomaten, Abhebegebühren, übrig gebliebenes Geld am Ende und Münzen für Parkautomaten. Es ist fraglich, ob dies tatsächlich Menschen davon abhält, den Belt zu überqueren, aber es könnte einer der vielen kleinen Gründe sein, warum nur wenige der Lokalbevölkerung von Ostholstein Tagesausflüge nach Storstrøms Amt unternehmen.

Im Bereich des **Tourismus** sind die Barrieren klein und vergleichsweise leicht zu überwinden. Sowohl deutsche als auch dänische Interviewpartner stimmen darin überein, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass noch mehr Zusammenarbeit geschehen könnte, wenn man die finanziellen Mittel dazu hätte. Die Fehmarnbelt Region hatte schon immer einen **starken Hintergrund der Zusammenarbeit im Tourismus** und die Projekte zeigen, dass auch weiterhin neue kreative Projekte entwickelt und durchgeführt werden. Ob es sich hierbei speziell um Projekte für Kinder, Patchwork-Familien, Kulturaktivitäten oder Naturerlebnisse handelt – das Feld der Zusammenarbeit ist breit gespannt. Die Akteure zeigen ganz offensichtlich Interesse an der Zusammenarbeit, so dass auch in Zukunft ein Potential auf diesem Gebiet zu erwarten ist.

Die Fehmarnbelt Region ist eine **entstehende Region**. Es ist eine Zeit in der die Möglichkeiten offen liegen und darauf warten, wahrgenommen zu werden. Hinter allen Barrieren wartet ein Potential für mehr, engere oder einfachere Zusammenarbeit. Alle Barrieren auf einmal im selben Moment abzubauen ist nicht möglich. Deshalb bedarf es einer klaren Strategie.

7 Strategien und Empfehlungen

7.1 Strategien

Dieses Kapitel stellt anfangs (7.1) eine übergeordnete, langfristige Strategie für die Region vor, mit Hilfe derer die Region die grenzüberschreitende Zusammenarbeit verbessern und der Vision einer integrierten, transnationalen Grenzregion einen Schritt näher kommen kann; inklusive eines Vorschlags zur Setzung von Prioritäten bei der Umsetzung der Strategie. Im Anschluss folgt ein Kapitel über die speziellen strategischen Möglichkeiten beim Bau einer festen Querung (7.2). Zum Schluss legen die Partnerinstitute konkrete Empfehlungen für die Verbesserung und der weiteren Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region vor (7.3).

Mittelpunkt aller Strategien für grenzüberschreitende regionale Entwicklung in der Fehmarnbelt Region sollte die **Lage der Region entlang einer der Haupttransportkorridore** zwischen Skandinavien und West- und Zentraleuropa etwa zwei Stunden Fahrtzeit zwischen zwei der attraktivsten und boomenden Metropolregionen Europas. Die Strategie könnte unter dem Slogan "Fehmarnbelt – auf halbem Wege zwischen Hamburg und Kopenhagen" zusammengefasst werden. Es ist wichtig, sich nicht auf die Grenze oder die periphere Lage der Region zu konzentrieren, sondern auf die positiven Aspekte und Stärken:

- Nähe zu den boomenden Großstädten.
- Lage an einem Haupttransportkorridor der vor dem Ausbau steht.
- Nähe zu einer von Europas spannendsten Großbaustellen – sollte die feste Beltquerung gebaut werden.
- Unberührte Natur.
- Das ideal Familienheim: Natur, gute Schulen, akzeptable Immobilienpreise, enge Nachbarschaft, niedrige (absolute) Kriminalitätsrate, attraktive Freizeitangebote (Baden, Segeln, Fahrradfahren) – "leben, wo andere Urlaub machen".
- Die Unterschiede genießen – Nähe zu einem anderen Land.
- Tor zur Ostsee.

Auf der anderen Hand muss klar sein, dass es **kein unbegrenztes Potential für grenzüberschreitende Zusammenarbeit** gibt. Sogar in Zeiten von Schengen und des Gemeinsamen Marktes gibt es räumliche, kulturelle, soziale, politische und rechtliche Grenzen, die die Regionen von einander trennen. Es ist immer einfacher, innerhalb des eigenen Landes zu kooperieren. Außerdem sollte nicht die kleine kritische Masse in den Bereichen wirtschaftliche, kulturelle und politische Zusammenarbeit vergessen werden. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird eine periphere Region nicht in eine boomende, zentrale Region verwandeln, aber es handelt sich um eine Methode, Entwicklung durch eine Veränderung der Mentalität und durch das Finden von übersehenen Möglichkeiten herbeizuführen.

Bei der Entwicklung einer konkreten Strategie ist es wichtig daran zu denken, **dass Integration Zeit braucht**. Es handelt sich nicht um Jahre, sondern eher um Jahrzehnte. Zusätzlich braucht es eine realistische Einschätzung der vorhandenen Ressourcen und die Möglichkeiten, die die Region bieten kann.

7.1.1 Räumliche Strategie

Die **Fehmarnbelt Region ist die Brücke für Straßen- und Schienenverkehr** (letzterer stark abhängig vom Bau einer festen Beltquerung) zwischen Südschweden/ Kopenhagen und der Region Hamburg sowie den europäischen Wirtschaftszentren. Sie ist auch Teil der räumlichen Kooperation "Westliche Ostseeregion". Sie ist ein Erholungsgebiet für die Großräume Hamburg und Kopenhagen und auch ein potentiell Rückzugsgebiet für Senioren aus den Großstädten.

Akteure in der Region drückten in den Interviews die Schwierigkeit aus, die **Region räumlich genau zu definieren**. Die Implementierung einer regionalen, grenzüberschreitenden Strategie sollte keine neuen Grenzen ziehen – dies zum Beispiel durch Ausschließen der Städte Lübeck oder Næstved. Auf der anderen Seite ist deutlich, dass Kommunen und Kreise manchmal unterschiedliche Interessen haben, wenn es um regionale Entwicklung und grenzüberschreitende Zusammenarbeit geht. Dies ist jedoch nicht unbedingt ein Nachteil, wie an der EUREGIO zu sehen ist. Dort gibt es eine Kernregion und eine weiter gefasste Region, die zusammen die EUREGIO bilden. Während die größeren Städte sich nicht ausschließlich auf grenzüberschreitende Zusammenarbeit konzentrieren, tragen sie wesentlich zur kritischen Masse bei. Ein ausschließlicher Fokus von Lübeck auf die Fehmarnbelt Region ist nicht zu erwarten.

Die Partnerinstitute empfehlen **keine starre und konkrete räumliche Definition** mit zum Beispiel den Teilregionen Storstrøms Amt und Kreis Ostholstein. Dies würde ein Risiko bedeuten, Partner zu verlieren, die nicht physisch in der Region anwesend sind. Es würde auch das Risiko in sich bergen, dass die Zusammenarbeit von Kirchturmpolitik geprägt würde. Es sollte eine Unterscheidung zwischen einer engeren und einer weiteren Fehmarnbelt Region geben, die zumindest auf bestimmten Gebieten selbst Hamburg und Kopenhagen mit einschließt. Konsequenz einer solchen Ausweitung wäre die Vergrößerung der kritischen Masse was allerdings auch zu einer wirtschaftlichen Konzentration an den Enden des Korridors führen würde. Die Fehmarnbelt Region würde zur Verbindungsregion zwischen den Metropolregionen. Es ist wichtig, hieraus die Vorteile zu ziehen und es nicht als Nachteil zu sehen. Es muss das Bewusstsein geschaffen werden, dass man sich trotz peripherer nationaler Lage nahe an boomenden Wirtschaftszentren befindet. Daher darf eine Strategie, auch wenn der Hauptschwerpunkt auf der Grenzregion liegt, die Großstädte nicht vergessen.

Um eine **gemeinsame Strategie zu implementieren ist es notwendig, die aktiven Akteure in der Fehmarnbelt Region zu definieren**. Sie werden diejenigen sein, die für die Unterstützung, Durchführung und Entwicklung einer grenzübergreifenden Strategie verantwortlich sein werden. Die Partnerinstitute empfehlen, die Verwaltungseinheiten direkt an der Grenze mit dieser Aufgabe als sog. "Lead Partner" zu betrauen. Auf deutscher Seite ist dies der Kreis Ostholstein. Die Strukturreform in Dänemark macht es schwer, dort einen konkreten Akteur zu beauftragen, da sich Storstrøms Amt zum 1. Januar 2007 auflösen wird. Der neuen Region Sjælland fehlen die Kompetenzen und ihr regionales Zentrum (Sorø) ist nicht nahe an der Fehmarnbelt Grenze gelegen. Zwei Kommunen werden direkt an der Grenze lokalisiert sein: Lolland und Guldborgsund. Die neue Kommune Vordingborg wird ebenfalls nicht weit von der Grenze entfernt liegen. Wenn sich diese drei Kommunen auf gemeinsame

Interessen im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verständigen können, wäre es ihnen unter Umständen möglich, sich in einem **neuen Femern Belt Forum** zu organisieren und die regionale grenzüberschreitende Strategie zu verwirklichen.

7.1.2 Konzeptionelle Strategie

Die konzeptionelle Strategie für die Entwicklung der Fehmarnbelt Region sollte sich auf zwei Punkte konzentrieren:

- Attraktivität der Region
- Grenze als Möglichkeit

Hier muss eine Vision für die Fehmarnbelt Region und die Kooperationsmöglichkeiten entwickelt werden. Diese Vision sollte realistisch sein und ihr Ziel muss sein, die **maximalen Vorteile durch die Lage am Transportkorridor ausnutzen**. Dies gilt besonders, wenn die feste Beltquerung einmal gebaut sein sollte. Die Strategie sollte jedoch nicht von der festen Querung abhängig sein, besonders da die Auftraggeber dieser Studie nur wenig Einfluss auf die Entscheidung über den Bau des Projekts nehmen können. Sie muss auch mit der existierenden Infrastruktur ausgeführt werden können. Allerdings halten die Partnerinstitute eine Verbesserung der Infrastruktur – besonders durch den Bau der festen Querung – für sehr hilfreich für die Implementierung dieser Strategie.

Im Punkt "Grenze als Möglichkeit" sollte die Konzentration auf den **Möglichkeiten** liegen, die sich **aufgrund der Lage an einer Grenze** ergeben. Grenzhandel ist nur ein Beispiel dafür, wie Unternehmen von Steuerunterschieden in einer Grenzregion profitieren können. Besonders vier Themenbereiche sollten im Vordergrund stehen: grenzüberschreitende Aus-/Bildung, das Gesundheitswesen, Wirtschaftsstruktur und Logistik. Die Region muss sich Kompetenzen in der Arbeit mit deutsch-dänischen Problemstellungen aneignen. Dies könnte in Zusammenarbeit mit anderen deutsch-dänischen Regionen und besonders der Region Sønderjylland-Schleswig geschehen.

7.1.3 Mentale Strategie – Grenzüberschreitende Informationen

Der US-Amerikanische Grenzforscher Oscar Martinez teilt die Grenzbevölkerung in **nationale und transnationale Grenzbewohner** ein (Martinez 1994). Während die nationalen Grenzbewohner aufgrund von Gleichgültigkeit, Widerwillen oder der Unfähigkeit in einer andere Kultur/ Gesellschaft zu funktionieren nur wenigen und oberflächlichen Kontakt mit der anderen Seite der Grenze haben, können die transnationalen Grenzbewohner erhebliche Kontakte mit der Nachbarnation aufweisen und versuchen Hindernisse zu überwinden, die Kontakte über die Grenze hinweg erschweren. Ihre Aktivitäten sind vielfältig: besuchen, einkaufen, arbeiten, studieren, wohnen. Kurz gesagt muss die Anzahl der transnationalen Grenzbewohner innerhalb der Bevölkerung der Fehmarnbelt Region erhöht werden. Die Menschen müssen den Eindruck bekommen, dass es ein Vorteil ist, in einer Grenzregion zu wohnen und ihre Augen für die Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, öffnen.

Informationen und das Schulwesen spielen hier eine große Rolle. Es ist wichtig grenzüberschreitendes Bewusstsein im Schulsystem und in den Medien zu schaffen. Dies gilt

besonders für die Medien, auch wenn sie eher skeptisch gegenüber dem grenzüberschreitenden Interesse der Bevölkerung sind. Obwohl die Lehrpläne national oder wenigstens auf Landesebene vorgegeben sind, muss auch in das Schulsystem hineingewirkt werden. Hier kann Wissen über die Nachbarregion geschaffen und Interesse am Nachbarland, seiner Kultur und Sprache geweckt werden.

7.1.4 Politische Strategie

Die Auftraggeber dieser Studie, der Kreis Ostholstein (D) und Storstrøms Amt (DK) sind regionale Verwaltungseinheiten. Die Studie weist darauf hin, dass eine Reihe von Barrieren nicht in den Verantwortungsbereich der Auftraggeber fällt, da sie auf nationaler Gesetzgebung basieren. Nichtsdestotrotz sind es die **regionalen Akteure, die die besten Voraussetzungen für eine Verbesserung der Integration der Region** haben. Es sind diese Akteure, die regionale Strategien entwickeln und durchführen können und denen es möglich ist, Aufmerksamkeit auf die Probleme zu lenken, die sie selbst nicht lösen können.

In der Untersuchung wurde deutlich, dass die mit grenzüberschreitenden Fragen beschäftigten Personen oftmals nicht von den nationalen Entscheidungsträgern wahrgenommen werden. Daher muss eine politische Strategie darauf abzielen, den **Einfluss der regionalen Akteure auf die nationale Entscheidungsprozesse** in Bezug auf grenzüberschreitende Fragen zu erhöhen. Die Partnerinstitute empfehlen eine stärkere Kooperation zwischen allen deutsch-dänischen Grenzregionen, sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene, um gemeinsam auf Landes-, nationaler und EU-Ebene als starke Lobbypartner aufzutreten.

Nur wenige grenzüberschreitende Fragen fallen ausschließlich in die Kompetenzen der regionalen Akteure. An einem gewissen Punkt spielt nationale Gesetzgebung eine Rolle. Integrierte, grenzüberschreitende Service-Angebote sind schwer einzurichten. Der strategische Fokus der regionalen Akteure sollte auf **Netzwerken und Koordinierung** liegen: Unterschiede akzeptieren, Wissen über einander vergrößern, persönliche und institutionelle Kontakte entwickeln und gemeinsame Interessen definieren. Ziel muss sein, die grenzüberschreitenden Kompetenzen der lokalen Verwaltung zu erhöhen, die Voraussetzungen für das Erreichen des Ziels einer Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und das Erhöhen des Anteils der transnationalen Grenzbewohner in der Region sind.

7.1.5 Wirtschaftliche Entwicklung

Wirtschaftliche Zusammenarbeit innerhalb der Fehmarnbelt Region ist sehr gering. Mehrere Initiativen haben gezeigt, dass die **kritische Masse** für grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen kleinen und mittleren Unternehmen zu klein ist. Auf der anderen Seite ist eine große Anzahl der Unternehmen der Region international tätig. Eine Strategie für wirtschaftliche Entwicklung muss sich innerhalb eines **größeren Raumes als nur der Fehmarnbelt Region** bewegen. Die Strategie muss darauf abzielen, den kleinen und mittleren Unternehmen der Region dabei zu helfen, entsprechend den dänischen/ skandinavischen und den deutschen Markt mit einzubeziehen.

Teil der Wirtschaftsstrategie muss sich mit dem **Arbeitsmarkt** beschäftigen und mit der Unterstützung der weiteren Integration. Kooperierende Firmen können nur ein Teil der grenz-

überschreitenden Entwicklung sein. Ein integrierter Arbeitsmarkt muss diese Entwicklung ergänzen.

7.1.6 Tourismus

Tourismus ist eine **Haupteinnahmequelle und -arbeitgeber** in der Fehmarnbelt Region. Nichtsdestotrotz kann die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf diesem Gebiet weiter verbessert werden. Daher muss eine Entwicklungsstrategie für die Region auch den Tourismus mit einbeziehen. Diese Strategie sollte sich auf ein **stärkeres gemeinsames Marketing** der Region konzentrieren. Lokale Bedenken wegen Konkurrenz sollten der gemeinsamen Vermarktung nicht entgegenstehen. Die unterschiedlichen touristischen Attraktionen und Möglichkeiten nördlich und südlich des Fehmarnbelt, Tagesausflugsmöglichkeiten nach Kopenhagen und Hamburg machen die Fehmarnbelt Region zu einer attraktiven Region und sollten in das Marketingkonzept eingedacht werden.

Es muss sichergestellt werden, dass die **Informationen für Touristen die gesamte grenzüberschreitende Region** zeigen. Im Falle des Baus einer festen Beltquerung sollte sich das Marketing während der Bauphase auf die Attraktion einer der größten Baustellen Europas konzentrieren.

7.1.7 Vorrangige Politik zur Beschleunigung der Integration

Um eine grenzüberschreitende Entwicklungsstrategie umzusetzen ist es notwendig, Prioritäten zu setzen. Es ist darauf zu achten, dass die "Fehmarnbelt Region" als solche noch im Entstehen ist. Die Menschen haben von ihr gehört, sie aber noch nicht erlebt. Es gibt keine negativen Assoziierungen mit dem Begriff auf beiden Seiten der Grenze. Er ist außerdem direkt zu übersetzen und eignet sich daher gut als Ausgangspunkt für die weitere Integration. Trotzdem ist es notwendig, einige Bereiche höhere Priorität einzuräumen, um die Integration voranzutreiben.

1) *People-to-People-Projekte*

Um aus zwei peripheren Regionen eine echte Grenzregion im Herzen Europas zu formen, muss der **tägliche Kontakt** zwischen den Bevölkerungen über den Belt sichergestellt sein. Die mentalen Barrieren in den Köpfen der Menschen müssen abgebaut werden. Daher müssen die Möglichkeiten für grenzüberschreitende Treffen verbessert werden.

People-to-People-Projekte hängen noch mehr als in anderen Bereichen vom persönlichen Engagement des "**Kümmers**" ab. Persönliche Kontakte sind die wichtigsten Aspekte in diesen Aktivitäten. Mund-zu-Mund-Propaganda ermöglicht bzw. garantiert das Überleben dieser kleinen Projekte. Es ist zwingend notwendig, die hier engagierten Personen in ihrem Bestreben um grenzüberschreitende Aktivitäten zu unterstützen.

Diese Unterstützung kann in vielerlei Form geschehen. Es kann direkte finanzielle Unterstützung sein, Unterstützung mit der Veröffentlichung und dem Marketing eines Projekts, das zur Verfügung Stellen von Besprechungsräumen, Hilfe bei Übersetzungen oder Beratung ab dem Anfangsstadium in der Projektentwicklung. Diese Aufzählung ist in keiner Weise abschließend und weitere Unterstützungsmöglichkeiten sind denkbar.

2) *Integration der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes*

Es gibt genügend historische Beispiele die zeigen, dass Integration oft im Anschluss an wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit kommt. Wenn es klare **wirtschaftliche Vorteile** bringt, werden **Barrieren leichter überwunden**. Daher ist es wichtig, Zusammenarbeit zwischen Unternehmen zu unterstützen. Teil davon kann die Reduzierung oder gar Abschaffung von Barrieren sein.

Zusätzlich müssen die **Möglichkeiten der Arbeitssuche** auf der anderen Beltseite verbessert werden. Dies trägt ebenfalls zur Integration der Region insgesamt bei. Die tägliche Arbeit in dem anderen Land führt (im Allgemeinen) zu einer Reduzierung von Vorurteilen, Vermehrung von sozialen Kontakten und die mentale Barriere in Bezug auf die Grenzüberquerung über ein Fahrwasser hinweg wird überflüssig.

3) *Die feste Beltquerung*

Die feste Beltquerung an sich wird keine integrierte Fehmarnbelt Region herbeiführen. Sie wird jedoch ein **Ausgangspunkt und Katalysator für Integration** sein. Sie kann auch zum Erfolg von Entwicklungsstrategien beitragen. Es ist leichter und wahrscheinlicher zu einem Jazzkonzert nach Eutin zu fahren, wenn nicht noch etwa eine Stunde Fährfahrt nach dem Konzert hinzuzurechnen ist. Pendler sind eher gewillt den Belt zu überqueren, wenn der Zeitfaktor vernachlässigbar ist. Außerdem ist die Anziehung von Logistikunternehmen eng an die feste Querung geknüpft.

Mit einer Konzentrierung auf diese drei Gesichtspunkte wird die Integration auf entscheidenden Gebieten gestärkt. Diese Gebiete werden sich überschneiden und haben ein spill-over-Potential in andere Gebiete, wodurch die Integration in der Region als Ganzem gefördert wird.

7.2. Die feste Beltquerung

Die feste Beltquerung ist Anlass vieler Diskussionen zwischen deutschen und dänischen lokalen und regionalen Politikern. Keiner von ihnen wird letztendlich die Entscheidung über den Brückenbau treffen. Trotzdem gehen die Politiker in der Fehmarnbelt Region sehr unterschiedlich mit der Situation um. Dies resultiert in zwei weit auseinander liegenden Positionen in dieser Frage.

Der Kreis Ostholstein und die Stadt Lübeck verhalten sich wohl aufgrund der eher ablehnenden Haltung sehr passiv. Es findet keine sichtbare Lobbyarbeit statt und sowohl Politiker wie auch die Wirtschaft erwarten die Entscheidung über den Bau aus Berlin. Die dänische Seite, die den Baubeginn einer Brücke für die nähere Zukunft anvisiert, hat bereits die Anforderungen an Arbeitskräften nach den verschiedenen Berufen analysiert und hat sogar bereits angefangen, die entsprechenden Berufssparten im zu erwartenden Umfang auszubilden. Akteure aller Bereiche sprechen sich in Storstrøms Amt offen für den Bau einer festen Beltquerung aus. Es ist anzunehmen, dass die Lobbyarbeit in Kopenhagen einfacher ist als in Berlin, da die dänische Regierung sich bereits klar für den Bau ausgesprochen hat, während von der deutschen Bundesregierung sehr gemischte Signale kommen. Die Analyse

in Kapitel 3 zeigt, dass die Gründe hierfür wirtschaftlicher Natur sind. Dies unterstützt auch die These der asymmetrischen Effekte einer festen Querung. Dänemark wird wesentlich mehr profitieren als die deutsche Seite.

Aus dem beschriebenen Szenario ergibt sich klar die Gefahr, dass die dänische Seite besser vorbereitet sein und einen klaren Vorsprung haben wird, wenn eine positive Entscheidung über den Bau getroffen wird.

Als einer der Gründe gegen eine feste Beltquerung wird angeführt, dass die Region zu einer reinen Transitstrecke wird. Dagegen wird gehalten, dass dies bereits heute der Fall sei. Vorhersagen erwarten bei einer festen Querung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, was jedoch nicht automatisch eine negative Konsequenz sein muss. Es bietet zum Beispiel auch die Chance, Kurzbesucher in der Region zu begrüßen, die auf der Durchfahrt sind.

Die Ablehnung der Querung kann auch einem anderen Argumentationsstrang folgen. Es wird argumentiert, dass hunderte Arbeitsplätze bei einer Schließung der Fähren verloren gingen. Familien würden fortziehen, was eine Schließung von Schulen und Krankenhäusern zur Folge hätte. Zusätzlich würde sich die Lebensqualität aufgrund von Emissionen der Autos und Lärm verringern. Der Bau einer festen Querung würde zu großen Umweltproblemen führen und die Fischerei würde ihre Lebensgrundlage verlieren. Mehrere Studien haben die Auswirkungen auf die Umwelt untersucht und keine Studie ist bis jetzt zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umwelt irreversibel geschädigt würde.

Auf der anderen Seite zeigen die Modelle in Kapitel 3, dass die Infrastruktur nicht der wichtigste Faktor für grenzüberschreitende Aktivitäten ist. Rechtliche, administrative und kulturelle Barrieren sind stärker integrationshemmend. Nichtsdestotrotz ist die gefühlte Distanz in Verbindung mit der Seegrenze eine der Haupthindernisse für People-to-People-Integration. Die Entscheidung über den Bau einer festen Beltquerung wird großen Einfluss auf die Integration in diesem Zusammenhang haben. Der symbolische Wert eines Jahrtausendbauwerks als Wahrzeichen der Region darf nicht unterschätzt werden.

In Bezug auf die Positionierung und die Aktivitäten in Verbindung mit der festen Beltquerung ist ein deutliches Ungleichgewicht zwischen Ostholstein und Storstrøms Amt sichtbar. Daher richten sich die folgenden Empfehlungen betreffend die Beltquerung primär an die deutsche Seite.

Empfehlungen an die Akteure auf deutscher Seite

- a) Man muss den größeren Zusammenhang sehen. Die feste Beltquerung hat nicht nur Bedeutung für die Fehmarnbelt Region.
- b) Es ist wichtig vorbereitet zu sein. Eine Analyse der eigenen Arbeitskräfte und ihrer Möglichkeiten am Bau mitzuwirken ist notwendig.
- c) Der Kreis Ostholstein sollte überlegen, ob eine klare Positionierung für den Bau einer festen Verbindung nicht vorteilhafter wäre, als die jetzige abwartende Haltung. Die Partnerinstitute empfehlen dem Kreis, den Bau der festen Querung zu unterstützen, da sie zur Integration der Region beitragen wird und nach unserer Meinung die Vorteile und Chancen für die Region eindeutig die Risiken überwiegen.

Empfehlungen an die Akteure auf dänischer Seite

- a) Lokale Lobbyarbeit für die Vorteile einer festen Querung.
- b) Alternative Finanzierungsmodelle entwickeln, falls die deutsche Seite sich aus finanziellen Gründen gegen die Errichtung einer festen Querung entscheidet (z.B. Bau der Brücke und der Hinterlandanbindung durch eine private Betreibergesellschaft).
- c) "Worst Case Scenario": alternative Strategien zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Reduzierung administrativer und rechtlicher Barrieren entwickeln, falls Deutschland keine Entscheidung für eine feste Querung trifft.

Empfehlungen an die Akteure auf beiden Seiten:

- a) Lobbyarbeit für das Treffen einer Entscheidung – wenn notwendig auch gemeinsam.
- b) Lobbyarbeit für eine gute Transportinfrastruktur zur und von der festen Beltquerung.
- c) Sicherstellen der Einbeziehung von lokalen Arbeitskräften in den Bauprozess.
- d) Entwicklung einer langfristigen Strategie um Unternehmen anzuziehen.
- e) Konzentration auf die neuen Möglichkeiten für die Lokalbevölkerung. Eine feste Querung führt nicht automatisch zu privatem Grenzverkehr. Zum Beispiel Tagesausflüge.

7.3 Empfehlungen für die Fehmarnbelt Region

Abschließend geben die Partnerinstitute im Folgenden eine Reihe konkreter Empfehlungen für die regionalen Akteure, um eine verbesserte Ausnutzung der Potentiale zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und zur grenzüberschreitenden Integration zu erreichen. Diese Empfehlungsliste ist nach verschiedenen Aktivitätsbereichen sortiert und soll Akteuren Anregungen zur Weiterentwicklung oder Neuentwicklung ihrer grenzüberschreitenden Aktivitäten geben. Die einzelnen Empfehlungen lehnen sich an unsere oben vorgestellte, übergeordnete Strategie an. Natürlich ist die Liste nicht vollständig und soll niemanden davon abhalten, eigene Ideen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu entwickeln und umzusetzen.

- (1) Haben Sie eine Vision!
Es ist wichtig eine übergeordnete und einheitliche Vision für die Region zu haben, unter deren Dach alle Aktivitäten, Projekte und nicht zuletzt die Bevölkerung ihre Plätze finden.
- (2) Regionalpolitische Führungskraft ist gefragt – auf beiden Seiten des Belts!
Nur eine gemeinsame Vision und eine gemeinsame Strategie werden zu beiderseitigem Nutzen führen. Beständigkeit zahlt sich aus: Politische Langzeitkontakte schaffen mit der Zeit eine offene und konstruktive Atmosphäre.
- (3) Immer daran denken, wer die Zielgruppe ist.
Unabhängig davon in welchem Zusammenhang von grenzüberschreitenden Aktivitäten gesprochen wird müssen die Projektpartner in Projekten mit Teilnehmern aus der Bevölkerung daran denken, dass die Teilnehmer nicht so in der Materie grenzüberschreitende Zusammenarbeit stecken wie sie selbst. Daher ist es wichtig, die Teilnehmer auf deren Ebene anzusprechen, nicht auf der eigenen.

Marketing einer integrierten Region

Die Region muss sich mit einem klaren Profil, das die Fehmarnbelt Region klar von anderen Regionen abgrenzt, vermarkten. Es sollte nicht nur eine geographische Region sein sondern sollte mit Werten, Erfahrungen, Erinnerungen und Möglichkeiten assoziiert werden. Die Stärken der Region müssen vermittelt werden. Die folgenden Vorschläge können mit Unterstützung einer festen Beltquerung zwar leichter implementiert werden, aber sie hängen davon nicht ab.

- (4) Ein Slogan, gemeinsames Markenzeichen und ein Logo müssen her!
Die Øresundsregion identifiziert sich mit einer Reihe von Slogans, die auf eine bestimmte Zielgruppe abgestimmt sind. Ein gemeinsames Design und Logo haben Wiedererkennungswert und können auf Präsentationsmaterial gut angewandt werden.
- (5) Eine gemeinsame Homepage der Region kann als Willkommensportal der Region für Interessenten dienen.
Die Seite kann als "Dach-Seite" die verschiedenen spezialisierten Seiten verbinden. sie kann die Region vorstellen, Antworten auf die meistgestellten Fragen geben oder den Leser an die jeweiligen Stellen verweisen.
- (6) Schaffung der Posten der Fehmarnbelt-Botschafter.
Die Botschafter könnten wie bei Wonderful Copenhagen institutionalisiert sein, oder es kann eine offene Variante wie in der Øresundsregion gewählt werden.
- (7) Entwicklung eines Leuchtturmprojekts, dass – wenn keine globale – so doch europäische Aufmerksamkeit auf die Region lenkt.
Die Region braucht Aufmerksamkeit. Der Bau einer festen Beltquerung – sollte dies geschehen – wird diese bringen. Die Region braucht jedoch unabhängig davon einen Leuchtturm bzw. ein Leuchtturm-Projekt für den Fall, dass die feste Querung nicht beschlossen werden sollte.
- (8) Marketing der weichen Faktoren der Region: Natur, Platz, Ruhe und Kultur.
Es ist durchaus wünschenswert, sich von den Großstädten abzusetzen und Touristen und Pendler anzuziehen. Besonders in der Region ist die Lage in der Natur mit kurzer Distanz zu den Großstädten. Dieser Zusatz verschafft der Region einen Vorteil gegenüber anderen Regionen an der Ostsee.

Politik und Institutionen

- (9) Integration muss auf allen Ebenen getragen werden. Ein breites Spektrum an Akteuren ist notwendig.
Das Schaffen einer Grenzregion ist ein Projekt auf vielen Ebenen. Höherrangige Politiker müssen günstige Rahmenbedingungen schaffen während People-to-People-Aktivitäten die Integration vorantreiben werden.
- (10) Identifizierung der wichtigsten Gebiete, auf denen die Integration besonders gefördert werden soll.
Die Barrieren müssen genannt und kategorisiert werden. Danach können Prioritäten zum zielgerichteten Abbau von Barrieren gesetzt werden.

Kooperation zwischen politischen Institutionen

(11) Entwicklung einer langfristigen Strategie.

Obwohl kurz- und mittelfristige Strategien notwendig sind – besonders im Hinblick auf den möglichen Bau einer festen Beltquerung – ist es wichtig zu wissen, in welche Richtung sich die Region langfristig entwickeln soll. In der Øresundsregion wurde zum Beispiel eine Vision der Region in 40 Jahren entwickelt.

(12) Befassung mit gemeinsamer Raumplanung und Suche nach Lösungen für gemeinsame Probleme.

Nur eine integrierte Region kann grenzüberschreitende Lösungen bieten. Die Kooperationen im Gesundheitswesen in Sønderjylland-Schleswig können als Beispiele dienen. Beide Seiten profitieren von der Zusammenarbeit. Ähnliche Möglichkeiten erschließen sich in der Fehmarnbelt Region durch den Bau einer festen Querung.

(13) Zusammenarbeit für die Stärkung der Peripheriegebiete in Dänemark und Schleswig-Holstein.

Kopenhagen erhält eine Menge Aufmerksamkeit, während andere Regionen von nationalen Politikern leicht vergessen werden. Dies kann auch in den nördlichen Teilen Ostholsteins passieren, da die räumliche Orientierung der zentralen und südlichen Gebiete Schleswig-Holsteins nach Hamburg ausgerichtet ist.

(14) Zusammenarbeit der drei deutsch-dänischen Grenzregionen stärken: viele der administrativen Barrieren können nur auf staatlicher Ebene gelöst werden. Eine Zusammenarbeit aller deutsch-dänischer Grenzregionen kann sich stärker dafür einsetzen, dass Probleme auf nationaler Ebene Beachtung finden (Beispiel Schlussbericht der GOLIN-Projektgruppe unter dem Nordischen Ministerrat: Gränsregionala Optimala Lösningar i Norden, 2005)

Institutionalisierung

(15) Treffen von Grundsatzentscheidungen über den Grad an Institutionalisierung die die Region und ihre Entwicklung über Jahre hinweg prägen werden

Akteure in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollten Entscheidungen darüber treffen, ob eine weitere Institutionalisierung – wie zum Beispiel in der EUREGIO – gewünscht ist. Hierfür wird ein Workshop mit Schlüsselrednern aus institutionalisierten Regionen angeregt. In einem möglichen zweiten Schritt müsste dann entschieden werden, ob eine Institution auf beiden Seiten der Grenze eingerichtet werden soll oder ob es die Möglichkeit gibt, eine einzige Organisation zu schaffen. Die Partnerinstitute empfehlen ein Sekretariat mit zwei Büros, da es keinen geeigneten Ort an der Grenze oder in Grenznähe gibt, an dem ein Büro errichtet werden könnte.

(16) Etablierung eines Komitee-Systems

Verschiedene Foren wo die unterschiedlichen Akteure die Möglichkeit haben, die Region aktiv mitzugestalten können potentielle Akteure motivieren. Zum anderen können in den Foren neue Ideen entwickelt und Missverständnisse frühzeitig aus dem Weg geräumt werden. Sie stellen auch die Kohärenz der einzelnen Aktivitäten mit der übergeordneten Strategie sicher. Für das Hauptkomitee kann das Öresundskomitee als Beispiel dienen. Eine Ausweitung der rechtlichen Kompetenzen wäre wünschenswert, ist aber völkerrechtlich problematisch und in der Praxis kaum möglich. Eine höhere Effektivität würde durch die Entsen-

derung von einflussreichen politisch tätigen Personen in solch ein Komitee erhöht. Ein anderes Beispiel kann in der EUREGIO gefunden werden, wo eine einzige Organisation sämtliche Aktivitäten bündelt.

- (17) Die deutschen und dänischen Grenzgemeinden und -kommunen sollten je einen internationalen Ausschuss aus ihren Gemeindevertretungen bilden und eine "internationale Person" in der Gemeindeverwaltung bestellen, die sich Vollzeit um grenzüberschreitende Zusammenarbeiten kümmert.

Jede Grenzregion braucht eine Telefonnummer und einen "Anchor Man", der sich auf Grenzfragen konzentriert. Die Institution und die Person sollten langfristig eingesetzt werden und Zeit haben, sich auf ihre Aufgaben zu konzentrieren. Das internationale Komitee kann für die Verbreitung und Weitergabe von Informationen an die Gesellschaft und die öffentlichen Verwaltungen sorgen.

- (18) Einrichtung des Postens eines Ombudsmannes gegen Grenzbarrieren

Der Ministerrat des Nordischen Rates hat vor kurzem entschieden, einen Ombudsmann gegen Grenzbarrieren zu berufen. Er soll deutlich sichtbar für alle Menschen im Norden als Ansprechpartner dienen. Seine Arbeit soll ebenfalls signalisieren, dass die Probleme der Menschen ernst genommen werden. Außerdem kann das Büro des Ombudsmannes Informationen darüber sammeln, welche Probleme am dringendsten gelöst werden müssen. In der Fehmarnbelt Region müsste entschieden werden, ob es *einen* geben soll oder ob jede Seite einen Ombudsmann beruft. Der Ombudsmann müsste in der Region eine gewisse politische Autorität besitzen.

Innerhalb der Verwaltung

- (19) Vergrößerung des Wissens über die Nachbarregion der Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltung.

Um die Grenzkompetenzen der mit grenzüberschreitenden Fragen beschäftigten Mitarbeiter in der Verwaltung zu erhöhen, können zum Beispiel Kurse zur Sprache, Kultur und Gesellschaft der Nachbarregion sowie Kurzaufenthalte oder eine Arbeitsplatzrotation mit den entsprechenden Kollegen auf der anderen Seite des Belts angeboten werden. Positive Effekte sind an der EUREGIO ersichtlich. Besonders Kurzaufenthalte und Arbeitsplatzrotationen würden den Anreiz vergrößern, Dänisch und Deutsch in der Schule verstärkt anzubieten.

- (20) Sprachkenntnisse sollten bei der Besetzung von Posten in der öffentlichen Verwaltung ein Plus sein – zumindest auf Führungsebene.

Dies würde Möglichkeiten einer effizienten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erhöhen und die Sprachbarriere deutlich senken.

Kooperation zwischen den Interreg-Regionen

- (21) Austausch von Erfahrungen mit anderen Interreg-Regionen derselben Nationalität

Der Austausch von Informationen und Erfahrungen sowie die Möglichkeit voneinander zu lernen können die grenzüberschreitende Zusammenarbeit effektiver gestalten. Daher sollte die Region Ostholstein/Lübeck die Verbindungen zu den Regionen K.E.R.N. und Sønderjylland-Schleswig stärken, während Storstrøms Amt dies mit den entsprechenden Regionen innerhalb Dänemarks tut.

- (22) Engere Zusammenarbeit zwischen den Regionen erleichtert die Identifizierung gleicher Probleme und eine gemeinsame Lösungssuche ist möglich.

Gemeinsame Lobbyarbeit der drei deutschen Regionen in Kiel und Berlin und der dänischen Regionen in Kopenhagen hat mehr Gewicht. Es wäre auch eine Zusammenarbeit aller sechs Regionen denkbar.

Rechtliche Aspekte

- (23) Sicherstellung oder Verbesserung der Mitnahme von Rechten auf den Gebieten Renten, Steuern und Sozialsystem über die Grenze hinweg. In einem ersten Schritt Sicherstellung davon, dass über den bisherigen Stand Informationen für die Betroffenen vorliegen.

Regionale Akteure haben auf diesem Gebiet nur begrenzte Möglichkeiten. Daher ist es besonders wichtig, dass sie auf Problemlösung an den zuständigen Stellen hinwirken. Die Bereitstellung von Informationen liegt im Handlungsspielraum der regionalen Akteure.

- (24) Sicherstellung oder Verbesserung der Kompatibilität zwischen den Steuer- und Sozialsystemen: Errichtung eines Gremiums, da rechtlich bindende Entscheidungen treffen und Absprachen treffen kann.

Das Gremium soll sicherstellen, dass kein Unternehmen und keine Privatperson zwischen zwei Stühle fällt.

Infrastruktur

- (25) Sowohl in Ostholstein als auch in Storstrøm werden Initiativen gebraucht, die auch Vorteile für Peripheriegebiete der Regionen aus einer festen Beltquerung sicherstellen.

Es ist wichtig, dass für die gesamte Region Vorteile gesichert werden. Versuchen Sie, die Möglichkeiten der Region im Falle des Baus der Querung zu identifizieren und Kompensation für die offensichtlichen Schäden während der Bauphase (Tourismus) auszuhandeln. Beachtung der generellen Verbesserung der Infrastruktur im Zuge einer festen Querung.

- (26) Unterscheidung zwischen verschiedenen Nutzern der Brücke und dies berücksichtigende Mautpolitik. Das Prinzip sollte lauten: je öfter die Querung, desto niedriger der Preis pro Nutzung der Brücke. Dies gilt auch bereits jetzt für Fähpreise.

Eine Brücke wird das Pendeln zeitlich erleichtern. Angebote für Pendler machen es finanziell möglich. Regionale Mautpreise unterstützen die Integration und enge grenzüberschreitende Kontakte in der Bevölkerung.

- (27) Weiterentwicklung der existierenden Transportinfrastruktur auf beiden Seiten des Belts um tägliches Pendeln zu ermöglichen.

Die Hinterlandanbindungen müssen den Pendlern eine verlässliche und gut funktionierende Infrastruktur bieten.

- (28) Das öffentliche Transportsystem muss auf einem akzeptablen Niveau aufrechterhalten werden.

Ein koordiniertes System im öffentlichen grenzüberschreitenden Verkehr ist wichtig für die Integration. Fahrpläne müssen mit den Fährankünften abgestimmt werden. Nach dem Bau der festen Beltquerung müssen Bahnhaltstellen gesichert werden, die für die Region von Vorteil sind. Dies beinhaltet auch Fahrscheine für Vielfahrer. Bereits jetzt sollten Regional-

tarife angedacht werden. Ein Beispiel hierfür wäre eine Fähr/Bahnkarte von Storstrøm nach Oldenburg. Diese Preisstrukturen sind nicht von einer festen Beltquerung abhängig.

(29) Möglichkeiten der infrastrukturellen Zusammenarbeit

Erweiterung der Kooperationsgebiete um unter anderem das Gesundheitssystem und Notfall-Einsatzkräfte. In diesem Zusammenhang eröffnet die reduzierte Fahrzeit über den Belt mit einer festen Querung sowie die ständige Nutzbarkeit neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit, z.B. gemeinsame Ambulanz, Nutzung von Krankenhäusern und Notfallreaktionen.

Wirtschaftliche Entwicklung und der Arbeitsmarkt

(30) Konzentrierung auf die besonderen Kompetenzen der Region.

Während in der Øresundsregion die Pharmaindustrie und Forschungsunternehmen wichtig sind, sollte sich die Fehmarnbelt Region auf ihre eigenen Stärken konzentrieren. Diese könnten zum Beispiel im Umweltbereich und den damit befassten Unternehmen liegen. Weiterhin weist die Region Potentiale für eine landwirtschaftliche/Nahrungsmittel-Clusterbildung auf. Der Tourismusbereich ist ebenfalls ein starker Faktor.

(31) Wirtschaftliche Kartographisierung der Region

Unternehmen müssen wissen, wo es andere Unternehmen aus welcher Branche in ihrer Region gibt – dies gilt nicht nur grenzüberschreitend.

(32) Klare Herausstellung der administrativen und rechtlichen Vorteile für Unternehmen in einer Region die fundiertes Wissen über Probleme und deren Lösung in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit anbieten kann.

Wirtschaftswachstum hängt auch von guten Rahmenbedingungen ab. Diese müssen gewährleistet und vermarktet werden.

(33) Evaluierung der Möglichkeiten die Fehmarnbelt Region in wirtschaftlicher Hinsicht zu expandieren und so den Norden Sjællands sowie die Kreise Stormarn und Herzogtum Lauenburg einzuschließen.

Die einhellige Meinung ist, dass die kritische Masse für wirtschaftliche Kooperationen zu klein ist in der Fehmarnbelt Region. Die Expansion der Region würde mehr Unternehmen in den Kreis der potentiellen Partner einschließen.

(34) Steigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Arbeitsvermittlungsstellen.

Engere Zusammenarbeit der relevanten Institutionen, Austausch von Informationen und Erfahrungen schaffen die Grundlage für eine effektive Integration des Arbeitsmarktes.

(35) Etablierung gemeinsamer Instrumente/Institutionen für Analysen der Nachfrage und des Angebots von Arbeit in der Fehmarnbelt Region.

Nur auf Grundlage verlässlicher Daten kann eine konkrete Strategie entwickelt werden. In der Øresundsregion wird dieser Service von Ørestat übernommen.

(36) Etablierung eines Monitoring-Systems für die Evaluation der regionalen Arbeitsmarktstrukturen.

Dies könnte in Form eines Zentrums für grenzüberschreitende Arbeitsmarktstudien implementiert werden; inklusive eines Statistikprojekts – BeltStat.

- (37) Ausweitung der Datenbasen in den Arbeitsvermittlungsstellen um Stellenangebote auf der anderen Seite der Grenze.
Nur wenn Personen von den Möglichkeiten wissen, können diese Möglichkeiten wahrgenommen werden.
- (38) Etablierung von GÜZ-Mentoren.
Diese Spezialisten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit können Unternehmen – besonders kleine – in allen Phasen des Kooperationsprozesses begleiten. Technische Schulen die bereits an Kooperationsprojekten beteiligt sind sollten aufgrund ihres Wissens über die Unternehmen der Region miteinbezogen werden.
- (39) Sicherstellung der weiteren Verbreitung und des leichten Zugangs zu Informationen über Möglichkeiten am grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt für Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch Informationsveranstaltungen, Rekrutierungsmessen sowie einem Internet-Service.
Auch auf dem Arbeitsmarkt und in der Wirtschaft ist die Bereitstellung von Informationen für alle Interessenten ein zentrales Anliegen.
- (40) Zusammenstellung eines Vademecum-Führers über alle Aspekte der Region.
In der Ems-Dollart-Region bietet der Führer Antworten und weitere Ansprechpartner für die ersten Fragen auf allen Gebieten der grenzüberschreitenden Aktivitäten.

Information

- (41) Identifizierung des Problems: Informationslücken, Wissensdefizit oder fehlender Anreiz für Kooperationen? Vor diesem Hintergrund muss eine Strategie zur Bekämpfung des festgestellten Problems entwickelt werden.
Die Akteure in der Region weisen alle von sich, zu einer Behinderung bzw. Verlangsamung der Zusammenarbeit beizutragen.
- (42) Adressierung des Problems der Informationsbeschaffung.
Generell besteht das Problem, dass die interessierten Personen nicht wissen, wer die für sie interessanten Informationen anbietet. Manchmal sind sie nicht in der eigenen Sprache erhältlich. Die Institutionen die Informationen anbieten, müssen sich lauter bemerkbar machen und sich den regionalen Akteuren aktiv vorstellen.
- (43) Bündelung von Informationen an einer Stelle; im günstigsten Fall eine einzige Stelle, sonst je ein Büro auf jeder Seite des Belts.
Bürger, Unternehmen und Organisationen müssen einfachen Zugang zu zuverlässigen Informationen haben. Alle öffentlichen Einrichtungen müssen inhaltlich die gleiche Information zur Verfügung stellen.

Verschiedene Möglichkeiten sind denkbar:

- 1) Ein einziges Infozentrum: Modelle könnten das Regionskontor/Infocenter in Sønderjylland-Schleswig oder die Grenzhäuser in der EUREGIO und der Ems-Dollart-Region sein. Jede Frage sollte zum Infozentrum weitergeleitet werden, da es die einzige Stelle ist, wo die Informationen ständig aktualisiert werden.

- 2) Je ein Informationszentrum auf beiden Seiten der Grenze. Dies ist kein Widerspruch zum vorherigen Modell. Die Ems-Dollart-Region unterhält einen Infopunkt an der Grenze und Institutionen in den beiden Teilregionen.
- 3) Sicherstellung des Informationsaustausches zwischen allen Bürgeranlaufstellen. Diese Variante ist für die Bürger am einfachsten, ist jedoch auch mit den größten Risiken verbunden. Eine Menge Einzelpersonen müssen sich laufend vergewissern, auf dem neuesten Stand zu sein.
- (44) Ein gemeinsames Online-Steuerportal kann zur Verbreitung von Informationen für potentielle Grenzpendler genutzt werden.
Das Internet ist für viele der erste Schritt auf der Informationssuche. Hier sollten die wichtigsten Fragen, z.B. zum Steuer- und Sozialsystem des anderen Landes, beantwortet werden.
- (45) Ein Projekt für grenzüberschreitende Statistik bietet der Region die Grundlagen für weitere Entwicklungsstrategien in verschiedenen Gebieten: Immobilien, Wirtschaftsstrukturen, Arbeitsmarkt, Wirtschaftszyklus, Pendlerfragen etc.
Vorbild Ørestat, das als Zusammenarbeit von Danmarks Statistik und Statistiska Centralbyrån im Rahmen eines Interreg-Projektes begann.
- (46) Grenzüberschreitendes Wissen in Schlüsselpositionen muss erhöht werden.
Alle Akteure in Schlüsselpositionen und Entscheidungsträger müssen sich über die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Aktivitäten im Klaren sein. Dies gilt in sämtlichen Bereichen.
- (47) Die mit grenzüberschreitenden Fragen beschäftigten Personen der Region müssen den nationalen Entscheidungsträgern sichtbar sein.
Nur wenn die Rahmenbedingungen stimmen, ist es den regionalen Akteuren möglich, effektiv für die Integration zu arbeiten. Daher müssen die relevanten Akteure sicherstellen, dass enge Kontakte zur nationalen Ebene bestehen.

Medien – Infrastruktur für Integration

- (48) Unterstützung des grenzüberschreitenden Service und die Einbeziehung der regionalen Medien. Negative Stereotypen können geschwächt und regionale Identität gestärkt werden. Die Medien tragen mit ihrer Berichterstattung einer integrierten Region zu einer tiefergehenden Integration bei.
Der Einfluss der Medien sollte nicht unterschätzt werden. Die Medien reagieren nicht nur sondern sind sowohl Akteur als auch Instrument der Integration. Es muss klargestellt werden, welche Möglichkeiten die Medien für eine aktive Stärkung der Integration haben. Aus Beispielen der EUREGIO und Ems-Dollart-Region wird ersichtlich, welches Potential in den Medien steckt.
- (49) Zeitungen, Radio- und Fernsehsender müssen mehr zusammenarbeiten.
Dieser Punkt ist so zentral wie schwierig wie die Øresundsregion gezeigt hat. Die Potentiale werden nicht angefochten, aber die Wirklichkeit sieht oft anders aus. Daher muss sichergestellt werden, dass die Kooperationen auf einer soliden Basis aufbauen und sich auf die regionalspezifischen Interessen konzentrieren.

- (50) Veröffentlichung von Berichten über Geschehnissen auf der jeweils anderen Beltseite in regionalen Zeitungen und Fernsehsendern.

Es ist nicht unbedingt notwendig, dass genau die gleiche Sendung auf beiden Seiten ausgestrahlt bzw. gedruckt wird. Für den Anfang kann man sich auf Nachrichten aus der der Nachbarregion beschränken.

- (51) Konzentration auf Kurznachrichten und Informationsüberblick.

Aufgrund von begrenzten Ressourcen für Übersetzungen und grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Allgemeinen bietet sich ein Kompromiss in Form von Kurznachrichten an, der das Interesse in der Bevölkerung wecken kann. Ist dies erreicht, kann über eine Ausweitung gesprochen werden.

Aus-/Bildung und Sprache

- (52) Mehr Unterricht über die Sprache und Kultur des Nachbarlandes im gesamten Schulsystem.

Wissensdefizite über "die andere Seite" ist eine der häufigsten Barrieren die überwunden werden muss. Zumindest Basiskenntnisse der Sprache sollten vermittelt werden.

- (53) Ausweitung der Zusammenarbeit der regionalen Grund-, sowie der Haupt- und Realschulen.

Schulpartnerschaften bieten People-to-People-Kontakte ab einem jungen Alter an. Diese können über die Zeit entwickelt werden.

- (54) Einrichtung von gemeinsamen Schulprogrammen in der Realschule, im Gymnasium, an technischen Schulen sowie an Universitäten, um damit die grenzüberschreitende Arbeitsmobilität zu stärken.

In grenzüberschreitenden Programmen können Schüler und Studenten für Studium/Arbeit in beiden Ländern ausgebildet werden. Unternehmen können Fortbildungsmaßnahmen auf beiden Seiten der Grenze nutzen.

- (55) Sicherstellung von Möglichkeiten für Aufenthalte in der Nachbarregion im Studium, der Ausbildung und bei Praktika.

Das Eintauchen in eine andere Kultur für kürzere Zeit lässt Barrieren zu einem späteren Zeitpunkt nicht so hoch erscheinen. Es gibt eventuell Möglichkeiten, deutsche Schüler für den praktischen Teil ihrer Ausbildung in einem dänischen Betrieb unterzubringen – und anders herum. Dies kann sich aufgrund der geringen Möglichkeiten nicht nur auf die Fehmarnbelt Region beschränken.

- (56) Sicherstellung der Übertragbarkeit und Anerkennung von Schul- und Studienabschlüssen.

Die Anerkennung von Zertifikaten und Abschlüssen auf der anderen Beltseite gibt den jungen Menschen die Möglichkeit, ihr Studium dort zu beenden bzw. dort eine Arbeit aufzunehmen.

- (57) Dänisch und Deutsch sollten speziellen zweisprachigen Schulen und Grundschulprojekten integriert werden.

Die Kinder werden sofort Erfolge sehen, da es in einer Grenzregion viele Möglichkeiten des Übens gibt. die Minderheitenschulen in Sønderjylland-Schleswig könnten als Modelle für zweisprachige Bildung dienen. Es ist jedoch eher unwahrscheinlich, dass sich diese Modell flächendeckend einführen lässt, da es sehr kostenintensiv ist. Es wird dennoch empfohlen,

zumindest eine zweisprachige Schule in den Teilregionen zu etablieren. Sie könnte als gemeinsame Europaschule mit zwei Standorten eingerichtet werden.

- (58) Die Verbesserung der Englischkenntnisse ist unentbehrlich.

Auf der deutschen Seite haben der Kreis und die Gemeinden nur begrenzte Einflussmöglichkeiten, sollten sich jedoch an den relevanten Stellen für eine Stärkung der Sprachausbildung stark machen. Da allgemeine Zweisprachigkeit nur schwer zu erreichen ist und Zeit braucht, sollte die Zusammenarbeit zumindest problemlos auf Englisch funktionieren.

Besonders solche mit kurzer Ausbildung sollten zumindest Basiskenntnisse der anderen Sprache erlangen. Sie bleiben in der Regel in der Region. Verschiedene Strategien müssen auf den verschiedenen Ebenen entwickelt werden. Kenntnisse der anderen Sprache eröffnen Möglichkeiten für Arbeit und kulturelle bzw. persönliche Kontakte.

- (59) Deutsch und Dänisch sollten nach Englisch erste Priorität unter den weiteren Fremdsprachen genießen.

Auch hier haben die regionalen Akteure nur begrenzte Einflussmöglichkeiten. Allerdings hat die EU sich zum Ziel gesetzt, dass jeder EU-Bürger zwei Fremdsprachen sprechen soll. Die Akteure sollten sich dafür einsetzen, dass die Nachbarsprache vor Französisch, Spanisch und Latein kommt.

- (60) Einführung einer Sprachpolitik in allen Teilen der öffentlichen Verwaltung, die mit grenzüberschreitenden Aktivitäten in Berührung kommen.

Mitarbeiter sollten beim Erwerb der Nachbarsprache unterstützt werden. Dies kann besonders durch Bildungsurlaub geschehen. Auch andere Akteure sollten ermuntert werden. Auch minimale Kenntnisse über das Nachbarland können einen ausschlaggebenden Good-Will-Effekt haben und das Interesse an einem Partner erhöhen.

Tourismus

- (61) Die Vorzüge der Region zeigen und den Touristen anbieten. Regionales Denken – kein lokales!

Eine Region sollten seinen Besuchern und Touristen alle Stärken zeigen. Der Tourismus ist noch immer stark auf Erholung und Natur eingerichtet. Die größeren Städte und ihr kulturelles Angebot (Lübeck, Eutin, Nykøbing F., Vordingborg) müssen einbezogen werden; ebenso die Möglichkeiten von Tagesausflügen nach Hamburg und Kopenhagen.

Kulturtourismus kann ausgebaut werden. Z.B. können einzelne SHMF-Konzerte in Storstrøms Amt stattfinden oder auch sonst die dänische Bevölkerung gezielt angesprochen werden. Weitere Möglichkeiten befinden sich im Bereich der Schlösser Eutin, Plön, Ahrensburg, Liselund. Die Angebote sollten nicht an den Grenzen aufhören. Eine Beratung durch das NIT – Tourismusinstitut in Kiel könnte sinnvoll sein.

- (62) Stärkung der innerdeutschen Kooperation zwischen den kleinen Akteuren.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit kann schwierig sein aufgrund der vielen kleinen deutschen und den wenigen großen dänischen Akteuren. Eine stärkere Zusammenarbeit der lokalen deutschen Akteure könnte hier sinnvoll sein.

- (63) Entwicklung des kurzen grenzüberschreitenden Tourismus

Es muss sichergestellt werden, dass von Veranstaltungen auf der anderen Seite des Belts in den Medien berichtet wird. Die Touristeninformationen sollten die Informationen ebenfalls

miteinbezogen werden. Es könnte auch ein spezieller Tourismus-Anchor-Man ernannt werden.

People-to-People und kulturelle Veranstaltungen

- (64) Unterstützung der Zusammenarbeit von Vereinen und Verbänden sowie die Ermunterung der Jugend an der Entwicklung in der Region teilzunehmen und die Schaffung von informellen Treffpunkten.

Auf People-to-People-Kontakte wird im Integrationsprozess großen Wert gelegt. Es müssen die Möglichkeiten dafür geschaffen werden.

- (65) Schulpartnerschaften und Lehreraustausch sollten gefördert werden.

Wiederholte Aussetzung einer anderen Kultur baut durch steigende Kenntnisse und Einblicke in die Kultur Barrieren ab.

- (66) Wichtig ist, gute Projekte zu finden, die für alle Teilnehmer Vorteile bringen und so eine größere Chance auf Langfristigkeit haben.

Dies kann schwer sein, weshalb ein weites Spektrum an Akteuren dazu aufgefordert werden sollte, kreativ zu sein.

Ein Benchmarking-System der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Um eine erfolgreiche Implementierung der Strategien und Empfehlungen zu erreichen, ist die Einrichtung eines Benchmarking-System zweckmäßig. Es könnte die folgenden Elemente enthalten:

- *Services in den GÜZ-Gemeinden/Kreisen:* Wie präsentieren sich die Kreise und Gemeinden? Offen, flexibel und effizient für grenzüberschreitendtätige Unternehmen? Versteht sich die Verwaltung als Beratungsorgan für lokale und regionale Unternehmen?
- *In der Region:* z.B. der Zeitraum für Lizenzierungsverfahren, Vorhandensein von Industriegebieten, Hilfe für neue Unternehmen, Unternehmensberatung etc? Level von Investitionen in unternehmensorientierte (GÜZ-)Infrastruktur?
- *Innovative GÜZ Gemeinden/ Kreise:* Umsetzen von neuen Instrumenten wie neues öffentliches Management, City- und regionales Marketing, Aufbau von neuen Unternehmen und Technologiezentren, public-private-Partnerships, früheres Outsourcen/ Privatisierung von öffentlichen Diensten als andere Gemeinden und Kreise?
- *GÜZ und regionale Netzwerke:* Haben die Gemeinden und die verschiedenen relevanten politischen Akteure Defizite in ihren regionalen und GÜZ-Netzwerken? Wie sieht die Kooperation zwischen lokalen öffentlichen Einrichtungen und anderen regionalen und GÜZ-Institutionen wie Kammern, Verbänden, Forschungseinrichtungen und lokale Unternehmen aus?
- *City-, lokale und regionale GÜZ-Politik:* Pro-Kopf-Investitionen in die Infrastruktur des Sozialsystems, Pro-Kopf-Ausgaben für öffentliche Dienste, Ausgaben für Kunst und Kultur, Steuern (Benchmarking in einem GÜZ-Zusammenhang/ Formulierung in Zusammenhang mit BeltStat)? Nutzen die Gemeinden die Instrumente der direkten Subventionen oder der selektiven Auswahl von lokalen Unternehmen für öffentliche Verträge.

- *Kosten-Nutzen/ Kosten-Effektivitätsanalyse der GÜA*: Welche Kosten entstehen für Programme und Initiativen? Monitoring, Evaluation und Dokumentation von GÜA sind unerlässlich für die Etablierung einer GÜZ-Identität und um weitere Investitionen in die Region zu rechtfertigen.

Anhang

- I. Ergänzungen zu Kapitel 3.
Bröcker, J.: *Estimating Cross-border Commuting Flows between Germany and Denmark*. September 2006.
- I. Liste über die Interviewpartner
- II. Anschreiben an die Interviewpartner
- III. Interviewschema
- IV. Literaturliste

Estimating Cross-border Commuting Flows between Germany and Denmark

Johannes Bröcker*

September 2006

1 Non-formal Introduction

The aim of the modelling exercise is to predict an upper bound of commuting flows between Denmark and Germany, both regionally subdivided, under conditions of a fully integrated labor market. Fully integrated means that cross-border commuting is supposed to follow the same patterns as commuting within the respective home countries. There are no extra impediments of any kind to cross-border flows.

The basic idea is to estimate a model explaining commuting flows between municipalities currently observed within both countries, Denmark and Germany. Cross border flows are not considered in this analysis. For Germany, the study area is restricted to Schleswig-Holstein. The rest of Germany is only included as two aggregated regions, Hamburg and rest of Germany. Once estimated, the model is applied to generate commuting flows in a hypothetically integrated labor market, covering both, Germany and Denmark. Regions are separated in this integrated market only by physical distances, but no institutional impediments to commuting.

The model is a variety of a gravity model, assuming that three groups of variables determine the bilateral commuting flows between regions, namely

- variables associated with the place of residence (also called “origin” in the following) like size of residential space, land prices, residential attractiveness, access to public goods and others,
- variables associated with the place of work (“destination”, for short) like wages and diversity of job supply, to name the most important, and
- one variable measuring the cost of commuting between origin and destination. The latter is the so-called generalized cost, which is out of pocket cost of travel plus time cost, both given in Danish Crones per trip. Commuters are supposed to make their

*Thanks to Annekatriin Niebuhr for providing access to data for Schleswig-Holstein and to Ann-Christine Schulz for computer work. Errors are mine.

decision depend on perceived cost, which is increasing in cost, but with a decreasing slope. A difference between 50 and 60 minutes travel time, for example, is assumed to be felt less than a difference between 20 and 10 minutes.

The gravity hypothesis says that for two origin-destination pairs that are otherwise equal, that is have the same residential attractivities, job opportunities etc., the pair with larger cost between origin and destination is likely to show smaller flows. This is intuitively clear, it is well founded in microeconomic theory of commuting and excellently supported by the data.

Fortunately, we do not need to specify the first two above groups of variables in more detail, because they are covered by so-called fixed effects, a kind of statistical trick to cover all influences of the respective two types without caring about a precise specification. The disadvantage of this approach is that it leads to a large number of parameters to be estimated, among them one fixed effect for each origin and one for each destination. As we are talking about some 1300 municipalities, this number is very large. But as the number of observations is even much larger (1300 times 1300) it is possible to estimate such a large number of parameters with modern software technology. The advantage is on the other hand obvious: without this trick one would have to gather a lot of explaining variables on the level of municipalities, and would likely still run the risk of omitting important influences.

In addition to the fixed effects just explained, the model has only two more parameters controlling the shape of the so-called resistance function, that determines how the willingness to commute between a given pair of regions declines with increasing travel cost. The first of these two parameters, the “beta-parameter”, controls the strength of the distance impact. A large beta implies low average commuting distances, other things equal. The other parameter controls the shape of the function, mapping real into perceived cost, that is controlling how fast the slope of perceived as a function of real cost declines with increasing cost.

2 The formal model

The model is a logit of the form

$$X_{rs} = a_r b_s \exp(-\beta c_{rs}^\lambda), \quad (1)$$

with fixed effects a_r and b_s determined by the constraints

$$N_r = \sum_s X_{rs}, \quad (2)$$

$$M_s = \sum_r X_{rs}. \quad (3)$$

X_{rs} is the number of commuters with origin r and destination s , c_{rs} is (real) travel cost, and N_r and M_s are employed persons by place of residence and place of work, respectively.

Finally, β is the resistance parameter and λ the shape parameters for the perceived cost explained above. β is assumed to be positive and λ is conjectured to be between zero and one, implying a concave shape of the function mapping real into perceived cost.

For estimating the model, observed flows X_{rs}^b are supposed to be randomly disturbed observations of the expected flows X_{rs} given above, that is $X_{rs}^b = X_{rs} + \varepsilon_{rs}$, with a random disturbance ε_{rs} that has zero expectation, variance proportional to expectation and zero covariance. If the variance was equal to the expectation, the model would be a standard Poisson model. We assume however overdispersion, allowing the ratio of variance over expectation to be larger than one. In fact we find a ratio in the order of five in our estimates. The estimation method is maximum-quasi-likelihood (see [1, Chapter 6]). For costs measured in Danish Crones per one-way trip, we obtain the estimates $\hat{\beta} = -1.24$ with White's standard error 0.03 and $\hat{\lambda} = 0.36$ with White's standard error 0.01. The small standard errors indicate very reliable estimates.

The respective parameters are estimated using a merged data set of both, the German and Danish regions. We also tried separate estimates for both countries, but there is little difference between estimates for Denmark and Schleswig-Holstein, such that we can safely assume one model to represent commuting behavior in the whole study area, Denmark plus Germany.

It is obvious how to simulate the hypothetical flows in a fully integrated world. We just solve equation (1) with constraints (2) and (3) for the entire study area, inserting estimates for β and λ . Thereby we keep N_r and M_s constant at their respective observed levels. Hence, the factors a_r and b_s are endogenous in the simulation. In this way we neglect that the number of residents or the number of jobs might also respond to the hypothetical labor market integration. People might move to a place because the foreign labor market becomes better accessible, or jobs may emerge in a region because availability of foreign labor. Competition effects working the other way round can also be imagined. These effects are however supposed to be small and therefore are neglected completely. The results represent the adjustment of bilateral flows, holding number of residents and number of jobs fixed in each region.

Two final technical points deserve mentioning. The first is measurement of cost within regions, that is c_{rr} . As the radius of a region with the shape of a disc is proportional to the square root of its area, it is plausible to approximate internal costs by the square root of the region's area times a proportionality factor. We estimate this factor by relating average internal costs to square root of the area for larger regions obtained from aggregating municipalities. The second point is measuring internal distances for the two large German regions outside Schleswig-Holstein, Hamburg and rest of Germany. Geographically these are not well defined because of the lack of geographical detail. A simple trick helps: We estimate the model without these flows. Then we assume equation (1) to hold exactly with X_{rs} replaced with observation X_{rs}^b and estimates inserted for fixed effects and parameters. This allows to solve equation (1) for c_{rs} . Then we simulate, including these flows with such estimated costs. Clearly, the flows are also contained in the origin and destination totals for the simulation.

References

- [1] P. McCullagh and J.A. Nelder. *Generalized Linear Models*. Chapman and Hall, London, second edition, 1989.

Liste über die Interviewpartner

Fehmarnbelt Region

Interreg

Susanne Dreckötter	Entwicklungsgesellschaft Ostholstein, Interreg-Sekretariat
Jane Errebo	Storstrøms Amt: Kontor for Regional Udvikling, Interreg-Sekretariat
Kristian Primdal	Storstrøms Amt: Kontor for Regional Udvikling, kontorchef
Hans-Joachim Marezoll	Ministerium für Justiz, Arbeit und Europa S-H, Stabstelle Interreg

Politik

Kaj Petersen	Sakskøbing Kommune, borgmester
Hans Ole Sørensen	Rødby Kommune, borgmester
Otto-Uwe Schmiedt	Stadt Fehmarn, Bürgermeister

Wirtschafts- und Arbeitsmarktorganisationen

Flemming Nielsen	Vordingborg Erhvervs- og Turistkontor, erhvervschef jetzt Vordingborg Udviklingsråd for Erhverv og Turisme
Uffe Nielsen	Næstved Egnens Erhvervscenter, erhvervsdirektør
Ingemarie Søndergaard	Storstrøms Erhvervscenter, virksomhedsrådgiver
Tina Charlotte Koeffoed	Erhvervsråd Lolland-Falster, direktør
Per Bech Grønning	AF Storstrøm, arbejdsmarkedschef
Gerhard Glaser	Dansk-tyske Handelskammer København, adm. direktør
Dario Arndt	Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
Sabine Ebbert	GÜ Arbeitsvermittlung in der Fehmarnbelt Region
Jens Meyer	Entwicklungsgesellschaft Ostholstein, Regionalmanagement
Peter Michael Weyrauch	Industrie- und Handelskammer Lübeck, Bereich International

Unternehmen

Willi Becke	Malermester
Peter Burkal	Scandlines A/S, personalechef
Bo Haugaard	Storstrøms Trafikselskab, driftschef
Knud Henriksen	One Two Pipe, Autozubehör
Christer Rosenkrands	Lalandia A/S, direktør
Ulrik Sørensen	Royal Unibrew, økonomidirektør
Claus Cornelius	Cornelius-Krage, Anwalt, Kiel
Sven Laucke	Gradwerk, IT-design
Hajo Schulenburg	VisiConsult

Aus-/Bildung

Niels Bloch	Center for Erhverv og Uddannelse Storstrøm, international koordinator
Arne Kjærsgaard	Multicenter Syd, produktionsskolelærer
Fritz Reuter	Berufsschulkooperation, Projekt INTERKOMP

Tourismus

Erik Büchert	ehemals unabhängiges "Team Møn", direktør jetzt Vordingborg Udviklingsråd for Erhverv og Turisme
Glen Polano	Østdansk Turisme, direktør
Joachim Nitz	Tourismus Service Scharbeutz, Projekt Kinderland
Ingrid Sudhoff	Hansestadt Lübeck, Archäologie, Projekt Kulturbrücke

Medien

Bo Bischoff	Lolland-Falster Folketidende, chefredaktør
Lise Skovgård	DR Regionalen, Chef for DR Regionalen
Ole H. Andersen	TV2 Øst, Redaktionschef
Ernst Christ	NDR 1 – Welle Nord, Redakteur Ostseemagazin
Heiko Witt	Fehmarnsches Tageblatt, Redaktionsleiter
Gerd-J. Schwensen	Lübecker Nachrichten, Lokalredakteur Ostholstein-Nord
Harry Brandt	Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung

Ems-Dollart-Region

Dr. Eric Neef	Geschäftsführer Zweckverband Ems-Dollart-Region
Dr. Dirk Luerßen	IHK Ostfriesland und Papenburg
Heinz Rolfes	Landkreis Emsland, stellv. Landrat

EUREGIO Rhein-Ems-Ijssel

Erich Tilkorn	Bezirksregierung Münster, Regionalplanung
Harald Krebs	Geschäftsführer EUREGIO

Øresundsregion

Jarl Zinn	Øresundskomiteen, regional udvikling
Bent Normann Olsen	Storstrøms Amt, Amtsborgmester
Lisette Kragh	Storstrøms Amt: Kontor for Regional Udvikling, projektleder
	Mitglied „Interreg IIIA udvalg“ Øresundsregionen

Region Sønderjylland-Schleswig

Andrea Kunsemüller	Regionskontor, leder
--------------------	----------------------

Anschreiben an die Interviewpartner

Betr.: Barrierenanalyse in der Fehmarnbelt Region

Sehr geehrter Herr ... ,

das Institut für Regionalforschung an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und das Institut für Grenzregionsforschung an der Universität von Süddänemark kooperieren seit kurzem in dem Projekt "Barrierenanalyse in der Fehmarnbelt Region." Die Analyse wird unter dem Dach des Projekts "Profil" durchgeführt, welches von dem Interreg III A Programm der Europäischen Union für den Kreis Ostholstein/Lübeck und Storstrøms Amt, Dänemark unterstützt wird. Wir möchten Sie einladen, an der Untersuchung teilzunehmen.

Das Ziel des Projekts ist eine zukunftsorientierte Analyse der Barrieren, die eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Integration zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarn Belt hinweg erschweren. Ein besonderes Augenmerk soll auf den kulturellen Barrieren liegen, wobei Vorschläge auszuarbeiten sind, wie diese Barrieren überwunden werden können. Das Projekt soll Ende September 2006 abgeschlossen sein.

Teil dieser Untersuchung wird eine Reihe von Experteninterviews sein, aus denen wir besonderen Input für die Analyse erwarten. In diesem Zusammenhang hoffen wir, dass Sie Zeit für ein Gespräch mit uns finden. Es wird sich um ein telefonisches Interview von maximal 30 Minuten handeln. Einem eventuellen Wunsch nach Anonymität kommen wir selbstverständlich nach.

Wir werden uns in den nächsten Tagen telefonisch mit Ihnen in Verbindung setzen, um zu besprechen, ob wir Sie für die Unterstützung unserer Untersuchung gewinnen können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Martin Klatt, Projektleiter

Interviewschema

GÜZ = grenzüberschreitende Zusammenarbeit

GÜA = grenzüberschreitende Aktivitäten

1. Eigene Erfahrungen

- a. In der GÜZ aktiv? In welchen Bereichen? Seit wann?
- b. Spontane GÜA oder Impuls durch Interreg? Längerfristige Zusammenarbeit? Nur Projekte oder wird eine Strategie verfolgt?
- c. „Leuchtturmprojekte“ oder besonders typische Projekte
- d. Wie wird finanziert? Eigenmittel, Interreg? Andere?
- e. Nutzen messbar? Oder nur qualitativ anzugeben? Beurteilung des Nutzens in Relation zum Einsatz von Ressourcen (Kosten)

2. Potentiale und Perspektiven

- a. Welche Perspektiven sehen Sie bei der GÜZ für Ihren Bereich? (in der Region SA-OH: ohne/mit FBQ)
- b. Nennen Sie konkrete Vorteile bzw. Synergieeffekte der GÜZ
- c. Welche langfristigen Ziele haben die Aktivitäten der GÜZ?
 - Die ökonomische Situation der Grenzregion verbessern
 - Die Lebensqualität in der Grenzregion verbessern
 - Integration der Menschen: Sich besser kennen lernen, voneinander lernen
 - Interessengemeinschaft zur Durchsetzung von Zielen gegenüber den nationalen politischen und ökonomischen Zentren

3. Beschreiben Sie Probleme – Wo sind Sie auf Barrieren gestoßen?

- a. Administrative Hemmnisse (einschl. Gesetzgebungsunterschiede) – a1. durch unterschiedliche Staatszugehörigkeit, – k a2. andere Ursachen
- b. Kulturelle Hemmnisse – a1. durch unterschiedliche Staatszugehörigkeit, – a2. andere Ursachen
- c. Sonstige Hemmnisse, z.B. aufgrund der geographischen Distanz, fehlende gleichartige Partner, kein Interesse
- d. Zu a., b., c.: Einschätzung – wie stark wirken die genannten Hemmnisse? (ggf. Reihenfolge angeben)
- e. Zu a., b., c.: Gibt es Vorschläge, wie die Hemmnisse verringert oder beseitigt werden können?

Literaturverzeichnis

Artikel, Berichte und Monographien

Abschlussbericht – Dänisch-Deutsche Arbeitsgruppe zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität, vorgelegt durch die persönlichen Beauftragten von Ministerpräsident Anders Fogh Rasmussen und Bundeskanzler Gerhard Schröder, Beskæftigelsesministeriet & Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2006.

Analyse af arbejdskraft- og uddannelsesbehov i forbindelse med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt, Arbejdsmarkedsrådet i Storstrøms Amt & AF Storstrøms Amt & Femern Bælt Forum, 2005.

Analyse til en Ex-ante-evaluering af INTERREG III A-programmet Ostholstein-Lübeck – Storstrøms Amt, Notat Nr. 74, Institut for Grænseregionsforskning, 2000.

Bröcker, Johannes: *Spatial Effects of Transeuropean Networks: Preliminary Results from a Spatial Computable General Equilibrium Analysis*. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr, Dresden, 1998.

Bröcker, Johannes & Roland Meyer, Nils Schneekloth, Carsten Schürmann, Klaus Spiekermann, und Michael Wegener, *Modelling the Socio-economic and Spatial Impacts of EU Transport Policy. IASON (Integrated Appraisal of Spatial Economic and Network Effects of Transport Investments and Policies) Deliverable 6*. Funded by 5th Framework RTD Programme. Kiel, Dortmund, 2004.
(http://www.wt.tno.nl/iason/docs/iason_d6.pdf)

Bundesverkehrswegeplan 2003, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Berlin 2003.

Bygvrå, Susanne & Hans Westlund: *Øresundsbro – øget interaktion?* Institut for Grænseregionsforskning, 2001.

Copenhagen Economics & Prognos: *Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link*, 2006.

Cross-border and Transnational Cooperation for Local Employment Development, an eighth thematic report of the IDELE Project, ECOTEC Research and Consulting, 2005

Dellwik, Ebba & Jakob Mann, Gudrun Rosenhagen: *Traffic Restrictions due to Wind on the Fehmarn Belt Bridge*, Risø National Laboratory, Deutscher Wetterdienst, 2005.

Eine feste Fehmarnbeltquerung und die Umwelt – Umweltkonsultationsbericht, Transport- og Energi ministeriet & Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2006.

Ems Dollart Region Programm-Management INTERREG (Ed.): *Programm im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG III A 2000-2006*, Nieuweschans (NL), Bunde (D), 2001.

European Commission – DG TREN (Hrsg.): *European Energy and Transport – Trends to 2030*, Brüssel 2003.

Ex-Post Evaluation of the Interreg II Community Initiative (1994-99), LRDP in association with IFG, ÖIR, KANTOR, IDOM and in cooperation with Lévon Inst, RvBI, SOGES, Territoires et Synergies & EURE CONSULT, 2003.

Falkheimer, Jesper: *Att gestalta en region – Källornas strategier och mediernes föreställningar om Öresund*, Lund: Centrum for Danmarksstudier, 2004.

Fixed Link Across the Fehmarn Belt – Effect on Emissions to Air, COWI & Danmarks Miljøundersøgelser, 2005.

Forslag til Enhedsprogrammeringsdokument for fællesskabsinitiativet INTERREG III A Storstrøms Amt (DK) og Kreis Ostholstein/Lübeck (D) 2000-2006, Storstrøms Amt & Kreis Ostholstein/ Hansestadt Lübeck, 2000.

Hansen, Christian L. & Holger Hinz: *Den socioøkonomiske situation i den dansk-tyske grænseregion 1988-2000*, Institut for Grænseregionsforskning, 2000.

- Helliwell, J.: *How Much Do National Borders Matter?* Washington D.C.: Brookings Institution Press, 1998.
- Herrmann, H. & A.-C. Schulz: *Räumliches Muster der Berufspendlerverflechtung im Raum Schleswig-Holstein/Hamburg*, in: Bröcker, Johannes (Hrsg.), *Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel*, Nr. 40, Kiel, 2005.
- Hüppop, Kathrin & Ommo Hüppop, Johnny Kahlert: *Construction of a fixed link across Fehmarnbelt – Preliminary Risk Assessment on Birds*, National Environmental Research Institution & Institut für Vogelforschung "Vogelwarte Helgoland", 2005.
- Interreg A after 2006*, Öresundskomiteen, 2003.
- Jensen-Butler, Chris & Bjarne Madsen: *An Eclectic Methodology for Assessment of the Regional Economic Effects of the Femern Belt Link Between Scandinavia and Germany*, 33.8 (2000) *Regional Studies*, 751-768.
- Jørgensen, Henrik Doensig & Torben Dall Schmidt: *Syddanmark som Grænseregion. Perspektiver – Udfordringer*, Institut for Grænseregionsforskning/Syddansk Universitet 2006.
- Lammers, Konrad: *Die Entwicklung in deutsch-dänischen und deutsch-niederländischen Grenzregionen vor dem Hintergrund ökonomischer Theorien*. In: Thormählen, Ludwig (Hrsg.): *Entwicklung Europäischer Grenzräume bei Abnehmender Bedeutung Nationaler Grenzen*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2004.
- Lyck, Lise: *Grænseoverskridende Kommunalt Samarbejde i Teori og Praksis*, i: Levring, Peter & Lise Lyck (Hrsgg.): *Grænseoverskridende kommunalt samarbejde i Øresundsregionen*, Øresundsinstituttet, 2005.
- Lyck, Lise: *Grænseoverskridende samarbejde mellem Sydöstra Skåne og Bornholm*, i: Levring, Peter & Lise Lyck (Hrsgg.): *Grænseoverskridende kommunalt samarbejde i Øresundsregionen*, Øresundsinstituttet, 2005.
- Madsen, Bjarne & Jacob Kronbak, Chris Jensen-Butler: *Takstpolitik og faste forbindelser - regional- og trafikøkonomiske regnestykker*, AKF Forlaget, 2002.
- Martinez, Oscar J.: *Border People. Life and Society in the U.S.-Mexico Borderlands*, University of Arizona Press, 1994.
- Matthiessen, Christian Wichmann: *The Öresund Area: Pre- and Post-Bridge Cross-Border Functional Integration: the Bi-National Regional Question*, 61 (2004) *Geojournal*, 31-39.
- Midtvejsevaluering for INTERREG III A – Programmet for Region Storstrøms Amt – Ostholstein – Lübeck*, PLS Rambøll Management GmbH, 2003.
- Miljøprogram for Øresundsregionen*, Öresundskomiteen, 2001.
- Nordisk Ministerråd: *De nordiske lande – én arbejdsplads, ét hjemmemarked*, 2005.
- Nordisk Ministerråd: *Det grænseløse Norden*, 2004.
- Nordisk Ministerråd: *Fjernelse af Grænsehindre i Norden*, 2003.
- Nordisk Ministerråd: *Grænseregionale Optimale Lösningar i Norden – gode exempel och Rekommendationer för att främja gränslösa arbetsmarknader, Slutrapport för Projektet G.O.L.I.N. 2003-2005*, 2005.
- OECD: *Territorial Review: Øresund, Denmark/ Sweden*, 2003.
- Rasmussen, Karsten Boye: *Notat om Storebælttakst*, Institut for Organisation og Ledelse, Syddansk Universitet, 2004.
- Raumordnungsbericht 2003, Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein*, Schleswig-Holsteiner Landtag, Drucksache 15/3070.
- Regionalplan 2004 für den Planungsraum II*, Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, 2004.
- Regionalplan für den Planungsraum V*, Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, 2002.

Schack, Michael & Torben Dall Schmidt: *Grænseoverskridende Erhvervsstrategi for Region Sønderjylland-Schleswig*, Institut for Grænseregionsforskning, 2005.

Schmidt, Torben Dall: *Hvem er Grænsependleren ved den Dansk-Tyske Grænse? Grænsependlingen fra Tyskland til Sønderjylland 1998-2003*. Notat Nr. 83, IFG/SDU, 2006.

Thormählen, Ludwig (Hrsg.): *Entwicklung europäischer Grenzräume bei abnehmender Bedeutung Nationaler Grenzen*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 2004.

Tondl, Gabriele: *Convergence after Divergence? Regional Growth in Europe*. Wien u.a.: Springer, 2001.

Trafik over Øresundsbron 2000 – 2005, Øresundsbro Konsortiet, 2005.

Transnationale Zusammenarbeit – TransCoop 05 Report, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, 2005.

Vademekum Binationaler Wirtschaftskontakte in der Ems Dollart Region, Kreishandwerkerschaft Lingen, 2003.

Varian, H. R.: *Microeconomic Analysis*, 3. Auflage, Norton, New York u.a., 1992.

Vækstsamarbejde Lolland-Falster – Strategi og Handlingsplan, Styregruppen og sekretariatsgruppen for vækstsamarbejde Lolland Falster & Kommunesamarbejdet Lolland-Falster, 2004.

Økonomiske fordele ved at Pendle over Øresund, Øresundsbro Konsortiet, 2005.

Øresund – en region bliver til, Økonomi- og Erhvervsministeriet: den danske og svenske regering, 1999.

Øresundspendlerne, Øresundsbro Konsortiet & Öresundskomiteen, 2006.

Øresundsregionens fortsatte udvikling – Handlingsplan for Öresundskomiteen 2005-2006.

Webseiten

www.bahn.de

www.ceus.dk

www.dr.dk/regioner/regionalen/forside.htm

www.dsb.dk

www.edr-org.de

www.egoh.de

www.erhverv-lolland-falster.dk

www.euregio.nl

www.fehmarnbeltregion.net

www.fehmarnlink.com

www.fehmarnsches-tageblatt.de

www.femern.info

www.festebeltquerung.de

www.folketidende.dk

www.hallonorden.org

www.interreg-oresund.dk

www.kreis-oh.de

www.ln-online.de

www.lokalnyheder.nu

www.lolland-falster.nu

www.lollandsposten.nu

www.luebeck.org

www.nfo.nu

www.norden.org

www.orestat.scb.se

www.oresund-environment.org

www.oresunddirekt.dk

www.oresundnetwork.com

www.oresundregion.org

www.oresundsbron.com

www.oresundsinstitutet.org

www.oresundskomiteen.dk

www.region.dk

www.scandlines.de

www.scandlines.dk

www.sec.dk

www.stam.dk

www.statistik-nord.de

www.statistikbanken.dk

www.sts-web.dk

www.sundogbaelt.dk

www.sydhavsradio.dk

www.tv2east.dk