



Endbericht

Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	I
1 Einleitung	1
1.1 Anlass und Zielsetzung	1
1.2 Untersuchungsregion	2
1.3 Untersuchungsmethodik und Vorgehen	4
1.4 Abgrenzung zu anderen Gutachten.....	7
2 Analyse und Strategien	8
2.1 Unternehmensbefragung und Fachgespräche	8
2.1.1 Vorbemerkung.....	8
2.1.2 Ergebnisse der schriftlichen Unternehmensbefragung.....	8
2.1.3 Ergebnisse der telefonischen Unternehmensbefragung.....	15
2.1.4 Zusammenfassende Ergebnisse aus den Fachgesprächen.....	24
2.2 Analyse und Bewertung der Vergleichsprojekte	25
2.2.1 Die Verbindung über den Großen Belt.....	25
2.2.2 Der Eurotunnel	28
2.2.3 Die feste Querung über den Öresund	30
2.2.4 Zusammenfassung der Referenzprojekte	30
2.3 Tourismus	31
2.3.1 Abgrenzung der touristischen Untersuchung	31
2.3.2 Touristische Ausgangssituation	32
2.3.2.1 Tourismusdaten und Tourismusintensität.....	32
2.3.2.2 SVP-Beschäftigte im Gastgewerbe	37
2.3.2.3 Skandinavische Gäste nach Reisegebieten	41
2.3.2.4 Skandinavische Gäste nach Besuchsmotivation	43

2.3.2.5	Angebots- und Planungssituation.....	45
2.3.3	Stärken-Schwächen-Profil Tourismus.....	55
2.3.4	Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale.....	56
2.3.4.1	Transit-Verkehr und Durchreisegäste.....	56
2.3.4.2	Einzugsgebietsausweitung.....	58
2.3.4.3	Kurzurlauber und Städtetouristen.....	64
2.3.4.4	Ferienurlauber.....	64
2.3.5	Ziele im Tourismus	66
2.3.6	Handlungsfelder und Maßnahmen im Tourismus.....	69
2.3.7	Ergebnisse aus dem Tourismus-Workshop in Lübeck	75
2.4	Wirtschaft und Gewerbeflächen	77
2.4.1	Wirtschaftsachse Hamburg – Kopenhagen.....	77
2.4.2	Regionale Branchen- und Wirtschaftsstruktur	79
2.4.3	Gewerbeflächensituation	89
2.4.3.1	Aktuelle Angebots- und Standortsituation.....	89
2.4.3.2	Vermarktungs- und Ansiedlungsgeschehen	92
2.4.3.3	Bedarfseinschätzung und Standort-/Flächenspektrum	98
2.4.4	Exkurs: Arbeitsmarkt- und Beschäftigungseffekte.....	101
2.4.5	SWOT - Wirtschaft und Gewerbe.....	104
2.4.6	Entwicklungsstrategien und -ziele / Handlungsfelder	106
2.4.7	Ergebnisse Gewerbeflächen-Workshop / Gewerbeflächenstrategie	111
2.5	Verkehr	114
2.5.1	Ausgangssituation und statistische Daten.....	114
2.5.2	Stärken-Schwächen Profil Verkehr	129
2.5.3	Ziele im Bereich Verkehr.....	130

2.5.4	Handlungsfelder im Bereich Verkehr	132
2.6	Politik und Kooperation - Kultur und Begegnung	134
2.6.1	Ausgangssituation	134
2.6.2	Stärken –Schwächen Profil Begegnung und Kooperation	139
2.6.3	Ziele im Bereich Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung.....	140
2.6.4	Handlungsfelder im Bereich Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung	142
3	Übergeordnetes und regionales Leitbild	144
3.1	Handlungsfelder Leitbild.....	144
3.2	Entwicklungsziele Leitbild.....	144
4	Vertiefung der Handlungsfelder	147
4.1	Vorbemerkungen, Abgrenzung und Auswahl der Handlungs-felder	147
4.2	Kurzbeschreibung der Handlungsfelder	151
4.2.1	Tourismus.....	151
4.2.2	Wirtschaft und Gewerbeflächen	154
4.2.3	Verkehr.....	156
4.2.4	Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung.....	157
5	Handlungsfelder.....	159
5.1	Projektsteckbriefe.....	159
5.2	Zusammenfassung und Priorisierung Handlungsfelder	211
6	Ausblick.....	213
Anhang	.....	215

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	REK Untersuchungsregion	3
Abb. 2	Einwohner und Einwohnerentwicklung im Untersuchungsraum.....	4
Abb. 3	Beteiligung an der schriftlichen Unternehmensbefragung nach Kreisen	9
Abb. 4	Wie schätzen Sie die Bedingungen an Ihrem Standort ein?	10
Abb. 5	Haben Sie bereits Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien?.....	11
Abb. 6	Wird die FBQ Einfluss auf Ihre geschäftliche Situation haben?	12
Abb. 7	Relevanz der Effekte für die Unternehmen.....	13
Abb. 8	Planen Sie mittel- bis längerfristig Veränderungen Ihres Betriebsstandortes?	13
Abb. 9	Welche flankierenden Maßnahmen und / oder Projekte würden Sie im Zusammenhang mit der geplanten FBQ bereits in der Planungsphase für sinnvoll halten?	14
Abb. 10	Regionale Beteiligung an der Befragung / Interviewquote	15
Abb. 11	Zufriedenheit mit dem Standort nach Kreisen.....	16
Abb. 12	Unternehmen mit Geschäftsbeziehungen nach Skandinavien (nach Kreisen).....	17
Abb. 13	Wird die FBQ Einfluss auf Ihre geschäftliche Situation haben?	18
Abb. 14	Einfluss der FBQ nach Kreisen in der Vorbereitungsphase	19
Abb. 15	Einfluss der FBQ nach Kreisen in der Bauphase.....	19
Abb. 16	Einfluss FBQ nach Kreisen in der Betriebsphase	20
Abb. 17	Findet unabhängig von allgemeinen betrieblichen Veränderungen in Ihrem Unternehmen eine aktive Vorbereitung auf die FBQ statt?	21
Abb. 18	Welche flankierenden Maßnahmen und / oder Projekte würden Sie im Zusammenhang mit der FBQ bereits in der Planungsphase für sinnvoll halten?	22
Abb. 19	KFZ-Verkehr über den Großen Belt.....	26
Abb. 20	Ansiedlung ausländischer Unternehmen in Kent (1984 - 2002)	29
Abb. 21	Zeitlicher Verlauf der jährlichen Übernachtungszahlen in Beherbergungsstätten über 9 Betten (ohne Camping)	34
Abb. 22	Relative Entwicklung der Übernachtungszahlen (2002 = 100) in Betrieben über 9 Betten (ohne Camping)	35
Abb. 23	SVP-Beschäftigtenanteil im Gastgewerbe	38
Abb. 24	Wettbewerbsvorteile Ostholstein/Lübeck im Tourismus.....	40
Abb. 25	Entwicklung Übernachtungen von Skandinavien nach Urlaubsregionen	42
Abb. 26	Anlass der Scandlines-Fährfahrt	44
Abb. 27	Arten interessanter Kurzreisen	44
Abb. 28	Einzugsgebietskarten ohne FBQ	60
Abb. 29	Veränderung Nachfragepotenzial durch FBQ (absolut und relativ)	62
Abb. 30	Überblick über mögliche touristische Projektansätze.....	71

Abb. 31	Abstimmungsergebnis Tourismusziele	75
Abb. 32	Abstimmungsergebnis Tourismus-Projektansätze	76
Abb. 33	Neue Entwicklungsachse in Nordeuropa?	78
Abb. 34	Großräumliche Lage der Untersuchungsregion an der Achse	78
Abb. 35	Industriedichte und Außenverflechtung, 2006	80
Abb. 36	SVP-Beschäftigte pro 1.000 Einwohner, 2008.....	81
Abb. 37	Relative Entwicklung der SVP-Beschäftigten, 2003=100.....	82
Abb. 38	Regionale Verteilung und Bedeutung der Medizin-, Mess- und Steuerungs- technik/Optik (Zukunftsbranche).....	84
Abb. 39	Cluster im westlichen Ostseeraum	89
Abb. 40	Durchschnittliche jährlicher Flächenumsatz in ha (2004 bis einschließlich 2008) .	93
Abb. 41	Flächenumsätze unbebautes Gewerbebauland.....	94
Abb. 42	Kumulierter Flächenumsatz in ha nach Standorten an der A 1 (2004 bis 2008) Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte	95
Abb. 43	Ø jährlicher Flächenumsatz nach Standortabschnitten an der A 1 (2004 bis 2008) Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte	95
Abb. 44	Ø Flächengröße pro Kauffall nach Standorten Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte an der A1.....	97
Abb. 45	Gewerbeflächen Nachfragegruppen und Standortanforderungen.....	98
Abb. 46	Entwicklungsstrategie und -ziele Wirtschaft und Gewerbeflächen	111
Abb. 47	Entwicklung der Verkehre über den Fehmarnbelt.....	115
Abb. 48	Entwicklung des Schienenverkehrs über den Fehmarnbelt in 2015.....	116
Abb. 49	Hinterlandanbindung der FBQ.....	119
Abb. 50	Scandlines – Entwicklung der Passagierzahlen (2001-2008)	121
Abb. 51	Scandlines – Verkehrsentwicklung für Pkw (2001-2008)	122
Abb. 52	Scandlines – Verkehrsentwicklung für Busse (2001-2008).....	123
Abb. 53	Scandlines – Verkehrsentwicklung für Lkw (2001-2008)	123
Abb. 54	Verkehrsentwicklung für Eisenbahnwaggons (2001-2008)	124
Abb. 55	Gesamtumschlag der LHG (in t)	125
Abb. 56	Anteil verschiedener Länder am Umsatz der LHG	126
Abb. 57	Güterverkehr Schleswig-Holsteins über See	127
Abb. 58	Güterumschlag der Häfen Schleswig-Holsteins (in t).....	128
Abb. 59	Pendlerbeziehungen über den Öresund (pro Tag)	136
Abb. 60	Deutsche Universitäten und ihre skandinavischen Partneruniversitäten.....	138
Abb. 61	Ziele und Handlungsfelder Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung	146
Abb. 62	Gesundheitstourismus.....	223

Abb. 63	Gewerblicher Beherbergungsmarkt der Untersuchungsregion	224
Abb. 64	Wie bewerten Sie insgesamt die regionalen Rahmenbedingungen am Standort Ihres Unternehmens?	230
Abb. 65	Welche Standortbedingungen sind Ihnen wichtig?	230
Abb. 66	Falls ja, welche Transportwege werden schwerpunktmäßig genutzt?	231
Abb. 67	Welche Route wird von und nach Skandinavien schwerpunktmäßig genutzt?	231
Abb. 68	Erwartete Effekte der Unternehmen: Welche Effekte / Auswirkungen erwarten Sie generell durch die FBQ und welche Effekte sind dabei von Bedeutung?	232
Abb. 69	Findet unabhängig von allgemeinen betrieblichen Veränderungen in Ihrem Unternehmen eine aktive Vorbereitung auf die FBQ statt?	232
Abb. 70	Absolute Werte der Unternehmensbefragung nach Kreisen	233
Abb. 71	Wie bewerten Sie insgesamt die regionalen Rahmenbedingungen am Standort Ihres Unternehmens?	233
Abb. 72	Haben Sie bereits Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien?	234
Abb. 73	Kunden und Geschäftsbeziehungen dänischer Unternehmen mit Deutschland..	234
Abb. 74	Falls ja, welche Transportwege werden (nach Skandinavien) schwerpunktmäßig genutzt?	235
Abb. 75	Welche Route wird von und nach Skandinavien schwerpunktmäßig genutzt?	235
Abb. 76	Transportwege von Dänemark nach Deutschland	236
Abb. 77	Wird die feste Querung Einfluss auf die Geschäftssituation dänischer Unternehmen haben?	236
Abb. 78	Welche Effekte/ Auswirkungen erwarten Sie generell durch FBQ und welche Effekte sind für Ihr Unternehmen von Bedeutung?	237
Abb. 79	Relevanz der Effekte für die Unternehmen	237
Abb. 80	Planen Sie mittel- bis längerfristig Veränderungen Ihres Betriebsstandortes?	238

Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Größe der Untersuchungsregion	2
Tab. 2	Flächennutzung in der Untersuchungsregion (Auswahl Nutzungsarten).....	3
Tab. 3	Tourismusdaten der Untersuchungsregion.....	33
Tab. 4	Touristische Auslastung in der Untersuchungsregion.....	34
Tab. 5	Entwicklung des Beherbergungsmarktes nach Betriebsarten	36
Tab. 6	Vergleich Übernachtungen mit dänischer Fehmarnbeltregion	39
Tab. 7	Skandinavische Übernachtungen in relevanten Urlaubsregionen, 2008	41
Tab. 8	Ø Aufenthaltsdauer skandinavischer Übernachtungsgäste	42
Tab. 9	Urlaubsart der Skandinavier in Deutschland.....	43
Tab. 10	Interessante Markenfelder / Aktivitäten nach Priorität.....	45
Tab. 11	Nachgefragte Übernachtungsqualitäten von Skandinaviern	49
Tab. 12	Stärken-Schwächen-Profil der primär betroffenen Untersuchungsregion.....	55
Tab. 13	Modellrechnung Stop-Over-Übernachtungen durch Frequenzerhöhung FBQ am Beispiel Ostholsteins	57
Tab. 14	Tourismusziele	68
Tab. 15	SVP-Beschäftigte, 2008.....	79
Tab. 16	Produktivität (BIP/Erwerbstätigen, 2007)	79
Tab. 17	Branchenschwerpunkte und Branchenentwicklung	86
Tab. 18	Hochqualifizierte und Ingenieure	88
Tab. 19	Gewerbeflächenstandorte (Auswahl).....	90
Tab. 20	Statistische Reichweite Gewerbeflächen.....	99
Tab. 21	Bedarf an Arbeitskräften beim Bau der FBQ (Bedarf an Arbeitskräften in Personen / a).....	102
Tab. 22	Bedarf an Arbeitskräften beim Bau der FBQ (Bedarf an Arbeitskräften in Personen / b)	103
Tab. 23	Stärken und Schwächen / Chancen und Risiken	106
Tab. 24	Abschätzung der wahrscheinlichen täglichen Verkehrsmengen 2015.....	116
Tab. 25	Stärken- und Schwächen / Chancen und Risiken	129
Tab. 26	Überschneidungen im Studienangebot deutscher und dänischer Universitäten .	137
Tab. 27	Stärken und Schwächen im Bereich Begegnung und Kooperation.....	139
Tab. 28	Handlungsfelder und weitere Bearbeitung	148
Tab. 29	Zusammenfassung Handlungsfelder, Priorisierung, Zeithorizont und Umsetzung.....	212
Tab. 30	Fachgespräche.....	219

Kurzfassung

Hintergrund und Aufgabenstellung

Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) ist eines der zentralen europäischen Verkehrsprojekte und trägt zum Ausbau des transeuropäischen Netzes bei. Die 19 km lange Querung soll ab Mitte 2013 zwischen Rödby in Dänemark und Puttgarden in Deutschland entstehen. Das Projekt umfasst nicht nur die feste Querung an sich, sondern auch den Ausbau der Hinterlandanbindungen (Straße und Schiene) auf deutscher und dänischer Seite. Der Bau wird nach heutigem Erkenntnisstand die Entwicklungsmöglichkeiten der Region nachhaltig beeinflussen und neue Perspektiven eröffnen. Vor allem die Ausbildung der Landesentwicklungsachse (Fehmarnbeltachse) entlang der A1 zwischen Puttgarden und Hamburg steht dabei im Fokus.

Ab Mitte 2013 werden - nach bisherigen Planungen - mehrere tausend Personen in einem Zeitraum von über fünf bis sieben Jahre mit der Errichtung der festen Querung und dem Ausbau der Hinterlandanbindung beschäftigt sein. Somit wird der Bau Einfluss auf die infrastrukturelle und wirtschaftliche Situation der Untersuchungsregion nehmen. Das birgt Chancen und Risiken, denn durch das Projekt werden vielfältige Bereiche des öffentlichen Lebens und der Wirtschaft betroffen sein.

Ausgangspunkt des jetzt vorliegenden Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) war die Frage, wie die Chancen dieses Infrastrukturprojektes für die Region zwischen Fehmarn und Hamburg optimal genutzt und wie die möglichen Risiken minimiert werden können.

Die Themenfelder des vorliegenden REK sind:

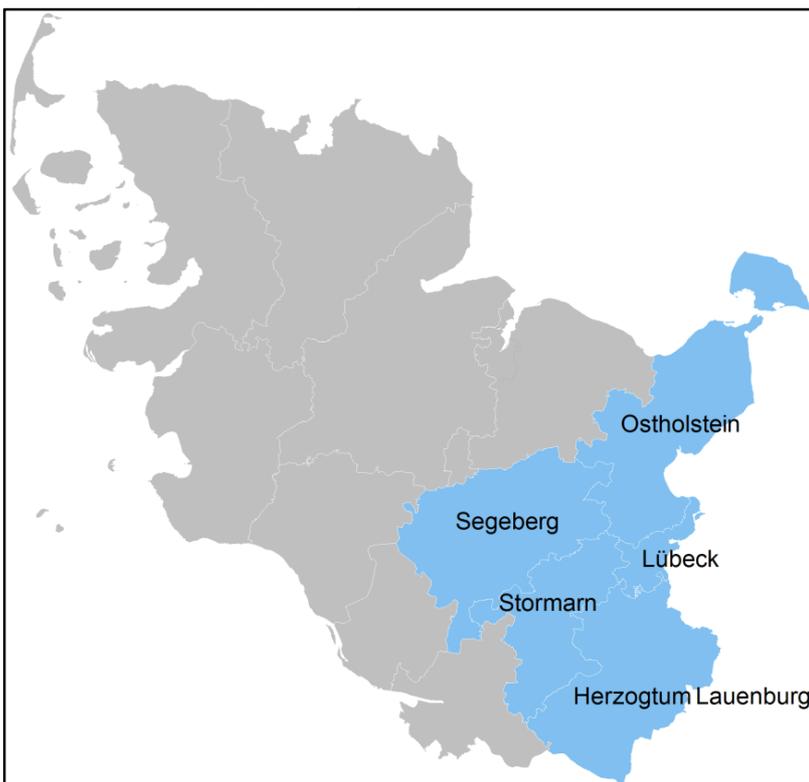
- Tourismus
- Wirtschaft und Gewerbeflächen
- Verkehr
- Politik und Kooperation – Kultur und Begegnung

Die Tourismusanalyse konzentriert sich hierbei auf die Betriebsphase der FBQ. Die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Umwelt und den Tourismus werden in gesonderten Analysen (Umweltverträglichkeitsgutachten) analysiert. Auch das Thema Verkehr und die Betroffenheit des Tourismus durch den Ausbau der Hinterlandinfrastruktur werden in gesonderten Gutachten nochmals vertiefend behandelt. Das Thema Verkehr wurde im Rahmen des REK daher eher als übergreifendes „Querschnittsthema“ behandelt.

Vor dem skizzierten Hintergrund haben sich die Kreise Stormarn (einschließlich der WAS, Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH), Herzogtum Lauenburg, Segeberg, die kreisfreie Stadt Lübeck sowie die IHK Lübeck unter Federführung des Kreises Ostholsteins (einschließlich der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein egoh mbH) dazu entschlossen, das REK gemeinsam in Auftrag zu geben. Im Februar 2009 wurde die Arbeitsgemeinschaft Georg & Ottenströer Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR (Hamburg) und Regionomica GmbH (Berlin) mit der Erstellung des REK beauftragt. Die Erarbeitung des REK wurde über den gesamten Zeitraum von einer Lenkungsgruppe, der alle Gebietskörperschaften, die egoh mbH, die WAS mbH und die IHK zu Lübeck sowie (mit beratender Stimme) die Landesplanung des Innenministeriums und das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie Vertreter der Kreise Plön und Nordwestmecklenburg angehörten, begleitet.

Das regionale Entwicklungskonzept wird von der Landesregierung Schleswig-Holstein im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft aus Mitteln der Europäischen Kommission und des Landes gefördert.

Abb.: Untersuchungsregion



Eigene Darstellung

Untersuchungsdesign und Vorgehen

Das REK wurde in zwei aufeinanderfolgenden Phasen erarbeitet. In der ersten Phase (März bis Oktober 2009) wurden - neben einer ausführlichen Sichtung und Auswertung bereits vorliegender Gutachten und Studien - auch eigene Analysen zu den Themengebieten „Tourismus“ sowie „Wirtschaft und Gewerbeflächen“ vorgenommen.

Einen weiteren methodischen Schwerpunkt stellten für diese erste Phase die Durchführung einer schriftlichen und einer telefonischen Unternehmensbefragung dar. Rund 25 Expertengespräche mit Akteuren aus der Region ergänzten die Datensammlung und lieferten wertvolle qualitative Informationen. Im Ergebnis der ersten Untersuchungsphase konnten die relevanten Wirkungsbereiche definiert werden. Aufbauend auf der Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) wurden ein Leitbild und ein Zielsystem entwickelt, aus denen erste Handlungsempfehlungen abgeleitet werden konnten.

Anschließend wurden in der zweiten Phase die bisherigen Untersuchungsergebnisse und die Handlungsfelder zuerst mit der Lenkungsgruppe und danach mit den beteiligten Kreisen und Vertretern der Kommunen im Rahmen von „kommunalen Informationsveranstaltungen“ diskutiert und weiter präzisiert. Dabei wurde deutlich, dass der Informationsstand über die FBQ und der damit einhergehenden Chancen und Risiken in den Kreisen noch sehr stark variiert. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass die Kreise in unterschiedlichem Ausmaß von der festen Querung betroffen sein werden und dementsprechend auch das Interesse an der FBQ unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Die Bereitschaft, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen, war jedoch bei den Teilnehmern aller Kreise sehr groß.

Zusammenfassung wesentlicher Analyseergebnisse und Empfehlungen

Die Auswirkungen der FBQ auf den **Tourismus** wie auch die regionalwirtschaftliche Relevanz der Tourismusbranche werden für die verschiedenen Teilregionen höchst unterschiedlich eingestuft. Für den Bereich Tourismus lässt sich in der Gesamtschau feststellen, dass besonders im nördlichen Teil der Untersuchungsregion (in Ostholstein und in Lübeck) eine starke regionale Betroffenheit zu erwarten ist. In den südlicheren Landkreisen (Herzogtum Lauenburg, Stormarn und Segeberg) werden aufgrund der weiteren Entfernung zum Fehmarnbelt und der geringeren regionalen Bedeutung der Tourismusbranche nur sehr geringe Auswirkungen der FBQ auf den regionalen Tourismus erwartet.

In Folge der FBQ ist aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit mit einer Vergrößerung des touristischen Einzugsgebiets und einer Erhöhung der touristischen Nachfragepotenziale zu rechnen.

Die weitergehende Analyse hat gezeigt, dass insbesondere in den folgenden Segmenten zusätzliche Nachfragepotenziale aufgrund der FBQ entstehen:

- Tagesausflügler
- Stop-Over-Gäste (Transit-Gäste)
- Kurzurlauber (auch Städtereisende und Tagungsgäste)

Die ermittelten zusätzlichen Potenziale können jedoch nur dann generiert werden, wenn eine entsprechende Ausweitung, Optimierung und/oder Qualifizierung des touristischen Angebots erfolgt sowie ein entsprechendes (überregionales) Marketing initiiert wird. Ein Verharren auf dem Status-Quo und das alleinige Verlassen auf die vorhandene Tourismusinfrastruktur und Natur lässt aus Sicht der Gutachter wesentliche Potenziale ungenutzt.

Abb.: Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale durch die FBQ

Puttgarden	Deutschland	Dänemark	Dänemark	Differenz
Einzugsgebiet Fahrzeitzonen PKW *	mit & ohne FBQ	ohne FBQ (heute)	mit FBQ (Betrieb)	Zusatz-Potenzial durch FBQ
	Einwohner D	Einwohner DK	Einwohner DK	Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	41.328	0	47.757	47.757
Zone B: 30 - 60 min.	324.416	0	109.762	109.762
Zone C: 60 - 90 min.	1.149.630	110.968	627.203	516.235
Zone D: 90 - 120 min.	3.058.585	162.946	1.513.311	1.350.365
Nachfragepotenzial	4.573.959	273.914	2.298.033	2.024.119
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 50 min mit FBQ				
Oldenburg i.H.	Lübeck	Ahrensburg	Hamburg	
Einzugsgebiet Fahrzeitzonen PKW *	Zusatz-Potenzial durch FBQ	Zusatz-Potenzial durch FBQ	Zusatz-Potenzial durch FBQ	Zusatz-Potenzial durch FBQ
	Einwohner DK	Einwohner DK	Einwohner DK	Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	0	0	0	0
Zone B: 30 - 60 min.	157.519	0	0	0
Zone C: 60 - 90 min.	215.934	110.968	0	0
Zone D: 90 - 120 min.	1.423.400	240.537	157.519	47.757
Nachfragepotenzial	1.796.853	351.505	157.519	47.757
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 60 min mit FBQ				

Quelle: Eigene Berechnungen nach Angaben der Statistischen Ämter in Deutschland und Dänemark
 Beispiel: Für Ahrensburg in der Zone D (Fahrzeit 90 bis 120 Minuten) bedeutet die FBQ die zusätzliche Erreichbarkeit von 157.500 Einwohnerpotenzialen in Dänemark

Weiterhin werden auch die (touristischen) Durchreiseverkehre ansteigen, die mit Hilfe von geeigneten Projekten (z.B. Welcome Center, Wohnmobilstellplätze) genutzt werden können. Zudem besitzt beispielsweise der Shopping-Tourismus durch skandinavische Besucher eine große Bedeutung für Ostholstein und Lübeck. Erhöht sich die Nachfrage aufgrund der festen Querung weiter, kann es sinnvoll sein, hier entsprechende attraktive weitere Angebote zu schaffen.

Mit der FBQ sind jedoch auch erhebliche Risiken im Bereich Tourismus verbunden. Diesbezüglich ist insbesondere die Bahnanbindung im Hinterland zu nennen. Durch eine Zunahme des Bahnverkehrs (vor allem des Güterbahnverkehrs) ist mit Beeinträchtigungen in den Fremdenverkehrsgemeinden der nördlichen Untersuchungsregion zu rechnen. Durch einen möglichst konfliktarmen Trassenverlauf kann das Risiko aber voraussichtlich deutlich begrenzt werden. Des Weiteren sind Beeinträchtigungen der Urlaubsregionen während der Bauphase zu befürchten. Mögliche Risiken, die aus den Bautätigkeiten und damit verbundenen Minderungen für den Erholungs- und Urlaubswert der Region entstehen, können ggf. durch eine eingeschränkte Bautätigkeit in der touristischen Hauptsaison minimiert werden. Die Einschätzung und Bewertung dieser Risiken erfolgt in gesonderten Gutachten.

Anhand der Analyseergebnisse lassen sich für den Bereich Tourismus die folgenden Empfehlungen ableiten:

- Die Gewinnung zusätzlicher Gäste für die Region aufgrund der besseren Erreichbarkeit (neue Quellgebiete) ist durch angebotsseitige Qualitätsverbesserungen, ggf. neue Angebote im Bereich „Beherbergung“ und „Attraktionen“ sowie eine intensive Vermarktung (Quellgebietsmarketing Skandinavien) anzustreben.
- Eine Abschöpfung der verstärkten Durchreiseverkehre durch transitorientierte Einrichtungen (z.B. Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center) ist zu empfehlen. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Gewerbegebiete nicht für Einzelhandelsansiedlungen zweckentfremdet werden sollen und das Thema Cross-Order-Shopping vor allem im nördlichen Teil der Untersuchungsregion (Fehmarn, Ostholstein) von wirtschaftlicher Bedeutung ist und hier entsprechende Standorte (Sondergebiete) in Folge der FBQ geschaffen werden können.
- Es ist eine Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen skandinavischer und deutscher Gäste (Erlebnis, Shopping, Gourmet, Wellness, Gesundheitstourismus, Segeln) durchzuführen.
- Es ist die Schaffung und Vermarktung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion beiderseits des Fehmarnbelt zu empfehlen, um eine Gesamt-Destination im nationalen und internationalen Kontext zu erreichen. Mit einer Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) sind zusätzliche Urlauber zu gewinnen. Falls es zu einer Brückenlösung kommt, ist das Megabauwerkes für Bekanntheits-/Marketing- und PR-Effekte einzusetzen.
- Die FBQ erlaubt die Bearbeitung eines großräumigeren touristischen Quellmarktes. Zudem ist zu erwarten, dass die FBQ zu einem beschleunigten Strukturwandel im Tourismus durch größere Konkurrenz führt. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine zunehmende Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen in der

Untersuchungsregion zur Nutzung von Synergieeffekten, zur Erhöhung der Schlagkraft und zur Vermeidung eines (kleinteiligen) ineffizienten Mitteleinsatzes sinnvoll.

- Die Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes (Lärm, Stau, visuelle Störungen etc.) insb. aufgrund von verstärktem Bahnverkehr in den Fremdenverkehrsge-
meinden ist durch weniger konfliktrträgliche Trassenverläufe (ggf. entlang der A1) zu
minimieren.

Für den Bereich **Wirtschaft und Gewerbeflächen** ergeben sich durch die FBQ deutliche Chancen. Vor allem in der Bauphase ist - in Abhängigkeit der Verortung der Produktionsstan-
dorte - mit positiven Arbeitsmarkteffekten zu rechnen. Durch frühzeitige Informationen und
Vorbereitungen können sich für regionale Unternehmen vielfältige Möglichkeiten ergeben, vom
Bau der festen Querung zu profitieren. Auch in der Betriebsphase wird weiterhin qualifiziertes
Personal benötigt werden. Die Arbeitsplatzeffekte in der Bauphase sind (je nach Produktions-
standort) insbesondere für die Regionen Ostholstein oder evtl. auch Lübeck zu erwarten. Her-
zogtum Lauenburg, der Kreis Segeberg oder Stormarn werden hier voraussichtlich weniger
stark profitieren.

Die FBQ eröffnet insbesondere im Bereich des „Standortmarketings“ neue Möglichkeiten. Bei
der Entscheidung für ein Brückenbauwerk erhält die Region, ganz besonders jedoch der Kreis
Ostholstein, ein unverwechselbares Identifikationssymbol, das weit über die Grenzen Deutsch-
lands bekannt sein wird. In Verbindung mit der verbesserten Erreichbarkeit kann die Region
ihre Position im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb wesentlich stärken.
Dies wird sich mittel- bis langfristig positiv auf Unternehmensansiedlungen auswirken.

Um von der verbesserten Position im Standortwettbewerb durch die FBQ profitieren zu kön-
nen, sind jedoch überregional bedeutsame Gewerbeflächenangebote eine Grundvorausset-
zung. Überregional bedeutsame Gewerbestandorte zeichnen sich u.a. durch eine hohe Lage-
gunst für die mobilen Nachfragegruppen von Gewerbeflächen aus (Logistik, Produzierende
Unternehmen, Dienstleistung und z.T. auch Mittelstand). Ein restriktionsarmes Standort-
gelände, die Lage an der Landesentwicklungssachse A1, die Nähe zu Hamburg und/oder Nähe
zum Oberzentrum Lübeck (inklusive Südraum des Lübecker Stadtgebietes) und/oder die Nähe
zu den Autobahnknoten sind ausgewählte Kriterien für herausragende Gewerbestandorte.

Unter aktiver Nutzung der neuen Möglichkeiten im Bereich des überregionalen Standort-
marketings dürfte die Hauptverkehrs-/Landesentwicklungssachse A1 als Standort für Unter-
nehmensansiedlungen in Folge der FBQ an Bedeutung gewinnen. Ein entsprechender Push
für die Gewerbeflächenvermarktung ist - in Abhängigkeit vom konjunkturellen Verlauf und von
Branchenentwicklungen - daher zu erwarten. Gleichzeitig hat eine verbrauchsgestützte Analy-
se zum regionalen Gewerbeflächenbedarf gezeigt, dass in der Untersuchungsregion mittelfris-
tig (drei bis fünf Jahre) neue Gewerbeflächen benötigt werden. Die eindeutige Bedarfssituation
und die zu erwartenden Push-Effekte geben Sicherheit, an ausgewählten Stellen der Untersu-
chungsregion herausragende Flächen auch angebotsorientiert zu entwickeln.

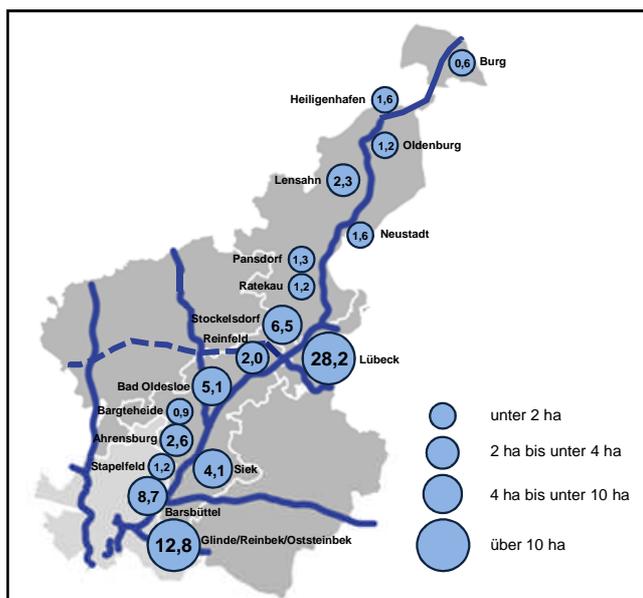
Tab.: Flächenverbrauch und statistische Reichweite Gewerbegebiete

	Ø Jährlicher Flächenumsatz Referenz 10 J	Ø Jährlicher Flächenumsatz Referenz 5 J	Aktuell freie Flächen in Vermarktungsgebieten Stand 2008	Statistische Reichweite bei 10 J / 5 J Referenzwerte	Fazit
Ostholstein	11,7 ha	5,1 ha	ca. 25 ha	2 / 5	in ca. 3 bis 5 Jahren müssen Erweiterungsflächen und Potenzialflächen aktiviert werden
Lübeck nur WiFö	30,0 ha 10,0 ha	24,6 ha 11,6 ha	ca. 60 ha	2 / 2,5 6 / 5	
Stormarn	13,1 ha	11,8 ha	ca. 87 ha	6,5 / 7	
Segeberg	23,5 ha	23,0 ha	ca. 75 ha	3 / 3	
Herzogtum Lauenburg	14,1 ha	11,3 ha	ca. 72 ha	5 / 6,5	

Quelle: Eigene Berechnungen nach Auswertung von Kauffällen und Flächenumsatz

Die Ansiedlungsdynamik ist aufgrund der von Unternehmen nachgefragten Standortfaktoren stark auf den Abschnitt zwischen Hamburg bis einschließlich Lübeck mit seinem Umland fokussiert. Es ist daher davon auszugehen, dass die Region Lübeck und der südliche Teil der Untersuchungsregion (insbesondere Stormarn) stärker von den Push-Effekten durch die FBQ profitieren werden als der nördliche Teil der Untersuchungsregion (wenngleich auch hier neue Flächen benötigt werden). Im Zusammenhang mit der Entwicklung herausragender Gewerbeflächenstandorte kommt dem zeitnahen Ausbau der Hinterland-Verkehrsinfrastruktur (z.B. A1, A20, A21/B404) eine wichtige Bedeutung zu.

Abb.: Kumulierter Flächenumsatz an Standorten entlang der A1 (2004 bis 2008)



Eigene Darstellung nach Auswertung der Kauffälle und des Flächenumsatzes

Für den Themenbereich Wirtschaft und Gewerbeflächen lassen sich schwerpunktmäßig die folgenden Empfehlungen ableiten:

- Der Vergleich mit anderen Großbauprojekten hat gezeigt, dass eine frühzeitige Sensibilisierung der regionalen Unternehmen durchaus zielführend ist. Hierzu gehören zielgenaue Informationsveranstaltungen, die die Unternehmen bereits in der Vorbereitungsphase auf mögliche Vorteile hinweisen. Die gezielte Ansprache einzelner Branchen und der Ausgleich sich evtl. abzeichnender Rekrutierungsengpässe sind hierbei von Bedeutung.
- Mit Hilfe der angebotsorientierten Ausweisung von überregional bedeutenden Gewerbeflächen an exponierten Stellen im Raum kann die sich abzeichnende Verbesserung im Standortwettbewerb genutzt werden. Hieraus lassen sich direkte und indirekte positive wirtschaftliche Effekte durch die FBQ für die gesamte Region generieren. Ein abgestimmtes regionales Vorgehen hinsichtlich der Entwicklung und Vermarktung überregionaler Gewerbestandorte erscheint geboten.
- Durch Baustellenstandorte in der Region (wahrscheinlich eher im nördlichen Teil der Region) können bereits in der Bauphase positive Arbeitsplatzeffekte induziert werden.

In Folge des Baus einer FBQ wird der Bereich **Verkehr** in besonderem Maße betroffen sein. Die wichtigsten Effekte werden hier in der zu erwarteten Zeitersparnis von etwa einer Stunde zwischen den Metropolen Hamburg-Kopenhagen sowie der verbesserten Qualität der Hinterlandanbindung (besonders im Bereich A1 sowie in Teilbereichen der Schieneninfrastruktur) gesehen

Von besonderer Relevanz ist das Thema Verkehr für die Kreise Herzogtum Lauenburg (durch Ausweichverkehre auf Teilstrecken der B207/B208 sowie Ausbau der B404 zur A21), Kreis Segeberg (mögliche Mehrbelastung der Schiene und in diesem Zusammenhang die Forderung nach einem zweigleisigen Ausbau der Strecke Bad Oldesloe-Bad Segeberg-Neumünster) und Kreis Stormarn (vorrangig Ausbau der S-Bahnlinie S4, sowie Ausbau B404 zur A21).

Aus Lübecker Sicht ist die Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck erforderlich. Davon sind insbesondere die Schienenhinterlandverkehre des Skandinavienkais und der Hafenanlagen in Dänischburg und Siems betroffen. Ohne einen adäquaten Ausbau, entsprechend der in Zukunft ansteigenden Schienengüterverkehre aus Richtung der FBQ und aus den diversen Hafenstandorten in Lübeck, wäre mit Behinderungen im Bereich des Bahnknotenpunktes Lübeck zu rechnen.

Das Verkehrsaufkommen auf dem Verkehrsträger Straße wird sich in Folge vorliegender Daten mittelfristig höchstwahrscheinlich nur moderat erhöhen. Hierbei spielen vor allem zusätzliche Transitverkehre eine Rolle. In Bezug auf die Straßeninfrastruktur geht auch das Verkehrsgutachten von HTC/ETC davon aus, „dass die Straßeninfrastruktur den kommenden Anforde-

rungen nach heutiger Kenntnis grundsätzlich (...) entsprechen dürfte“. HTC geht in seinem aktuellen Gutachten (Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Zuge einer FBQ) von einem täglichen Aufkommen von rund 10.000 Fahrzeugen für das Jahr 2022 auf der FBQ aus (zum Vergleich: Die Verkehrsprognose 2015 geht von einem Aufkommen von täglich 7.500 Fahrzeugen auf der Route aus).

Problematischer stellt sich die Situation für den Güterverkehr auf dem Verkehrsträger Schiene dar. Hier werden teilweise starke Zuwächse erwartet. Aus diesem Grund ist es empfehlenswert, die geplante Hinterlandanbindung im Zusammenhang mit dem Bau der FBQ rechtzeitig zur Eröffnung fertig zu stellen, um zukünftig eine reibungslose Abwicklung aller Verkehre gewährleisten zu können. Besonders wichtig erscheint hierbei der zweigleisige Ausbau zwischen Lübeck und Puttgarden. Dieser sollte bereits bis zur geplanten Eröffnung der FBQ im Jahr 2018 fertiggestellt sein.

Der Kreis Ostholstein hat im Oktober letzten Jahres beschlossen, eine Gesamtstrategie für die Schienenhinterlandanbindung der festen Querung zu erarbeiten. Hierbei sollen vor allem die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden, die aus unterschiedlichen Trassenführungen resultieren, beleuchtet werden. Auch die Fähr- und Güterhäfen (im Besonderen Puttgarden / Lübeck) werden stark durch die neuen Rahmenbedingungen tangiert.

Die Empfehlungen im Bereich Verkehr lauten:

- Die rechtzeitige Fertigstellung der geplanten Hinterlandanbindungen gewährleistet die reibungslose Abwicklung der Verkehre und ist daher empfehlenswert.
- Der Erhalt der Erreichbarkeit der touristischen Orte entlang der Küste (Bahnhaltstellen / Autobahnausfahrten) muss gewährleistet sein. Viele Urlauber erreichen diese Destinationen per Bahn. Dies sollte bei der Konzipierung der Trassen Berücksichtigung finden.
- Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck
- Um zusätzlich entstehende Verkehre zu brechen, empfehlen sich Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke (insbesondere im Bereich Tourismus). Dies kann durch Schaffung einzelner Attraktionspunkte entlang der Entwicklungsachse A1 erreicht werden. Beispiele wären hier das Welcome Center oder Stop-over taugliche Beherbergungsangebote.

Verkehrsaspekte spielen eine herausgehobene Rolle in der weiteren Projektumsetzung und müssen im Detail und vor Ort gelöst werden. Verwiesen sei deshalb an dieser Stelle auf die genannten kleinteiligen Untersuchungen und weiteren Fachgutachten.

Begegnungen und Kooperationen auf kultureller und politischer Ebene können Wegbereiter für weitere Kontakte u.a. wirtschaftlicher Natur sein. Bereits seit 1977 bestehen zwischen Ostholstein und Storströms Amt Kooperationsbeziehungen, die jetzt weiter ausgebaut werden können. Dazu haben sich auf beiden Seiten des Belts bereits verschiedene Organisationen und Partnerschaften gebildet, die in Zukunft konkrete Projekte angehen wollen und die der Unterstützung der Akteure aus der Region bedürfen. Es bestehen dabei vielfältige Möglichkeiten, diese zu fördern. Zu nennen wären hier der Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Komitee oder das INTERREG-Programm. Die Institutionen haben ihre Arbeit in den letzten Jahren aufgenommen, befinden sich aber noch am Beginn. Mit Hilfe der (lokalen) Medien muss die Bevölkerung über die Fortschritte in der grenzübergreifenden Kooperation und über Veranstaltungen informiert werden. Schwerpunktmäßig betreffen diese Bemühungen die Region Ostholstein und die Hansestadt Lübeck. Im Zusammenhang mit einer engeren Kooperation der Hochschulen / FHs der Region sind Institute in ganz Schleswig Holstein gefragt.

Die Empfehlungen im Bereich Kooperation und Begegnung lauten:

- Durch eine regionale Kooperation der Bildungseinrichtungen kann eine bessere Vernetzung und Kooperation erreicht werden. Das sich teilweise stark überschneidende Lehrangebot der einzelnen Hochschulen kann hier genutzt werden.
- Die Errichtung eines deutsch-dänisches Forschungszentrums auf Fehmarn wäre eine weitere mögliche Maßnahme. Anlass dazu kann das Umweltmonitoring, zu dem der Betreiber im Rahmen des Baus verpflichtet ist, sein. Ein solches Projekt kann auch mit touristischen Elementen verbunden werden.
- Eine Verbesserung der Sprachausbildung kann beispielsweise durch die Schaffung einer „Modellregion englische Sprache“ erreicht werden. Ein solches Projekt ist in der Lage langfristig eine Qualitätsoffensive in den Bereichen Tourismus und Dienstleistungen / Service anzustoßen und fördert damit die Wettbewerbsfähigkeit der Untersuchungsregion.

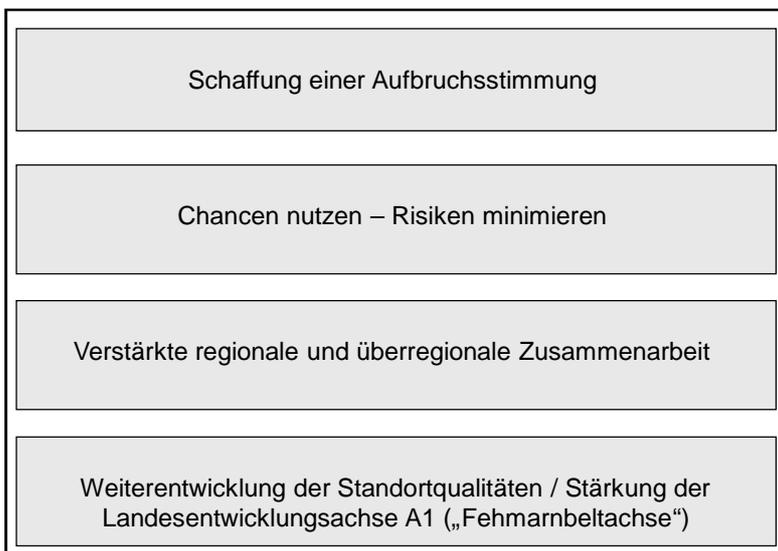
Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingen verzögern bisher den Integrationsprozess. Die FBQ bietet jetzt die Möglichkeit und den Anlass, das Verhältnis und das Verständnis auf beiden Seiten des Fehmarnbelts zu verbessern und das nachhaltige Zusammengehen zu fördern.

Übergeordnetes Leitbild für die Region

Auf der Basis der Analyseergebnisse und in enger Abstimmung mit der Lenkungsgruppe wurde das folgende Leitbild entwickelt. Es enthält insgesamt vier Botschaften:

Es muss eine **Aufbruchsstimmung** in der Region erzeugt werden, mittels der die **Chancen** der festen Fehmarnbelt-Querung **genutzt** und die **Risiken minimiert** werden können. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es vor allem einer **verstärkten regionalen und grenzübergreifenden Kooperation** zwischen den Akteuren, sowie der **Weiterentwicklung und Stärkung der Landesentwicklungssachse A1 („Fehmarnbeltachse“)**.

Abb.: REK-Leitbild



Zielsystem und Handlungsfelder (Projektansätze)

Das Zielsystem zeigt auf, wie die Chancen der festen Querung genutzt und die Risiken minimiert werden können. Im Folgenden werden die Ziele für die einzelnen Themenbereiche zusammenfassend aufgeführt.

Tourismus:

- Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insbesondere aus Skandinavien (Tagesausflügler, Städte- und Kurzurlauber, Ferienurlauber)
- Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus

- Nutzung der FBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen und Fortentwicklungen bei bestehenden Angeboten)
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung
- Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Wirtschaft und Gewerbeflächen:

- Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes
- Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb
- Schaffung eines differenzierten und zielgruppenspezifischen Gewerbeflächenangebotes
- Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten an der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A1 für die überregionale und internationale Vermarktung (Unternehmensansiedlung)
- Ausbau und Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten unter besonderer Berücksichtigung technologieorientierter Ansätze
- Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster
- Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen
- Frühzeitige Information und Vorbereitung von Unternehmen
- Hohe Partizipation von lokalen und regionalen Unternehmen am Bau der FBQ
- Sinnvolle und nachhaltige Nutzung der Häfen (spez. Puttgarden – szenarisch)
- Schaffung eines grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarktes

Verkehr:

- Vermeidung einer reinen Transitstrecke
- Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und Verhinderung von Ausweichstrecken (beispielsweise durch Ausbau der Ausweichstrecken)
- Minimierung der Auswirkungen auf die Häfen
- Vermeidung konfliktträchtiger Trassenverläufe
- Sicherstellen einer weiterhin guten Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Fern- und Regionalhalttestellen sowie Autobahnausfahrten auf Fehmarn

Kooperation und Begegnung:

- Weiterführung der Lenkungsgruppe zur begleitenden Umsetzung des REK's (Managementaufgaben)
- Stärkere regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Grenzübergreifende und regionale Kooperation von Bildungseinrichtungen, gemeinsame Studiengänge
- Forcierung der Fremdsprachenausbildung

Auf Grundlage des Zielsystems wurden im Rahmen des REK spezifische Handlungsfelder abgeleitet.

Abb.: Leitbild und Handlungsfelder



In der zweiten Phase des REK wurden die vorgeschlagenen Handlungsfelder weiter konkretisiert. Da mittlerweile parallel und unabhängig vom REK einige Handlungsfelder bereits verfolgt werden (z.B.: Destination Fehmarnbelt, Gesundheitstourismus oder eine verstärkte Zusammenarbeit der Universitäten), wurden vor allem solche Handlungsfelder vertieft, die an anderer Stelle noch nicht ausreichend untersucht wurden.

Die folgende Tabelle zeigt, welche Handlungsansätze vertieft wurden. Insgesamt konnten letztendlich 13 Handlungsfelder näher beschrieben und der Zeithorizont für eine Realisierung aufgezeigt werden.

Tab.: Vertiefend betrachtete Handlungsfelder und Zeithorizont Realisierung

Handlungsfeld Projektansatz	Priorität im Rahmen des REK			Zeithorizont Realisierung / Umsetzung		
	<i>hoch</i>	<i>mittel</i>	<i>gering</i>	<i>Kurz</i> (bis ca. 3 Jahre)	<i>Mittel</i> (ca. 3 bis 5 Jahre)	<i>Lang</i> (länger als 5 Jahre)
Urlaubsresorts / Ferienzentren	X ← → X					X
Wohnmobilstellplätze / Motels	X ← → X				X	
Cross-Border-Shopping		X			X	
Welcome Center	X					X
Attraktionen (z.B. Erlebnisstrand)	X ← → X				X ← → X	
Autohof		X		X ← → X		
Herausragende Gewerbe- flächenstandorte und Profi- lierung Standorte	X ← → X				X ← → X	
Aktionsplan Unternehmen	X			X		
Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbelt		X			X ← → X	
Modellregion Englische Sprache		X			X	
Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke	k. A. siehe hierzu spezifische Einzelprojekte					
Nachnutzungskonzept Puttgarden (szenarisch)	k. A. eher szenarisch / perspektivisch					
Ausbau Verkehrsinfrastruktur	k. A. eher übergreifend und ergänzend					

Hinweis: Die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Handlungsfelder ist dem Ergebnisbericht (Langfassung) zu entnehmen

Zusammenfassend kann für die Bearbeitung der Handlungsfelder folgendes festgehalten werden.

Es ist anzunehmen, dass sich die wesentlichen Effekte der festen Querung verstärkt im Korridor der Fehmarnbeltachse A1 zeigen werden. Die dortige Entwicklung muss deshalb im Vordergrund der Bemühungen der Akteure der Region stehen.

Für die standortbezogenen Handlungsfelder (vorrangig Wirkungsbereiche „Tourismus“ sowie „Wirtschaft und Gewerbeflächen“) sollte beachtet werden, dass aufgrund der Nutzung lokaler Marktkennntnis und zur Unterstützung der regionalen Wirtschaft eine Umsetzung bevorzugt mit lokalen Partnern sinnvoll ist. Im Sinne einer effizienten Flächennutzung und der Sicherung der Nachfrage (und Auslastung) ist eine Projektumsetzung aufbauend auf vorhandenen Nutzungen oder geeigneten Planungen (z.B. Erweiterungen) zu präferieren. Auch aufgrund eines sparsamen Umgangs mit Flächen, der Vermeidung von Zersiedelung und aufgrund von betrieblichen Kosten- und Nachfragesynergien ist eine Bündelung und Verknüpfung von Projekten untereinander bzw. mit Bestandsnutzungen anzustreben. Eine solche „Projektbündelung“ bietet sich dabei insbesondere am „Kopf der FBQ“ an (z.B. Welcome Center, Wohnmobil - stellplätze, Forschungszentrum).

Eine regelmäßige Aktualisierung bzw. Zusammenstellung sämtlicher Aktivitäten zur FBQ und eine entsprechende Informationsstreuung in der Region sind aus Gutachtersicht unabdingbar. Dadurch können Doppelarbeiten vermieden und die bestehenden Kapazitäten effektiver genutzt werden. Dieser notwendige und konstante Informationsaustausch gilt sinngemäß auch für die vielfältigen und parallel zum REK laufenden Untersuchungen.

Bei der Umsetzung der Handlungsfelder und entsprechenden Projektkonkretisierungen sind außerdem die Querschnittsziele „Gleichstellung“, „Nachhaltige Entwicklung“ und „Schutz der Umwelt“ unbedingt mit einzubeziehen und zu beachten. Nur so können die entsprechenden Potenziale der Region erhalten und ausgebaut sowie die notwendige Akzeptanz in der Region gesichert werden.

Ausblick

Die aufgezeigten Handlungsfelder bedürfen hinsichtlich ihrer weiteren Konkretisierung und Umsetzung einer nachhaltigen „Aufbruchsstimmung“. Dies setzt bei allen Verantwortlichen auf den unterschiedlichen Aktions- und Regionalebenen die Kenntnis und das Bewusstsein um die möglichen Chancen durch die FBQ voraus. Die vorliegenden Ergebnisse des REK sollen hierzu beitragen. Auch die Risiken, die mit der FBQ verbunden sind, lassen sich gemeinsam und im Konsens besser lösen. Die verstärkte Zusammenarbeit muss sich nicht an administrativen Grenzen orientieren, sondern kann flexibel und projektbezogen erfolgen. Ziel sollte es sein, die mit der Erarbeitung des REK eingeleitete Kommunikation und Zusammenarbeit der

Akteure der verschiedenen Kreise und Institutionen - unter Berücksichtigung bestehender Kooperationen und Verflechtungen - fortzuführen.

Im Rahmen des REK wurden wichtige Handlungsfelder erarbeitet, die sich z.T. auf dezidierte Grundlagenanalysen stützen. Dennoch wurde deutlich, dass nicht alle relevanten Aspekte im Zusammenhang mit der FBQ zum aktuellen Zeitpunkt im Detail behandelt werden konnten.

Das REK ist somit als Impuls und „Startschuss“ für einen weitergehenden Prozess zu interpretieren. In Rahmen des Prozesses - der sich im Übrigen auch aus den unterschiedlichen Phasen der FBQ (Vorbereitungsphase, Bauphase, Betriebsphase) begründen lässt - müssen die Handlungsfelder weiter konkretisiert und fortentwickelt werden. Unter Umständen rücken im Zeitverlauf auch neue Handlungsfelder in den Fokus. Relativ zeitnah müssen sich die Verantwortlichen in der Region entlang der Fehmarnbeltachse auch hinsichtlich der Prioritäten und Zuständigkeiten bei der Projektumsetzung verständigen. Die Erfahrung bei vergleichbar bedeutenden und komplexen Vorhaben zeigt zudem, dass die Fortentwicklung von Handlungsfeldern und die Umsetzung von Projekten durch die Schaffung einer „Koordinationsstelle“ und den Einsatz eines „Kümmersers“ wesentlich befördert werden.

Es ist vorgesehen, die Ergebnisse des REK auf einer Regionalkonferenz, die voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2010 stattfinden wird, öffentlich vorzustellen.

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielsetzung

Der Bau einer **festen Verbindung** über den **Fehmarnbelt** ist eines der zentralen europäischen Verkehrsprojekte und wird die Entwicklungsmöglichkeiten der Region nachhaltig beeinflussen. Die 19 km lange feste Querung, in Form einer Brücke oder eines Tunnels, soll ab dem Jahr 2013 zwischen Rödby in Dänemark und Puttgarden in Deutschland entstehen. Die feste Querung wird eine schnellere Verbindung zwischen den beiden Metropolen Hamburg und Kopenhagen ermöglichen. Die Fahrzeit wird sich um etwa eine Stunde auf dreieinhalb Stunden verkürzen. Das Projekt umfasst - neben der Querung - auch den notwendigen Ausbau der Hinterlandanbindungen (Straße und Schiene) auf deutscher und dänischer Seite. Mehrere tausend Menschen werden über einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren mit dem Bau der festen Querung beschäftigt sein.

Das Projekt wird sowohl in der Planungsphase, der Bauphase sowie in der späteren Betriebsphase die infrastrukturelle und wirtschaftliche Situation der gesamten Region auf der Entwicklungsachse von Fehmarn bis Hamburg entscheidend beeinflussen und die Standortbedingungen für die Unternehmen verändern.

Mit Hilfe eines **Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK)** sollten die möglichen wirtschaftlichen Folgen und Chancen der **Festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ)** analysiert, bewertet und aufgezeigt werden. Der Kreis Ostholstein hat das REK federführend für alle betroffenen Kreise der Region (Stormarn, Segeberg, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein), die Stadt Lübeck und IHK zu Lübeck übernommen und betreut.

Die Themenfelder des REK sind:

- **Tourismus**
- **Wirtschaft und Gewerbeflächen**
- **Verkehr**
- **Politik und Kooperation – Kultur und Begegnung**

Der Schwerpunkt der Analysen und Arbeiten wurde auf die Bereiche Tourismus, Wirtschaft und Gewerbeflächen gelegt. Ziel und Aufgabe des REK ist es, strategische und übergeordnete Entwicklungsziele sowie erste Handlungsfelder unter den sich durch die FBQ verändernden regionalen Rahmenbedingungen durch die FBQ zu erarbeiten und mit den Verantwortlichen in der Region abzustimmen. Mit Hilfe der Handlungsfelder - die sich aus den strategischen Entwicklungszielen und den verschiedenen Themenfeldern ergeben - sollen die Chancen genutzt und die möglichen Risiken durch die FBQ minimiert werden.

Die im Rahmen des REK erarbeiteten Handlungsfelder stellen plausible Vorschläge dar, die weitergehend diskutiert und spezifiziert werden müssen. Somit ist das REK von Beginn an

prozessorientiert angelegt worden. Damit verbindet sich auch die Hoffnung, dass sich ein nachhaltiger Dialog- und Abstimmungsprozess unter den beteiligten Akteuren und betroffenen Regionen stärker etabliert.

Aufgabe des REK war es nicht, sich mit Fragen der Rentabilität oder der Machbarkeit dieses Infrastrukturprojektes auseinanderzusetzen. Des Weiteren ist das REK stark auf den Betrachtungsraum entlang der Landesentwicklungsachse A1 fokussiert. Im Rahmen des REK erfolgen keine kleinräumlichen Analysen; im Fokus stehen vielmehr die übergreifenden Handlungsmöglichkeiten und -felder.

Mit dem REK wurden im Februar 2009 als Bieter- und Arbeitsgemeinschaft die beiden Gutachterbüros Georg & Ottenströer Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie GbR aus Hamburg und Regionomica GmbH aus Berlin beauftragt.

Das REK wird von der Landesregierung Schleswig-Holstein im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft aus Mitteln der Europäischen Kommission und des Landes gefördert.

1.2 Untersuchungsregion

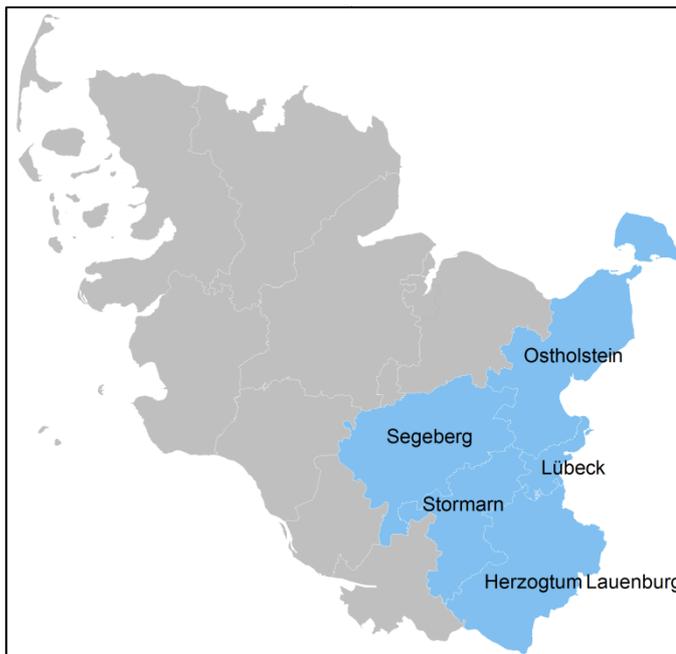
Die Untersuchungsregion umfasst mit rund 5.000 km² rund ein Drittel der Fläche Schleswig-Holsteins. Die Region mit den Kreisen Stormarn, Segeberg, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein und der Stadt Lübeck ist identisch mit dem IHK-Bezirk Lübeck. Die Kreise sind - mit Ausnahme von Stormarn - flächenbezogen ähnlich groß. Aufgrund der Verflechtung Lübecks mit Nordwestmecklenburg wird diese Region bei den Themenbetrachtungen fallweise mit berücksichtigt. Die Kreise Stormarn, Segeberg und Herzogtum Lauenburg sind als so genannte „Hamburger Randkreise“ zudem Teil der Metropolregion Hamburg.

Tab. 1 Größe der Untersuchungsregion

Region	Fläche in km ²
Lübeck	214
Segeberg	1.344
Stormarn	766
Ostholstein	1.392
Herzogtum Lauenburg	1.263
Untersuchungsregion	4.979
Schleswig-Holstein	15.800

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Abb. 1 REK Untersuchungsregion



Quelle: Eigene Darstellung

Die Flächennutzung zeigt einen vergleichsweise hohen Anteil an Betriebsflächen (Industrie- und Gewerbeflächen) in Lübeck und im Kreis Stormarn. Beide Regionen zeichnen sich durch eine hohe Gewerbedichte aus. Der Kreis Ostholstein wiederum hat - von allen Kreisen im Untersuchungsraum - den höchsten Anteil an Erholungsfläche. Mit rund 1.320 ha liegt der Flächenanteil auch absolut an der Spitze aller Teilregionen.

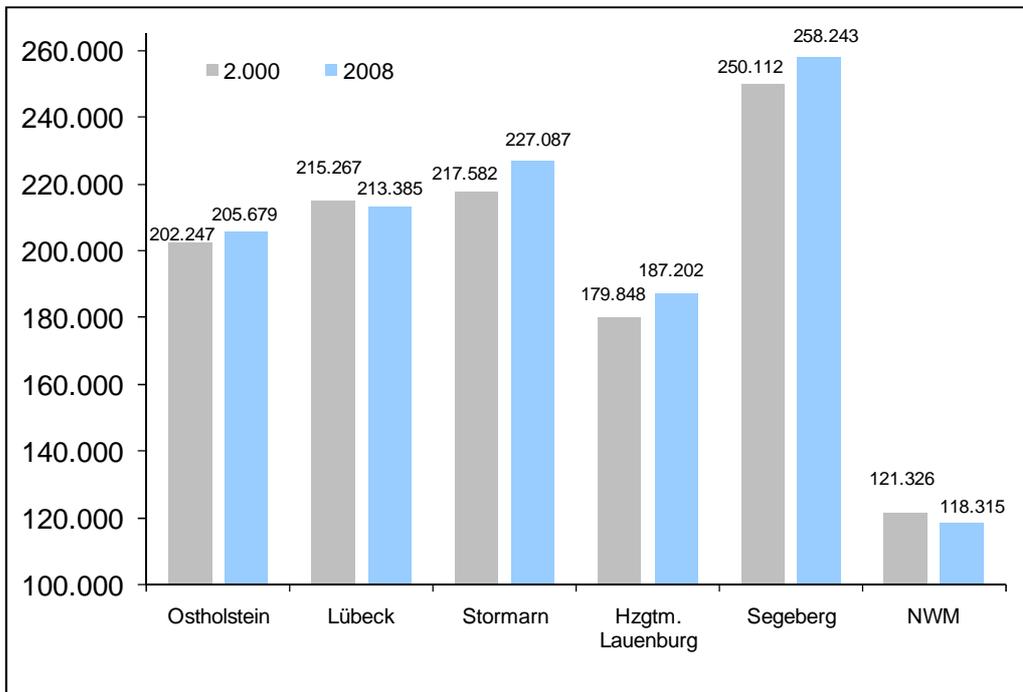
Tab. 2 Flächennutzung in der Untersuchungsregion (Auswahl Nutzungsarten)

Region	Landwirtschaftsfläche in %	Verkehrsfläche in %	Siedlungsfläche in %	Betriebsfläche in %	Erholungsfläche in %
Lübeck	36,6	7,6	25,5	1,0	3,9
Segeberg	70,9	4,0	6,9	0,6	0,4
Stormarn	69,0	4,7	10,6	1,1	0,9
Ostholstein	73,7	3,5	6,8	0,5	1,1
Herzogtum Lauenburg	60,5	3,8	6,2	0,5	0,5
Schleswig-Holstein	72,2	4,0	7,1	0,5	0,7

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Im Untersuchungsraum leben rund 1,1 Mio. Menschen (39 % aller Einwohner des Bundeslandes Schleswig-Holstein). Die Kreise Stormarn, Ostholstein, Herzogtum Lauenburg und Segeberg haben seit 2000 eine positive Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Der Kreis Segeberg ist mit rund 260.000 Einwohnern die bevölkerungsstärkste Teilregion im Untersuchungsraum. Mit deutlich unter 200.000 Einwohnern hat der Kreis Herzogtum Lauenburg die geringste Einwohnerzahl aufzuweisen.

Abb. 2 Einwohner und Einwohnerentwicklung im Untersuchungsraum



Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Die aktuellste Bevölkerungsprognose des Statistischen Bundesamtes sieht für die Hamburger Randkreise des Untersuchungsraumes eine deutlich positive Bevölkerungsentwicklung bis 2025. Einzig für Ostholstein und Lübeck werden Einwohnerverluste prognostiziert. Bezüglich der Einwohnerentwicklung gibt es somit eine Teilung in einen demographisch stabilen Süden und einen instabilen Norden. Andere Prognosen hingegen (z.B. der Bertelsmann Stiftung) gehen für Ostholstein von einer leicht positiven und für Lübeck von einer weniger stark negativen Entwicklung aus.

1.3 Untersuchungsmethodik und Vorgehen

Die Erarbeitung des REK erfolgte in zwei aufeinander aufbauenden Phasen:

- In **Phase I** wurde zunächst eine Unternehmensbefragung zur FBQ und eine Analyse und Wertung beispielhafter Infrastrukturprojekte und ihren Folgen für die jeweiligen Regionen durchgeführt. Weiterhin wurde eine regionale Stärken- und Schwächen-Analyse mit vertiefenden Analysen zu den Themen Tourismus sowie Wirtschaft und Gewerbeflächen erarbeitet. Darauf aufbauend wurde ein übergeordnetes regionales Leitbild unter den neuen Rahmenbedingungen der FBQ erarbeitet sowie Entwicklungsziele zur Nutzung der wirtschaftlichen Chancen durch die neue Querung definiert.
- In **Phase II** wurden in den einzelnen Regionen Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu den Ergebnissen aus Phase I durchgeführt. Weitergehend wurden - aufgrund der Bedeutung der Themen „Tourismus“ und „Gewerbeflächen“ - zwei Fach-Workshops

durchgeführt, deren Ergebnisse im jeweiligen thematischen Analyseteil der ersten Phase dokumentiert wurden. In Phase II des REK standen vor allem die Ableitung von konkreten Handlungsfeldern (Projektansätzen) und Maßnahmen zur Nutzung der Chancen durch die FBQ im Mittelpunkt der Arbeiten. Für besonders zu vertiefende Handlungsfelder wurden die Realisierungsbedingungen aufgezeigt und das weitere Vorgehen skizziert.

Der Prozess der Erarbeitung des REK wurde durch eine **Lenkungsgruppe** (vertretene Institutionen: Kreis Ostholstein, Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH, Kreis Stormarn, WAS Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH, Kreis Segeberg, Kreis Herzogtum Lauenburg, Hansestadt Lübeck, IHK zu Lübeck) begleitet. Die Federführung im gesamten Prozess liegt beim Kreis Ostholstein. Beratend nahmen an den Sitzungen der Lenkungsgruppe auch Vertreter des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein teil. Aufgrund der Verflechtungen mit Lübeck wurden auch die Kreise Plön und Nordwestmecklenburg begleitend in der Lenkungsgruppe eingebunden.

Die Lenkungsgruppe hat sich bisher zu 13 Abstimmungsrunden getroffen:

- 05.03.2009 Auftaktsitzung in Eutin
- 03.04.2009 Lenkungsgruppensitzung in Eutin
- 08.05.2009 Lenkungsgruppensitzung in der IHK zu Lübeck
- 05.06.2009 Lenkungsgruppensitzung in Bad Oldesloe
- 30.06.2009 Workshop in Oldenburg i. H.
- 17.07.2009 Informationsveranstaltung in Lübeck
- 07.08.2009 Lenkungsgruppensitzung in Eutin.
- 04.09.2009 Lenkungsgruppe in Bad Segeberg
- 02.10.2009 Lenkungsgruppe in Ratzeburg
- 06.11.2009 Lenkungsgruppe in Eutin
- 04.12.2009 Lenkungsgruppe in Bad Oldesloe
- 05.02.2010 Lenkungsgruppe in Eutin
- 12.03.2010 Lenkungsgruppe in Lübeck

Das REK wurde auf der Grundlage der folgenden methodischen Ansätze erarbeitet und abgestimmt:

- Zunächst fand eine Sichtung und Auswertung vorhandener Gutachten und Analysen statt. Dazu wurde den Auftragnehmern u.a. auch aus den einzelnen Kreisen und Landeseinrichtungen umfangreiches Material zur Verfügung gestellt (Gutachten, Landesentwicklungsplan-Entwurf, Entwicklungskonzepte und Berichte). Da einige der Materialien keine aktuellen Daten mehr aufwiesen, konnte nicht in jedem Fall darauf zurückgegriffen werden. Aus diesem Grund wurden stellenweise eigene Datenrecherchen und Auswertungen vorgenommen.

- Des Weiteren erfolgte die Auswertung und Analyse von Dokumenten zu drei Referenzprojekten (Eurotunnel, Öresund- und Große Belt-Brücke). Dazu wurde auch Kontakt mit Akteuren in Dänemark und England aufgenommen.
- Wie bereits erwähnt, wurden aufgrund einer fehlenden Datenbasis umfangreiche Analysen in den Themenfeldern Tourismus, Wirtschaft und Gewerbeflächen durchgeführt, um die zu erarbeitenden Projektvorschläge auch im Kontext des aktuellen und absehbaren Marktgeschehens einschätzen zu können.
- Ein weiterer methodischer Schwerpunkt war die Durchführung von 25 Fachgesprächen mit regional bedeutsamen Akteuren. Eine Liste mit allen Gesprächspartnern findet sich im Anhang.
- Um die Einstellung und Erwartungshaltung zur bzw. an die FBQ aus Unternehmenssicht einschätzen zu können, wurde eine schriftliche Unternehmensbefragung in Zusammenarbeit mit der IHK zu Lübeck in der Untersuchungsregion durchgeführt.
- Vertiefend wurde mit 50 Unternehmen (darunter 43 deutsche und 7 dänische Unternehmen) ein telefonisches Interview zur Thematik der FBQ durchgeführt.
- Auch wurden verschiedene Fachveranstaltungen zum Thema „FBQ“ besucht und am Rande weiterführende Gespräche geführt (u. a. STRING, Logistikkongress, MORO Nord).
- Am 30.06.2009 fand in Oldenburg eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zu den Zwischenergebnissen des REK statt. Diese Veranstaltung diente dem Dialog mit den regionalen Akteuren. Im Rahmen des Workshops wurden die Entwicklungsstrategien sowie erste Projektideen vorgestellt und diskutiert.
- Die weitere Einbindung regionaler und lokaler Akteure erfolgte in der II. Phase über vier regionale Informations- und Diskussionsveranstaltungen. Darüber hinaus wurde in drei von der IHK organisierten Veranstaltungen auch die regionale Wirtschaft über die jeweiligen Zwischenergebnisse des REK informiert.
- Die erste Phase wurde mit einer Informationsveranstaltung zum REK bei der IHK zu Lübeck abgeschlossen. Diese fand am 17. Juli 2009 statt und bot die Gelegenheit, noch einmal in einem größeren Kreis mit den regionalen Akteuren in Kontakt zu kommen und die Inhalte und Aufgaben des REK zu erläutern und zu diskutieren.
- In der zweiten Phase des REK wurden - aufgrund der Bedeutung der Themen „Tourismus“ und „Gewerbeflächen“ - zwei Fach-Workshops durchgeführt.

Das dargelegte methodische Vorgehen beinhaltet auch die Berücksichtigung der übergeordneten regional- und landesplanerischen Ziele und Vorstellungen. Zudem werden die Querschnittsziele „Gleichstellung“, „Nachhaltige Entwicklung“ und „Schutz der Umwelt“ im Rahmen der vertiefenden Handlungsfelder mit berücksichtigt.

1.4 Abgrenzung zu anderen Gutachten

Neben dem REK wurden durch andere Gutachter eine vertiefende fachspezifische Analyse und Bewertung zur verkehrlichen Entwicklung und Infrastruktur in Folge der FBQ durchgeführt. Mit den Gutachtern erfolgte im Rahmen des REK ein entsprechender Informationsaustausch zum Themenfeld Verkehr. Die Aussagen zum Thema Verkehr stützen sich im Rahmen des REK im Wesentlichen auf die Auswertung vorhandener Gutachten und die Ergebnisse der Fachgespräche und nehmen z.T. auch die Aussagen des gesonderten Verkehrsgutachtens (des Gutachters HTC) auf.

Die Kreise Stormarn, Segeberg und Herzogtum Lauenburg sind Teil der Metropolregion Hamburg. Für die Metropolregion wird zurzeit ein Gewerbeflächenkonzept mit einer tiefer gehenden Gewerbeflächenbedarfsprognose für die einzelnen Teilräume nach dem GIFPRO-Prognosemodell erarbeitet. Die im Rahmen des REK überschlägig ermittelte Bedarfssituation erfolgte verbrauchsgestützt und berücksichtigt alle Umsatzvorgänge (Flächenvermarktung durch Wirtschaftsförderungen, Kommunen und Private). Mit dem Büro CIMA, welches die Gewerbeflächenkonzeption der Metropolregion Hamburg erarbeitet, wurde ebenfalls ein Informationsgespräch geführt. Die Ergebnisse der Gewerbeflächenkonzeption werden voraussichtlich nach Abschluss des REK vorliegen, so dass die Empfehlungen des REK für die betroffenen Teilräume u.U. noch in der Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg berücksichtigt werden können. Es muss in diesem Zusammenhang - trotz der stellenweise räumlichen und thematischen Überschneidungen - aber ausdrücklich auf die unterschiedliche Aufgabenstellungen und die unterschiedlichen regionalen Bezugsräume hingewiesen werden.

Weiterhin ist aktuell das Gutachten „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg-Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarnbelt-Querung“ durch HTC / ETC in Arbeit, welches den voraussichtlichen Entwicklungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur, den Anpassungsbedarf der Verkehrsangebote sowie den Entwicklungsbedarf der verkehrsbezogenen Einrichtungen für die Hinterlandanbindung einer festen Fehmarnbelt-Querung untersucht. Die Ergebnisse dieser Analyse zu verschiedenen Trassenvarianten der Hinterland-Bahnverbindung können im Rahmen des vorliegenden REK-Berichtes aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Fertigstellung nicht berücksichtigt werden. Absprachegemäß wurde deshalb auf eine vertiefende Analyse der touristischen Auswirkungen der Hinterland-Bahnverbindung verzichtet. Dennoch wird im touristischen und verkehrlichen Zielsystem auf die Risiken der Hinterland-Bahnverbindung hingewiesen.

Als Teil von umfangreichen Umweltverträglichkeitsprüfungen werden z.B. für die Insel Fehmarn und Großenbrode - u.a. mit Hilfe von Primärerhebungen und Befragungen - die möglichen Auswirkungen der FBQ auf den Tourismus analysiert und bewertet. Mit dem hiermit beauftragten Institut N.I.T. wurde ebenfalls ein Informationsgespräch geführt. Ergebnisse aus den Analysen liegen den REK-Gutachern jedoch nicht vor.

Die verschiedenen thematischen Gutachten im Umfeld der FBQ zeigen, wie wichtig die Fortführung des regionalen Dialog- und Abstimmungsprozesses ist. Eine der wichtigsten Aufgaben im Nachgang des REK ist es daher, diesen Prozess organisatorisch zu gestalten.

2 Analyse und Strategien

2.1 Unternehmensbefragung und Fachgespräche

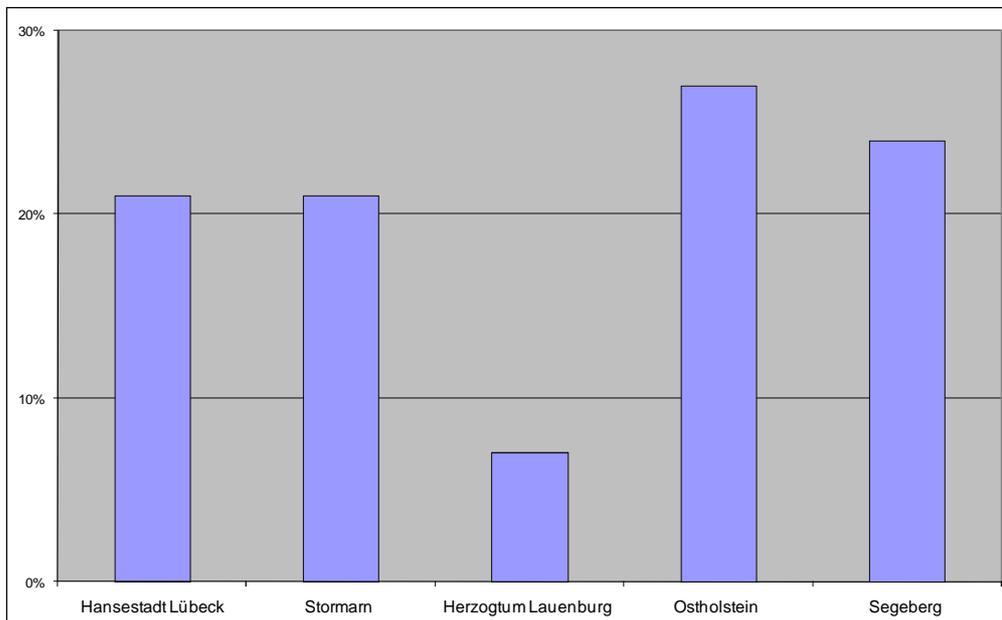
2.1.1 Vorbemerkung

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Vorgehensweise und den Ergebnissen aus der schriftlichen und telefonischen Unternehmensbefragung, sowie mit den Ergebnissen aus den Fachgesprächen. Die Ergebnisse aus den parallel durchgeführten Unternehmensbefragungen, die bei den telefonischen Interviews, bei Kontakten mit 203 Unternehmen mit 50 Interviews eine Rücklaufquote von ca. 24% ergaben und der schriftlichen Interviews bei über 800 Unternehmen, bei denen eine „typische“ Rücklaufquote von ca. 10% erzielt wurde, werden im Folgenden dargestellt. Beiden Befragungen lag ein ähnlicher Fragebogen zu Grunde. Bei den Befragungen handelt es sich **nicht** um eine repräsentative Befragung, sondern um die Erfassung eines Meinungsbildes der Unternehmen zum Vorhaben der FBQ zu einem relativ frühen Projekt-Zeitpunkt. Der Fragebogen befindet sich im Anhang.

2.1.2 Ergebnisse der schriftlichen Unternehmensbefragung

Insgesamt wurden 814 Unternehmen zum Thema FBQ schriftlich befragt. Die Befragung erfolgte mit Unterstützung der IHK zu Lübeck, die den Fragebogen Anfang Mai 2009 ausgesendet hat. Im Ergebnis wurden 85 ausgefüllte Fragebögen retourniert. Im Gegensatz zur telefonischen Befragung konnte hier außerdem die Bewertung der wichtigsten Standortfaktoren für die Unternehmen mit einfließen. Da die Beantwortung dieser Frage zeitintensiv ist, wurde sie im Rahmen der telefonischen Befragungen nicht gestellt. Der Rücklauf hat gezeigt, dass prozentual die meisten Befragungsteilnehmer aus Ostholstein (27%) und die wenigsten aus dem Herzogtum Lauenburg (7%) kamen (siehe Abb.3). Im Folgenden werden die Befragungsergebnisse anhand der gestellten Fragen skizziert.

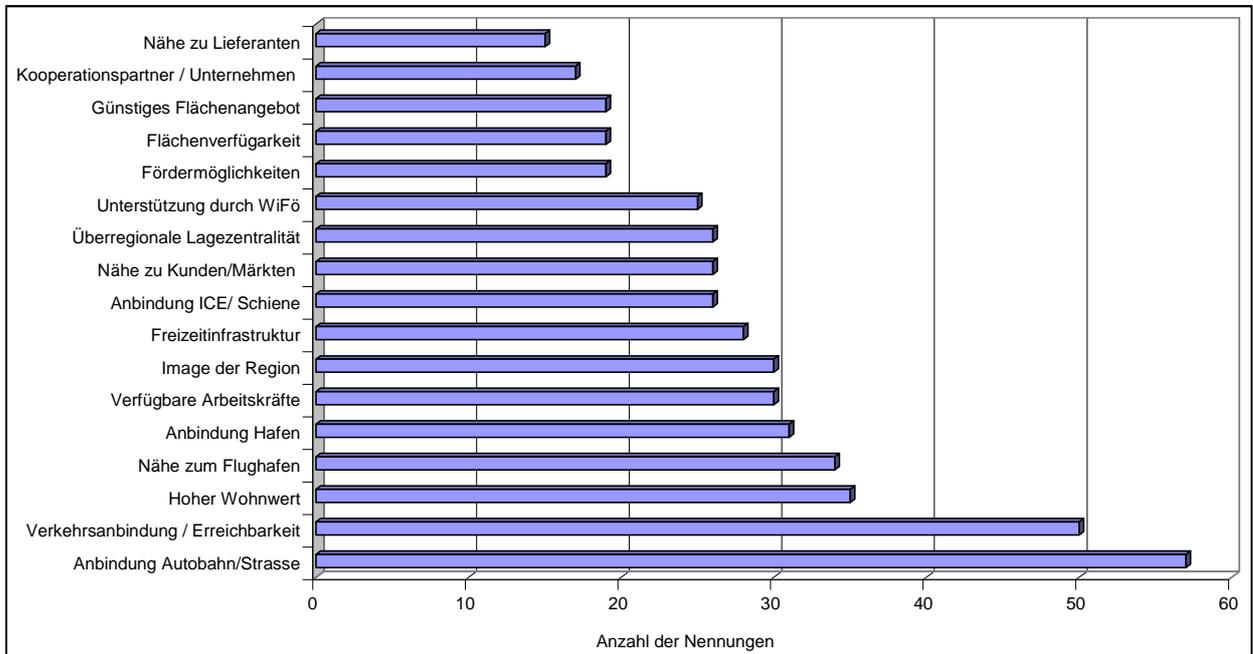
Abb. 3 Beteiligung an der schriftlichen Unternehmensbefragung nach Kreisen (n=85)



Die regionalen Rahmenbedingungen am Unternehmensstandort wurden von 57 Befragten positiv bewertet; 20 Unternehmen bewerten den Standort negativ (siehe Anhang Unternehmensbefragung). Das Gesamtergebnis von insgesamt nur 77 Nennungen auf diese Frage kann damit begründet werden, dass nicht alle Fragebögen vollständig ausgefüllt wurden.

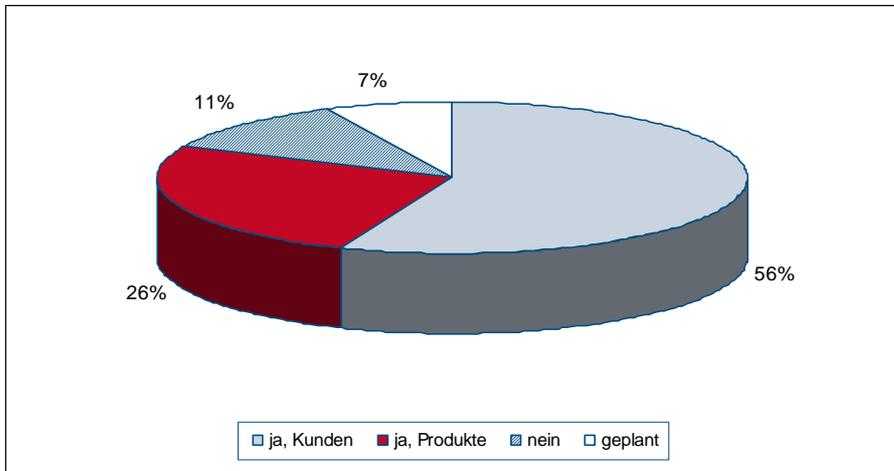
Im Gegensatz zu den Telefoninterviews konnten die Unternehmen in der schriftlichen Befragung die Standortfaktoren bewerten, wobei sich die entsprechende Frage 3 aus 2 Bestandteilen zusammensetzt. Zuerst wurde abgefragt, welche Standortfaktoren als besonders wichtig eingeschätzt werden und welche nur von geringer Relevanz sind. Hier hatten die Befragten die Möglichkeit, sich zwischen 0 = nicht relevant, 1 = weniger wichtig, 2 = wichtig bis zu 3 = sehr wichtig zu entscheiden. Dabei wurde die **Anbindung an die Straße** zusammen mit der Anbindung an die Schiene von den Befragten als wichtigster Standortfaktor und die **hafenseitige Anbindung** als am wenigsten wichtig eingestuft. Im zweiten Teil der Frage ging es darum, die vorher als wichtig oder unwichtig eingestuften Faktoren konkret für den eigenen Unternehmensstandort zu bewerten. Im Ergebnis waren die Befragten auch tatsächlich mit dem für sie wichtigsten Standortfaktor, nämlich der Anbindung an die Straße, am zufriedensten. Die Nähe zu Lieferanten ist laut Aussage der Befragten - obwohl relativ wichtig - zumeist leider nicht gegeben. Viele waren hier mit den Bedingungen am Standort hinsichtlich dieses Faktors unzufrieden (siehe Abb. 4).

Abb. 4 Wie schätzen Sie die Bedingungen an Ihrem Standort ein? (n=85) (Mehrfachnennungen möglich)



Weiterhin wurden bestehende Geschäftsbeziehungen mit Unternehmen in Skandinavien abgefragt. Hierbei zeigte sich, dass von den befragten Unternehmen über 80% bereits geschäftliche Beziehungen mit Skandinavien, in Form von Kunden (56%) oder Bezug von Produkten bzw. Dienstleistungen (26%) haben (vgl. Abb.5). Nur rund 11% der Unternehmen haben keine geschäftlichen Beziehungen nach Skandinavien. Die Ergebnisse derselben Frage bei der telefonischen Befragung ergaben, dass dort 20% der Befragten keine Geschäftsbeziehungen nach Skandinavien unterhalten. Dies kann damit erklärt werden, dass im Rahmen der Telefonumfrage auch viele relativ kleine Unternehmen befragt wurden, deren Kundenkreis und Geschäftsbeziehungen eventuell räumlich begrenzter sind.

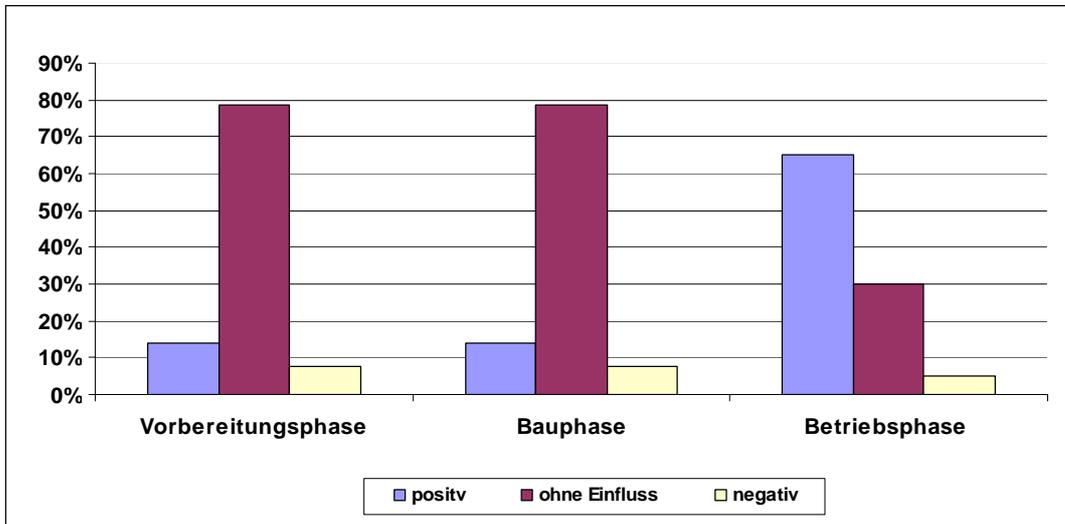
Abb. 5 Haben Sie bereits Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien? (n=83)



Für die Fahrt zu den skandinavischen Geschäftspartnern nutzt ein Großteil der Unternehmen (nämlich 64%) die Straße als Transportweg von und nach Skandinavien, gefolgt von der Nutzung des Schiffes (25%). 63% der Unternehmen nutzen die A1 (Vogelfluglinie) als Route nach Skandinavien. Über die A7 fahren 22% der befragten Unternehmen und der Rest nutzt beide Routen, also sowohl die A1 als auch die A7 (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

Gefragt nach dem Einfluss der FBQ auf die eigene Unternehmenssituation während der 3 Phasen (Vorbereitungs-, Bau-, und Betriebsphase) gaben die meisten Befragten an, dass die Vorbereitungsphase am wenigsten Auswirkungen habe. Die meisten Unternehmen nehmen an, dass die feste Querung die Geschäftssituation ihres Unternehmens in der Betriebsphase überwiegend positiv beeinflussen wird. Ungefähr 65% der Befragten gehen hier von positiven Effekten aus. Nur sehr wenige befürchten dagegen, dass ihre Geschäftssituation negativ beeinflusst wird (vgl. Abb. 6).

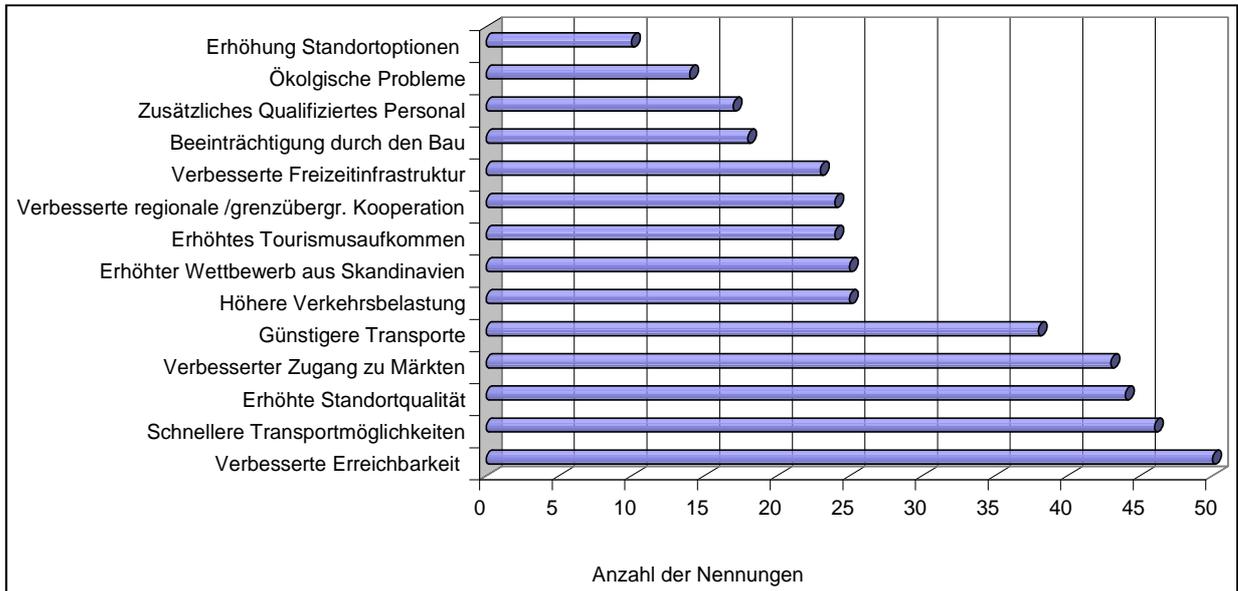
Abb. 6 Wird die FBQ Einfluss auf Ihre geschäftliche Situation haben? (n=80)



In diesem Zusammenhang wurde auch nach den wichtigsten Effekten der FBQ gefragt. Der von den befragten Unternehmen am **meisten erwartete** und auch wichtigste Effekt ist die verbesserte Erreichbarkeit von insbesondere Dänemark und Skandinavien, gefolgt von schnelleren Transportmöglichkeiten und einem erhöhten Tourismusaufkommen. Am wenigsten erwartet werden der Zugang zu zusätzlichen qualifizierten Arbeitskräften, eine Veränderung erzielbarer Preise für Produkte und Dienstleistungen und eine Erhöhung der Flächenverfügbarkeit bzw. Standortoptionen (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

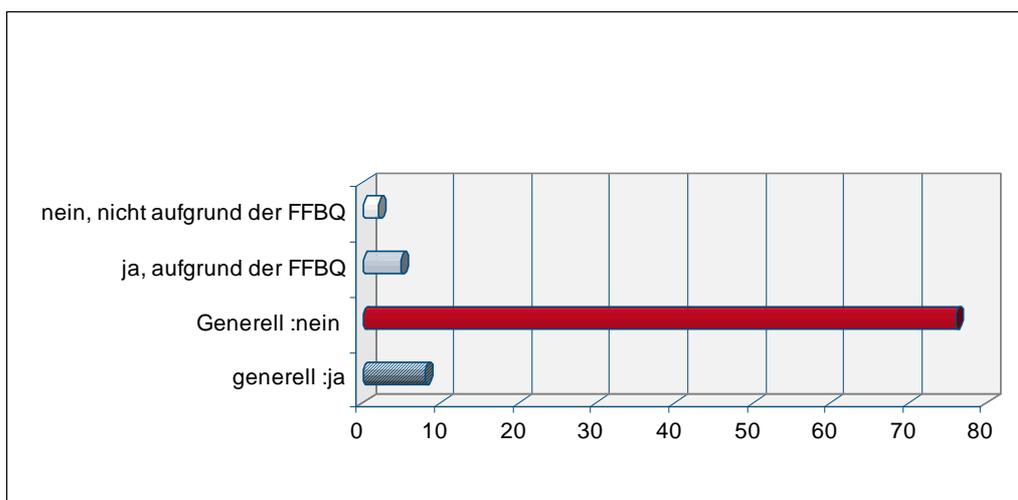
Der für die Unternehmen **relevanteste Effekt** ist die verbesserte Erreichbarkeit von Dänemark und Skandinavien (vgl. Abb. 7). Daneben sind schnellere Transportmöglichkeiten sowie die Erhöhung der Standortattraktivität und Bekanntheit der Region von größerer Relevanz. Die für die Unternehmen am wenigsten relevanten Effekte beziehen sich auf eine Erhöhung der Standortoptionen, ökologische Probleme und den Zugang zu zusätzlichen qualifizierten Arbeitskräften.

Abb. 7 Relevanz der Effekte für die Unternehmen (n=75)



Neben Effekten und Standortbedingungen wurde erhoben, ob die befragten Unternehmen mittel- oder langfristig Standortveränderungen planen und ob diese in direktem Zusammenhang mit dem Bau der FFBQ stehen. Im Ergebnis plant die große Mehrheit der Unternehmen (76 Nennungen) mittel- bis längerfristig keine Standortverlagerung (vgl. Abb. 8). Von acht Unternehmen, die hierbei mit „ja“ antworteten, haben fünf Veränderungspläne aufgrund der FFBQ angegeben.

Abb. 8 Planen Sie mittel- bis längerfristig Veränderungen Ihres Betriebsstandortes? (n=84)

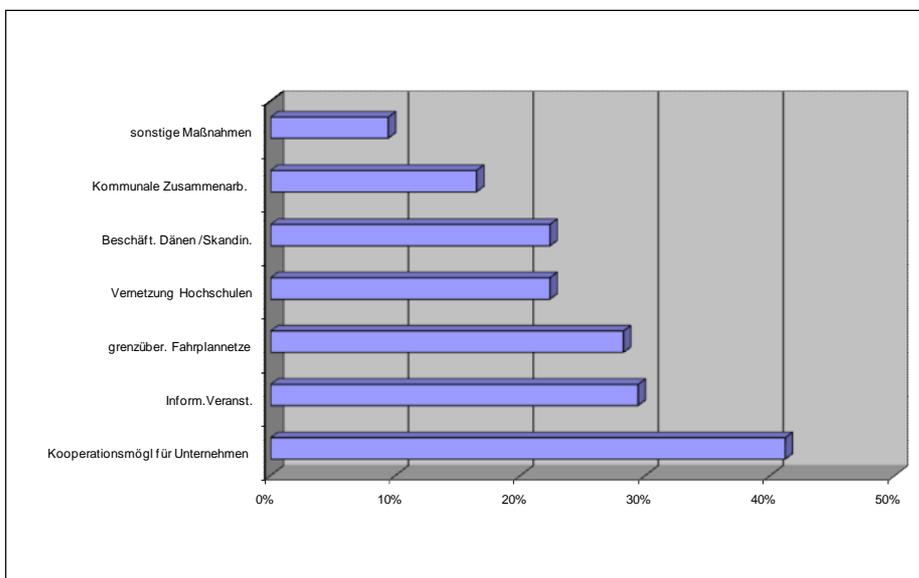


In über 75% der Unternehmen findet derzeit keine aktive Vorbereitung auf die neue FBQ statt (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Gerade einmal 14% bereiten sich aktiv darauf vor. Dabei geht es vor allem um:

- Akquisition von Partnern
- Standortsicherung
- Erörterung neuer Logistikkonzepte
- Überlegungen Niederlassungen in Dänemark und Schweden zu errichten
- einer Ausweitung der Werbung oder die
- Erhöhung der Zimmeranzahl eines Unternehmens in der Tourismusbranche.

Abschließend wurde nach sinnvollen flankierenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der FBQ gefragt. Hier ist vor allem das Aufzeigen von grenzübergreifenden Kooperationsmöglichkeiten, gefolgt von Informationsveranstaltungen zum Infrastrukturprojekt speziell für Unternehmen und die grenzüberschreitende Fahrplanvernetzung genannt worden. Am wenigsten wichtig war den Befragten die Förderung der grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit (siehe Abb. 9).

Abb. 9 Welche flankierenden Maßnahmen und / oder Projekte würden Sie im Zusammenhang mit der geplanten FBQ bereits in der Planungsphase für sinnvoll halten? (n=68)



Zusammenfassend lässt sich feststellen: Im Allgemeinen sind die befragten Unternehmen mit den Bedingungen an ihrem Standort derzeit zufrieden. Besonders gut wird von den Unternehmen die Verbindung zur Autobahn / Straße bewertet. Viele von ihnen haben bereits geschäftliche Kontakte nach Skandinavien und nutzen bei Geschäftsreisen nach Dänemark oder ins restliche Skandinavien überwiegend die Vogelfluglinie (A1).

Im Hinblick auf den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung ist zu erkennen, dass die Unternehmen sich Informationsveranstaltungen wünschen, in denen sie erfahren können, welche Möglichkeiten der Bau der festen Querung für sie bietet. Das deckt sich auch mit unseren Erfahrungen aus dem Workshop und der Informationsveranstaltung: Zielgerichtete (themenspezifische) Infoveranstaltungen sind den regionalen Akteuren sehr wichtig.

Bisher ist aber im Bereich der Unternehmen nur eine geringe Aktivität hinsichtlich einer aktiven Vorbereitung auf die feste Querung zu beobachten. Nur sehr wenige Unternehmen gaben an, dass bereits jetzt Maßnahmen ergriffen werden.

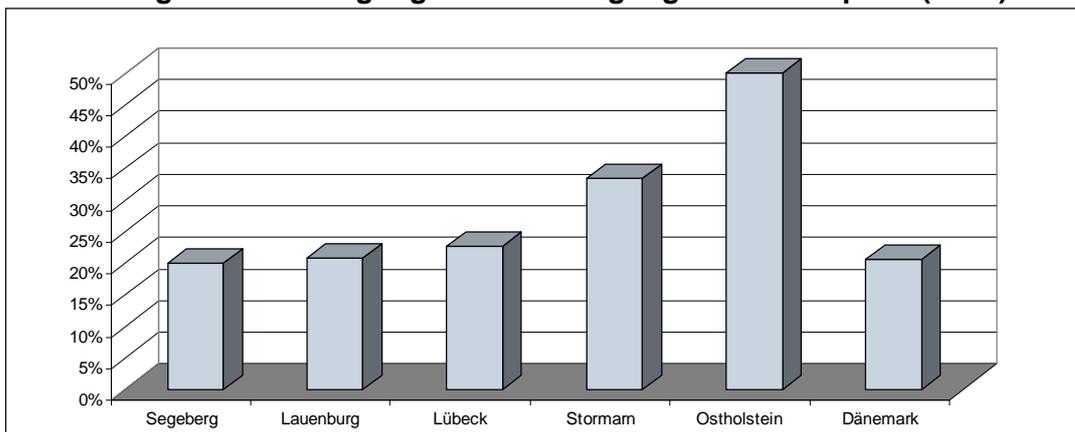
2.1.3 Ergebnisse der telefonischen Unternehmensbefragung

Im Zeitraum vom 25.05. bis 10.07.2009 wurden ergänzend zur schriftlichen Befragung 50 leitfadengestützte Telefoninterviews mit deutschen und auch einigen dänischen Unternehmen geführt. Insgesamt wurde während der Befragung Kontakt mit 203 Unternehmen aufgenommen. Darunter waren insgesamt 173 deutsche und 30 dänische Unternehmenskontakte. Die erreichte Rücklaufquote von fast 25% kann als gutes Ergebnis interpretiert werden. Die telefonische Unternehmensbefragung bezog sich in Deutschland auf den skizzierten Untersuchungsraum. Die Adressen aus Lolland in Dänemark wurden von Dansk Industri bereitgestellt. Die Unternehmensadressen in den deutschen Unternehmen wurden von den jeweiligen Kreisen, den Wirtschaftsfördergesellschaften bzw. der Stadt Lübeck zur Verfügung gestellt. Der zu Grunde liegende Fragebogen ist dem Anhang beigefügt. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews in der Reihenfolge der gestellten Fragen dargestellt.

Die - absolut gesehen - meisten Interviews wurden mit Unternehmen aus dem Kreis Lauenburg geführt. Die wenigsten mit Unternehmen aus Stormarn und Lübeck (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

Die Interviewquote, d. h. das Verhältnis von geführten Interviews zur Gesamtmenge aller Angerufenen (203 Unternehmen), liegt insgesamt bei etwa 24%. Regional betrachtet, liegt die Quote für die Kreise Herzogtum Lauenburg und Segeberg bei etwa 20% (vgl. Abb. 10). Die höchste Quote wurde in Ostholstein (50%), gefolgt von Stormarn (33%) erreicht.

Abb. 10 Regionale Beteiligung an der Befragung / Interviewquote (n=50)

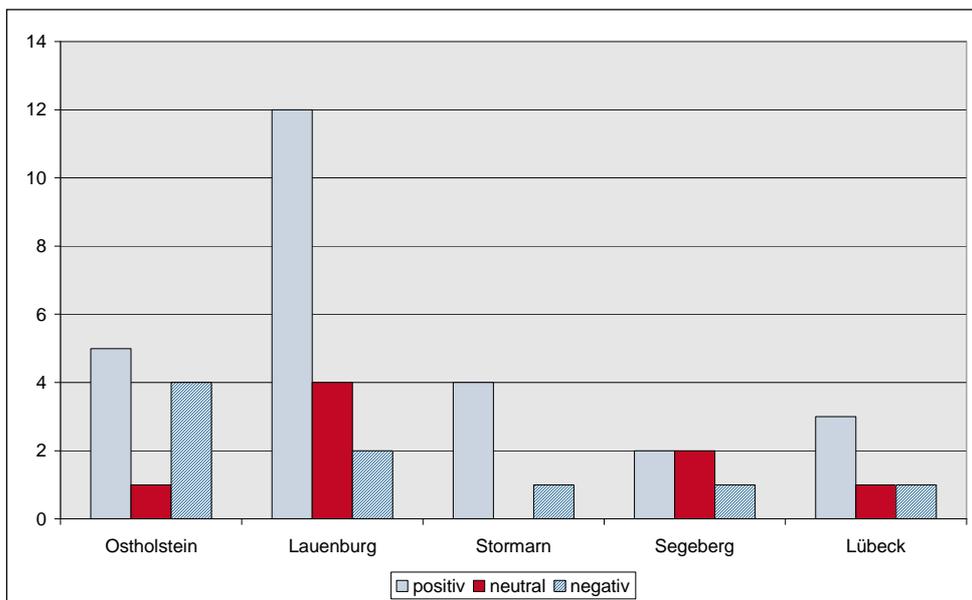


Die regionalen Rahmenbedingungen am Unternehmensstandort wurden von 64% der telefonisch Befragten positiv bewertet (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Jeweils 18% bewerten den Standort negativ oder neutral. Als Hauptgründe für eine positive Bewertung gaben einige Unternehmen die Nähe zu Hamburg an und in diesem Zusammenhang meist auch eine gute Infrastruktur mit guter Anbindung an die Autobahn, an Häfen und Flughäfen.

Die genannten Gründe für eine negative Bewertung waren recht unterschiedlich. Zum einen wird die Standortsituation allgemein als „verbesserungswürdig“ oder „durchwachsen“ bezeichnet. Andererseits werden diverse negative Faktoren für den jeweiligen Standort benannt, wie z. B. eine „schwach ausgebildete Verkehrsachse Hamburg-Skandinavien“. Die vorhandene Infrastruktur bemängelten zwei weitere Unternehmen; es fehle die Autobahn im Norden und die „lokale Anbindung könnte besser sein“. Weitere Begründungen für eine negative Bewertung der Rahmenbedingungen am eigenen Standort sind eine geringe Bevölkerungsdichte, sowie die Subventionspolitik.

Abbildung 11 verdeutlicht, wie die telefonisch befragten Unternehmen aus den jeweiligen Kreisen die Rahmenbedingungen am Standort ihres Unternehmens bewerten. Das Diagramm gibt die Ergebnisse in absoluten Werten an. Hierbei wird auch transparent, wie groß die jeweilige Beteiligung der Landkreise an der Umfrage war. Die Unternehmen im Herzogtum Lauenburg bewerteten ihren Standort dabei am häufigsten als positiv. Dahinter folgen die Kreise Ostholstein und Stormarn.

Abb. 11 Zufriedenheit mit dem Standort nach Kreisen (n=43)

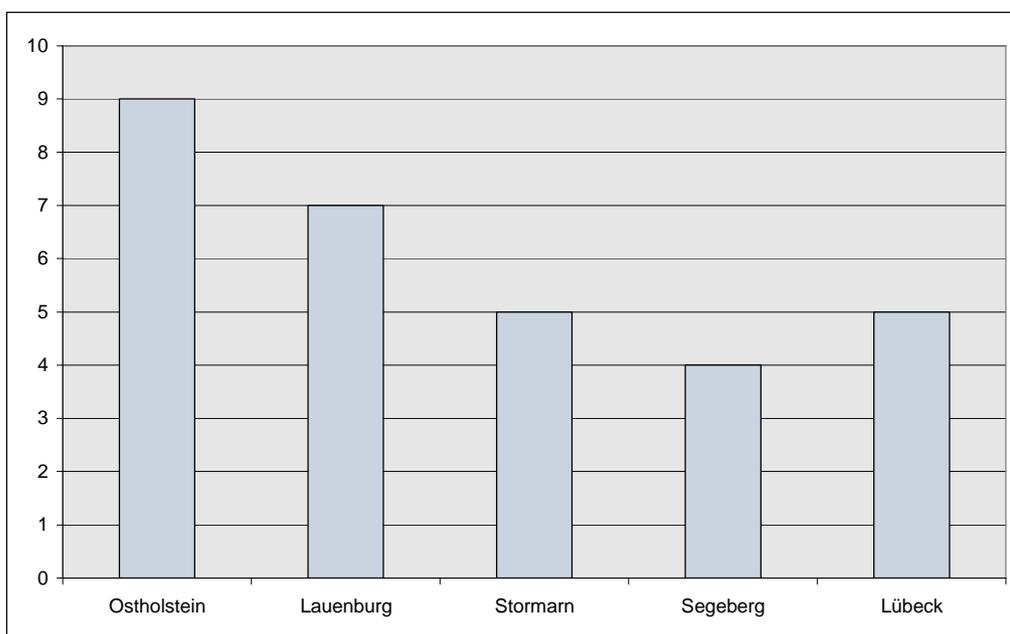


Auch in der telefonischen Unternehmensbefragung konnte festgestellt werden, dass die meisten Unternehmen (nämlich ca. 75%) bereits geschäftliche Beziehungen mit Skandinavien, in Form von Kunden (41%) oder Bezug von Produkten bzw. Dienstleistungen (35%) haben. Le-

diglich 20% der Unternehmen haben keine geschäftlichen Beziehungen nach Skandinavien (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

Die regionale Verteilung dieser Beziehungen wird in der Abb. 12 dargestellt. Dabei entfielen die meisten Nennungen auf ostholsteinischen Unternehmen (9 Unternehmen), gefolgt von Lauenburg (7 Unternehmen), Stormarn und Lübeck mit jeweils 5 Unternehmen und 4 Unternehmen aus Segeberg.

Abb. 12 Unternehmen mit Geschäftsbeziehungen nach Skandinavien (nach Kreisen) (n=43)



Die gleiche Tendenz lässt sich auch bei den dänischen Unternehmen erkennen. Nur 8% der befragten Unternehmen gaben hier an, dass sie keinerlei Geschäftsbeziehungen mit Deutschland unterhalten (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

Ähnlich wie in der schriftlichen Umfrage wurden die Unternehmen gebeten Aussagen zu den Transportwegen zu machen. Im Ergebnis kann gesagt werden, dass auch hier ein Großteil der deutschen Unternehmen (67%) die Straße als Transportweg von und nach Skandinavien nutzt, gefolgt von der Nutzung des Schiffes (23%) (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Viele Unternehmen konnten zu diesem Punkt nicht oder nur teilweise Auskunft geben, da sie zum einen keine geschäftlichen Beziehungen nach Skandinavien haben oder auch den Transport ihrer Waren outsourcen bzw. an Transportunternehmen übergeben. Ähnlich stellt sich die Situation bei den dänischen Unternehmen dar: die meisten Unternehmen nutzen die Straße als Transportweg nach Deutschland. Nur wenige - jeweils 13% - nutzen den Luftweg oder das Schiff (vgl. Anhang Unternehmensbefragung).

Die Abbildungen 13 - 16 beleuchten die Frage, wie die Unternehmen den Einfluss der FBQ während der drei Phasen einschätzen. Dabei konnte auch der Unterschied zwischen den einzelnen Regionen des Untersuchungsraumes berücksichtigt und im Ergebnis sichtbar gemacht werden. Es zeigt sich, dass der Einfluss der FBQ in der Vorbereitungsphase als am geringsten eingeschätzt wird. Die meisten Befragten gaben hier an, dass die FBQ in dieser Phase keinen Einfluss auf ihre geschäftliche Situation habe. Im Diagramm zum allgemeinen Einfluss der FBQ auf die Unternehmenssituation wird aufgezeigt, dass die Anzahl der Unternehmen, die eine positive Auswirkung vermuten, in der Bau- und Betriebsphase am höchsten ist (siehe Abb. 13).

Zur Bau- und Betriebsphase konnten, im Gegensatz zur Vorbereitungsphase, einige Befragte keine Antwort geben, bzw. eine mögliche zukünftige Entwicklung für ihr Unternehmen nicht einschätzen. Der zeitliche Horizont ist sehr weit und kann von den meisten Unternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht ausreichend überschaut werden. Dies wurde auch immer wieder in den Gesprächen angemerkt. Allein in der Betriebsphase vermuten ungefähr ein Drittel der Befragten positive Effekte für ihr Unternehmen. Unter anderem Bauunternehmen können vermuten, dass sie vom Baugeschehen an der festen Querung profitieren können; und schätzen diese Phase daher eher positiv als negativ ein. Die Möglichkeit einer negativen Auswirkung auf das persönliche Geschäft wurde nur von wenigen Unternehmen angegeben. Hierbei handelte es sich um Unternehmen aus dem touristischen Bereich. Auch ein Forschungsinstitut war darunter vertreten. Quantitativ betrachtet hat die Querung nur einen geringen Einfluss auf die Unternehmen im Herzogtum Lauenburg. Fast alle Unternehmen aus Lauenburg gaben für die drei Phasen an, dass die feste Querung keinen Einfluss auf ihre geschäftliche Situation habe bzw. haben werde. Von der Vorbereitungsphase hin zur Betriebsphase nimmt allgemein die Erwartung von positiven Einflüssen auf die eigene geschäftliche Situation zu. Unternehmen aus Ostholstein sehen dabei am häufigsten positive Einflüsse für sich, gefolgt von Unternehmen aus Stormarn.

Abb. 13 Wird die FBQ Einfluss auf Ihre geschäftliche Situation haben? (n=43)

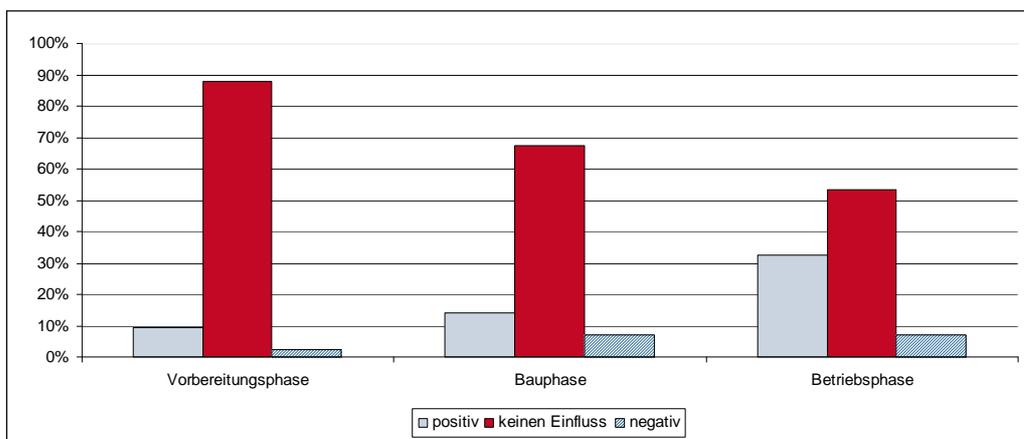


Abb. 14 Einfluss der FBQ nach Kreisen in der Vorbereitungsphase (n=43)

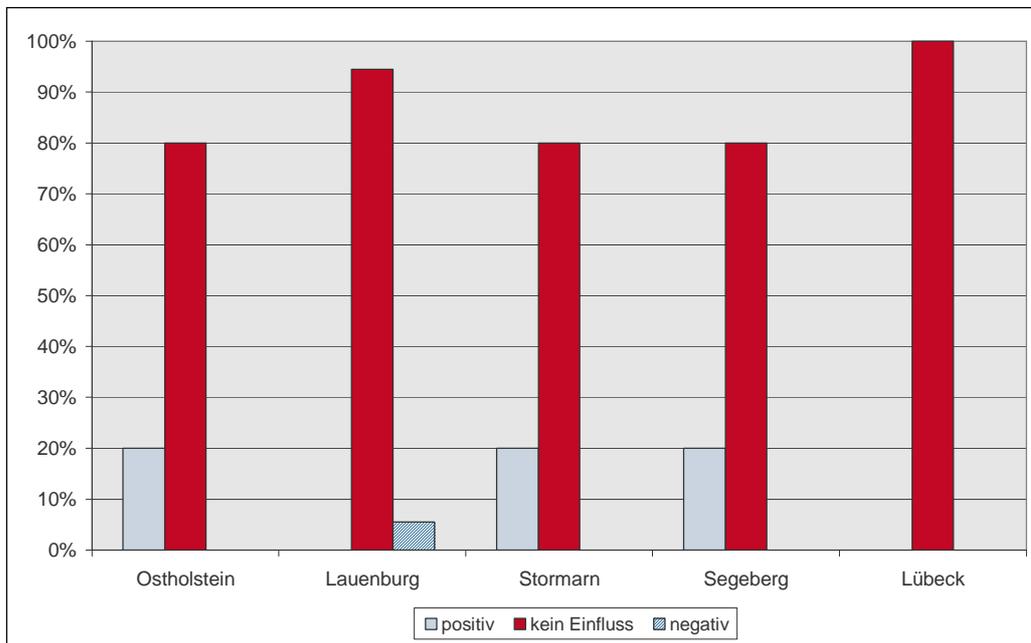


Abb. 15 Einfluss der FBQ nach Kreisen in der Bauphase (n=43)

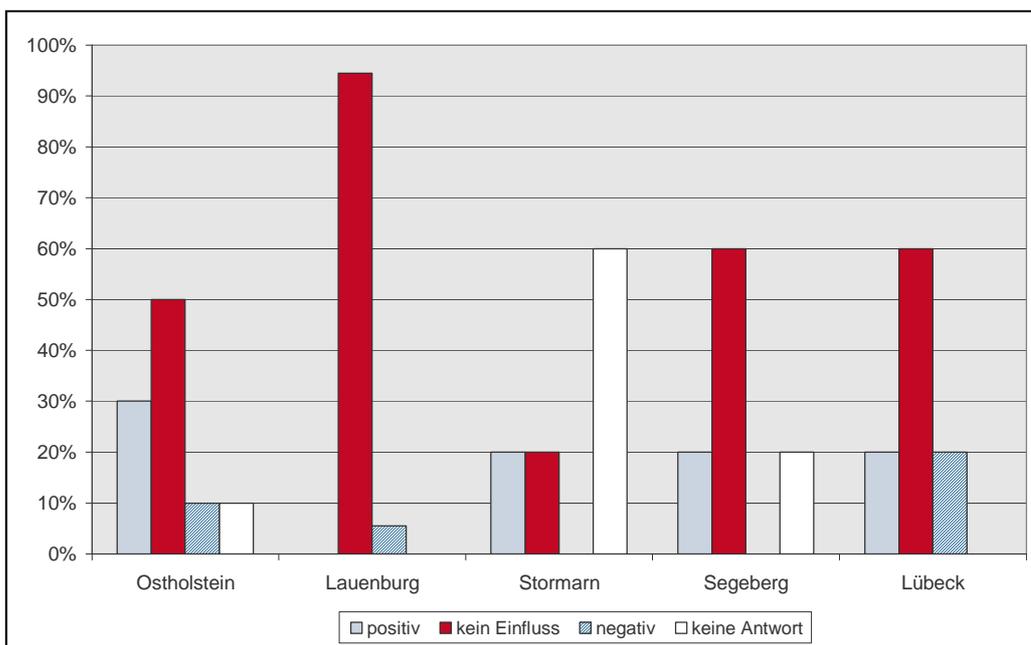
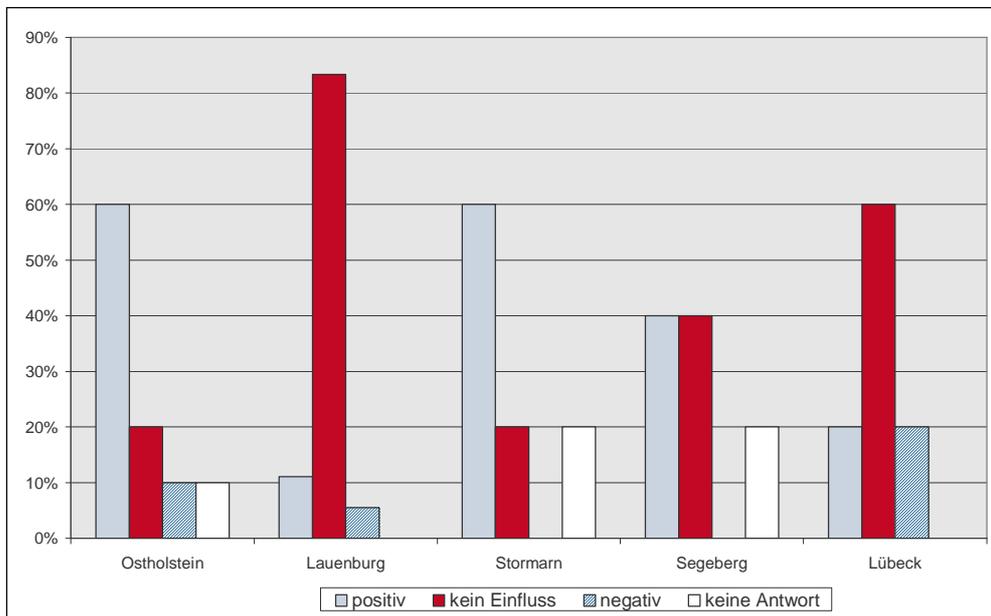


Abb. 16 Einfluss FBQ nach Kreisen in der Betriebsphase (n=43)



Auch die dänischen Unternehmen wurden nach Ihrer Einschätzung zu diesem Punkt befragt. Es wurden ähnliche Ergebnisse erzielt wie bei der Befragung der deutschen Unternehmen (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). In der Vorbereitungs- und Bauphase wird generell kein Einfluss auf die persönliche Geschäftssituation erwartet. Erst in der Betriebsphase gaben hier fünf von insgesamt sieben Unternehmen an, dass eine positive Auswirkung vermutet wird. Mit einer negativen Auswirkung in der Betriebsphase rechnet zu diesem Zeitpunkt keines der befragten Unternehmen.

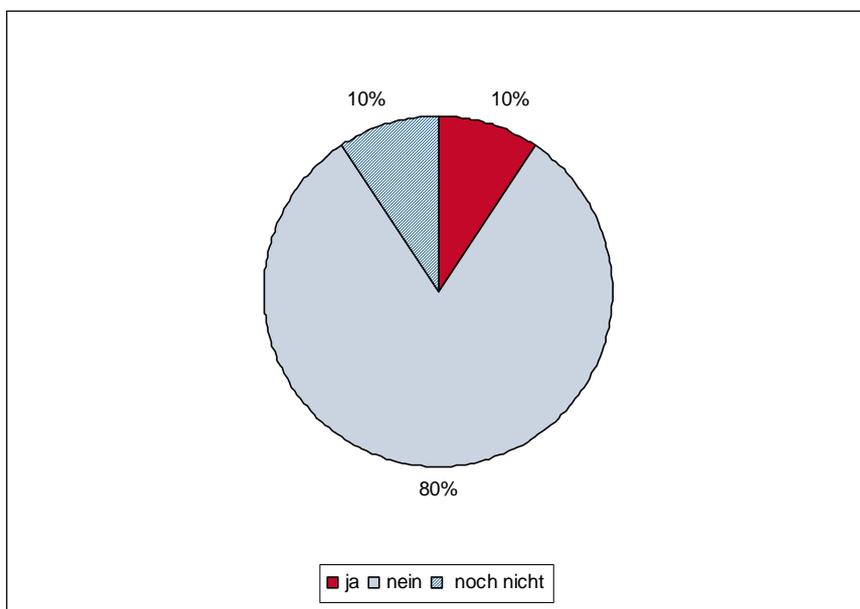
Bei der Frage nach den möglichen Effekten einer FBQ gaben die meisten Unternehmen an, dass sie eine verbesserte Erreichbarkeit, schnellere Transportmöglichkeiten sowie eine Verbesserung der touristischen Infrastruktur erwarten. Es fällt auf, dass in Deutschland viele Befragte vermuten, dass ökologische Probleme auftreten könnten. Bei den Befragungen in Dänemark gab nur einer an, dass solche Probleme wahrscheinlich sind. Ansonsten decken sich die Erwartungen auf beiden Seiten des Belts weitestgehend (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Am wenigsten erwartet wird auf beiden Seiten eine Veränderung erzielbarer Preise für Produkte und Dienstleistungen sowie der Zugang zu zusätzlichen qualifizierten Arbeitskräften und ein höherer Wettbewerbsdruck durch skandinavische / bzw. deutsche Unternehmen.

Der für die Unternehmen relevanteste Effekt, mit über 50%, ist die verbesserte Erreichbarkeit von Dänemark und Skandinavien (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Das gilt umgekehrt für die Befragten in Dänemark ebenso. Daneben sind schnellere Transportmöglichkeiten sowie die Erhöhung der Standortattraktivität und Bekanntheit der Region von größerer Relevanz. Besonders die dänischen Befragten schätzen die grenzübergreifende Kooperation als sehr wichtig ein.

Die für die Unternehmen am wenigsten relevanten Effekte beziehen sich auf eine Veränderung erzielbarer Preise für Produkte und Dienstleistungen, ökologische Probleme oder Beeinträchtigungen während der Bauzeit. Allgemein ist noch zu erwähnen, dass 12 der insgesamt 15 zur Auswahl stehenden Effekte von 50% und mehr der Befragten zwar erwartet werden, aber nur ein Effekt (verbesserte Erreichbarkeit Dänemarks und Skandinaviens) ist hierbei wiederum auch für über 50% der Unternehmen von Relevanz. Effekte wie ökologische Probleme, Verbesserung der Freizeit- bzw. Tourismusinfrastruktur oder Beeinträchtigungen während der Bauzeit werden allgemein oft erwartet, sind aber meist nicht relevant für das eigene Unternehmen.

Auch die telefonische Befragung ergab, dass die große Mehrheit der Unternehmen mittel- bis längerfristig keine Standortveränderungen plant. Die fünf Unternehmen, die hierbei mit „ja“ antworteten, haben allesamt Veränderungspläne unabhängig von der festen Querung (vgl. Anhang Unternehmensbefragung). Bei 80% der Unternehmen findet keine aktive Vorbereitung auf die neue FBQ statt (vgl. Abb. 17). Einige wenige Befragte bereiten sich aktiv auf die FBQ vor. Ein Befragter beschäftigt sich gedanklich recht häufig mit der festen Querung und ein anderer sagte, dass innerhalb seines Unternehmens bereits eine Marktbearbeitung Dänemarks und Südschwedens stattfände. Ein Befragter gab an, sich zwar bisher noch nicht aktiv auf die FBQ vorzubereiten, es bestehe aber schon eine Kooperation mit dänischen Unternehmen, die durch den Bau der Querung unter Umständen tangiert werden könnte.

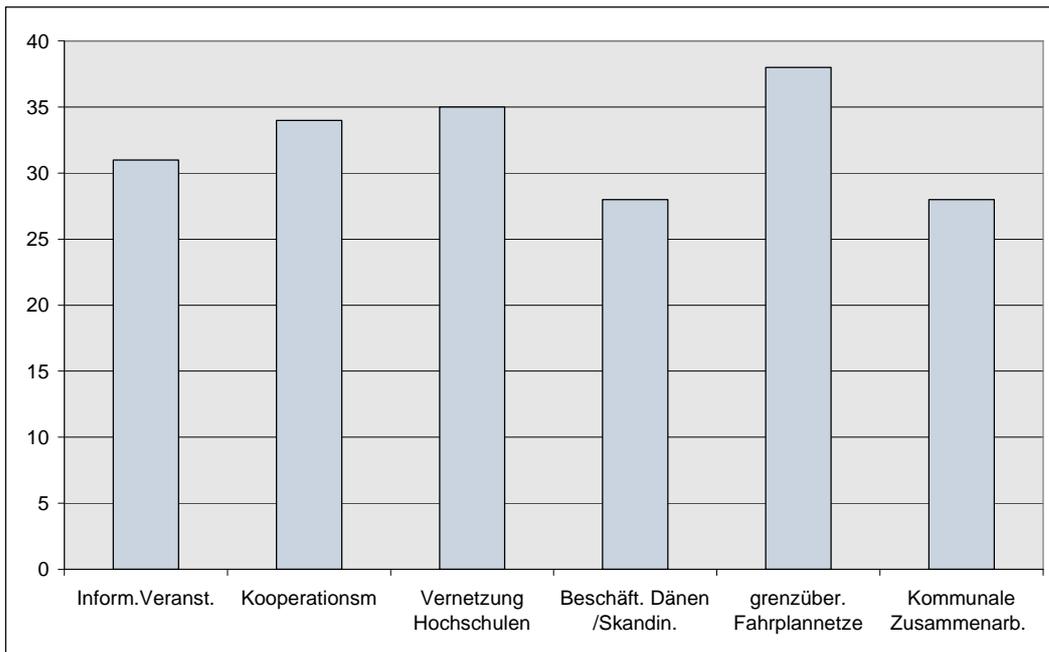
Abb. 17 Findet unabhängig von allgemeinen betrieblichen Veränderungen in Ihrem Unternehmen eine aktive Vorbereitung auf die FBQ statt? (n=43)



Einige Unternehmen konnten zur Frage nach sinnvollen flankierenden Maßnahmen keine Angaben machen. Allgemein wurde aber eine grenzüberschreitende Fahrplanvernetzung, gefolgt von der Vernetzung von Hochschulen / Forschungseinrichtungen sowie Einrichtungen der

beruflichen Bildung und dem Aufzeigen von grenzübergreifenden Kooperationsmöglichkeiten (vgl. Abb. 18) als am hilfreichsten eingestuft. Am wenigsten für sinnvoll erachtet werden die Förderung der grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit, sowie die Beschäftigungsmöglichkeit dänischer bzw. skandinavischer Arbeitskräfte.

Abb. 18 Welche flankierenden Maßnahmen und / oder Projekte würden Sie im Zusammenhang mit der FBQ bereits in der Planungsphase für sinnvoll halten? (n=42)



Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die allgemeinen Anmerkungen, die mancher Befragter am Ende gegeben hat, sich unterscheiden lassen in: positive Einstellung zur FBQ, negative Anmerkungen, und fehlende Möglichkeiten die Fragen aufgrund des langen Zeithorizontes realistisch einschätzen zu können.

Positiv empfand ein Befragter allein schon den Namen FBQ. Das sei in sich schon eine positive Werbung für Fehmarn. Ein Befragter sieht den Einfluss der FBQ in der Bau- und Betriebsphase als „gewaltig positiv“ an. Ein weiterer Befragter, der den Bau begrüßt, kann das - von Seiten der Brückenkritiker - ständige Betonen möglicher Arbeitsplatzverluste bei Scandlines nicht vollständig nachvollziehen.

Negative Äußerungen bzgl. der festen Querung mahnten an, der Bau sei gesamtwirtschaftlich betrachtet ein Schaden; eine politische Fehlentscheidung, die nicht erforderlich ist, da ein funktionierendes Fährsystem vorhanden sei.

Bei der Telefonumfrage ist - im Gegensatz zur schriftlichen Befragung - auch deutlich zu erkennen, dass die Unternehmen aus Ostholstein ein sehr viel größeres Interesse daran hatten an der Befragung teilzunehmen, als beispielsweise Unternehmen aus dem Kreis Herzogtum

Lauenburg. Diese sind nach eigenen Angaben von dem Geschehen nicht so sehr betroffen. Für sie ist eher die Nähe zu Hamburg von Bedeutung.

Es ist hier, wie auch schon in der schriftlichen Befragung zu erkennen, dass die Unternehmen sich noch nicht aktiv mit der festen Querung auseinandersetzen, bzw. derzeit noch keine Maßnahmen zur Vorbereitung treffen. Im Gespräch mit den Unternehmen wurde auch immer wieder auf den Zeithorizont hingewiesen. Die Unternehmen waren oftmals einfach noch nicht in der Lage, zu bestimmten Fragestellungen Auskunft zu geben.

Zudem wird deutlich, dass die Unternehmen in den verschiedenen Kreisen im Untersuchungsgebiet den möglichen Einfluss einer festen Querung unterschiedlich einschätzen. Die regionalisierten Ergebnisse der telefonischen Umfrage zeigen deutlich, dass nicht nur Unternehmen aus Ostholstein oder Lübeck geschäftliche Beziehungen nach Skandinavien unterhalten. Dies trifft immerhin ebenso auf 7 von 17 Unternehmen aus dem Herzogtum Lauenburg zu. Demgegenüber geben die Unternehmen aus Lauenburg jedoch gleichermaßen an, dass sie annehmen, dass die feste Querung nur einen sehr geringen Einfluss auf ihre geschäftliche Situation haben wird. Es könnte vermutet werden, dass die Unternehmen nicht über genügend Informationen verfügen, in welcher Weise sie vom Bau der festen Querung profitieren können.

Ebenso kann das hier erhaltene Ergebnis auch entstanden sein, weil viele Unternehmen Produkte aus Skandinavien bzw. Dänemark beziehen und diese Aufgabe nicht vom Unternehmen selbst wahrgenommen wird, sondern der Transport an Logistikfirmen outgesourct wurde. In solchen Fällen gaben die Unternehmen an, sich nicht im Detail für den Transportweg „zu interessieren“, solange der Preis der Dienstleistung nicht beeinflusst wird. Es wird im Allgemeinen zwar gewünscht, dass die FBQ preisgünstigere Transportmöglichkeiten bietet, dies wird aber von den Unternehmen nicht erwartet.

Aus diesem Grund wünschen sich die Befragten zielgerichtete Informationsveranstaltungen oder auch Informationen zu Kooperationsmöglichkeiten (regional oder überregional). Allerdings hatten nur sehr wenige eigene Vorschläge zu flankierenden Maßnahmen im Zuge des Baus der festen Querung.

2.1.4 Zusammenfassende Ergebnisse aus den Fachgesprächen

Insgesamt wurden 25 Fachgespräche (u.a. mit Wirtschaftsförderern, Planungsstellen, Fachabteilungen der Landesministerien, der IHK zu Lübeck, Hafengesellschaften, Tourismusorganisationen) geführt. Mit Hilfe der Fachgespräche wurde zum einen das generelle Meinungsbild zur FBQ aus den unterschiedlichen Blickwinkeln eruiert. Hierbei wurde vor allem auch über die jeweilige „regionale und thematische Betroffenheit“ diskutiert und sich abgestimmt. Zum anderen konnten in den Fachgesprächen erste Projektideen für das REK aufgenommen werden.

Bezüglich der **Gewerbeflächenthematik** werden schwerpunktmäßig Chancen für die Region Lübeck und die Achse Lübeck – Hamburg gesehen. Darüber hinaus wurden konkrete Flächenprojekte - wie z.B. die Idee eines kreisübergreifenden Gewerbegebietes in der Region Lübeck in Nähe zum Autobahnknoten A1/A20 oder die überregional bedeutsame Entwicklung eines neuen Gebietes bei Hammoor in der Nähe des Autobahnknotens A1/A21 im Kreis Stormarn - aufgenommen. Die Bereitstellung von speziellen Flächen für Baustellen und/oder Rast- und Autohöfen wurde ebenso diskutiert wie die zukünftigen Perspektiven für den Fährhafen Puttgarden. Der Kreis Herzogtum Lauenburg sieht keine Relevanz für seine Gewerbeflächenstandorte bzw. -planung in Folge der FBQ. Im Kreis Segeberg werden die Auswirkungen der FBQ auf die Gewerbeflächensituation als eher indifferent bis gering erachtet. Unabhängig von der jeweiligen Meinung zur regionalen Betroffenheit gab es auch Vorschläge, Konversionsstandorte wie z.B. das ehemalige Gelände der Lettow Vorbeck-Kaserne in Segeberg oder das ehemalige Betriebsgelände von Villeroy & Boch in Lübeck (aktuell als Ikea-Standort im Gespräch) mit in die Flächenüberlegungen einzubeziehen.

Während im Bereich der Gewerbeflächen schwerpunktmäßig eine Betroffenheit für die Region Lübeck und den südlichen Teil der Untersuchungsregion gesehen wird, ist es beim **Tourismus** umgekehrt. Hier werden für Ostholstein im nördlichen Teil der Untersuchungsregion die stärksten Auswirkungen erwartet. Insbesondere wird auf das hohe Konfliktpotenzial durch die zunehmenden Transitströme und den Ausbau der Hinterlandinfrastruktur - z.B. hinsichtlich des aktuell geplanten Trassenverlaufs der Bahn - hingewiesen. Für Lübeck werden in Folge der FBQ deutliche Chancen im Bereich des Städtetourismus gesehen. Der Kreis Herzogtum Lauenburg sieht auch im Bereich Tourismus keine Auswirkungen und Betroffenheit. In den Kreisen Segeberg und Ostholstein wurde das Thema Gesundheitstourismus als ein Anknüpfungspunkt angesprochen. Da das Thema Tourismus thematisch sehr breit gefächert ist, wurden zahlreiche Projektvorschläge auf den verschiedenen Sach- und Regionalebenen gemacht, die im Einzelfall nicht immer direkt im Zusammenhang mit der FBQ stehen. Übergreifend war auch das Thema der „Tourismusorganisation“ von hoher Relevanz. Im Rahmen der Tourismusanalyse werden die wichtigsten Vorschläge und Segmente (Transittourismus, Tagesgäste, Feriengäste, Kurzurlauber und Städtetourismus) aufgegriffen und im Kontext der FBQ analysiert und bewertet.

Die Fachgespräche zum Thema **Verkehr** haben gezeigt, dass aufgrund der FBQ eine Verlagerung von Warenströmen auf die „Fehmarnbeltachse“ erwartet wird. Der Lübecker Hafen und

auch die Fährgesellschaft Scandlines stehen der FBQ eher abwartend bis skeptisch gegenüber. Mit Einbußen im Verkehr wird gerechnet, wobei die Fährgesellschaft den Fährverkehr von Puttgarden aus aufrecht erhalten will. Der Hafen Wismar im Kreis Nordwestmecklenburg hingegen befürchtet keine großen Einbußen durch die FBQ. Für die Kreise Herzogtum Lauenburg und Segeberg ist vor allem die Vermeidung von verkehrlichen Ausweichstrecken von Bedeutung. Die Notwendigkeit eines zeitnahen Ausbaus einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung wurde von allen Gesprächsteilnehmern hervorgehoben. In diesem Zusammenhang stand vor allem ein „weniger konflikträchtiger Bahntrassenverlauf“ (z.B. parallel zur A1) im Fokus der Vorschläge. Ebenso war die Problematik eines „Nadelöhrs“ durch die Fehmarnsundbrücke ein viel diskutiertes Thema. Auch wurde in zahlreichen Fachgesprächen eine zeitnahe Fertigstellung der A 20 und der Ostumgehung Hamburgs (A 21) angemerkt.

In den Fachgesprächen mit den Planungsexperten - die zum Teil in Form von Gruppengesprächen mit den Wirtschaftsförderern stattfanden - standen mögliche Projektideen im Mittelpunkt. Erläutert wurden zudem die regionalen Planvorstellungen und funktionalen Raumbezüge. Die FBQ wird generell als Chance für die Fortentwicklung der Gesamtregion betrachtet. Auf die Bedeutung von Leitprojekten sowie der „weichen Themen“ wie **Kultur, Bildung und Kooperation** wurde mehrfach hingewiesen.

Die Inhalte, Anregungen und Projektvorschläge aus den Fachgesprächen wurden weitestgehend aufgegriffen und im Kontext der fachspezifischen Analysen verarbeitet und einer eigenen gutachterlichen Bewertung unterzogen.

2.2 Analyse und Bewertung der Vergleichsprojekte

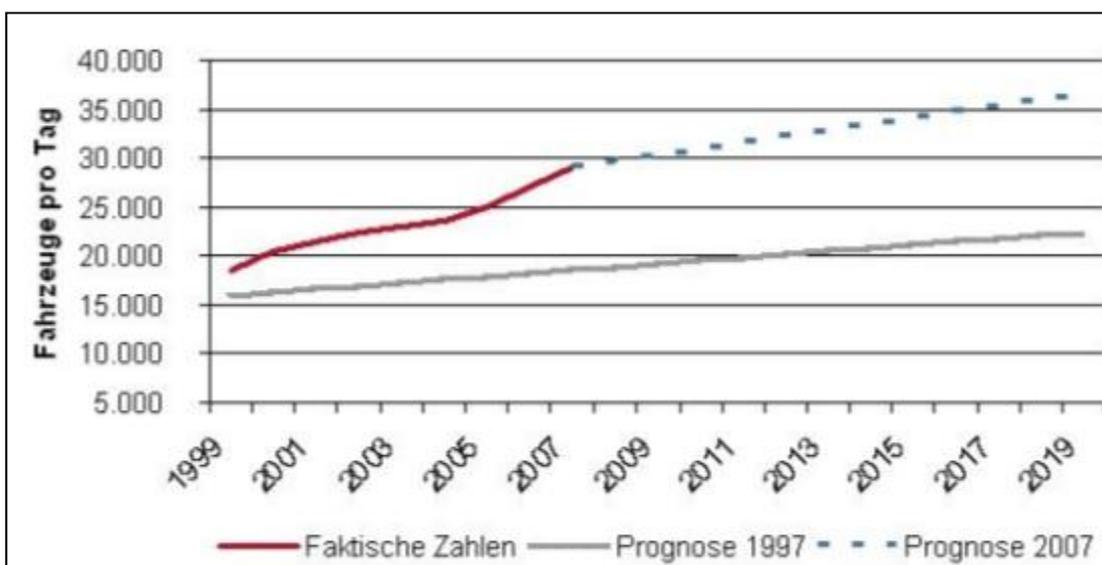
Um die Auswirkungen der möglichen Effekte der FBQ in der Untersuchungsregion besser einschätzen zu können, wurden drei bereits fertig gestellte Bauwerke als Vergleichsprojekte betrachtet. Bei den Vergleichsprojekten handelt es sich um die **Öresund-Brücke**, die Kopenhagen und Malmö verbindet, die feste Querung über den **Großen Belt**, die eine innerdänisches Bauwerk ist und den **Eurotunnel** zwischen Calais in Frankreich und Dover in England. Leider sind zu den einzelnen Bauwerken nicht in jedem Fall umfangreiche Expost-Analysen erarbeitet worden, dennoch können Aussagen darüber getroffen werden, welche positiven und welche negativen Effekte jeweils aufgetreten sind. Im Folgenden werden die Referenzprojekte einzeln vorgestellt. Aus den Ergebnissen der vergleichenden Betrachtung können Rückschlüsse darüber getroffen werden, wie sich die Effekte beim Bau der FBQ auswirken können.

2.2.1 Die Verbindung über den Großen Belt

Die feste Querung über den Großen Belt setzt sich aus einem Brücken- und einem Tunnelteil zusammen. Sie wurde 1997 für den Bahnverkehr und im darauf folgenden Jahr auch für den Autoverkehr geöffnet. Die Querung beginnt bei Knudshoved auf der Insel Fünen als Brücke und endet bei Halsskov auf Seeland als Tunnel. Heute haben **125 Menschen** direkt bei der

festen Querung eine **Beschäftigung** gefunden. Darunter sind 45 Beschäftigte im Bereich Verwaltung und 80 Beschäftigte im Kartenverkauf/Betreibung tätig. Diverse Subunternehmen übernehmen Instandhaltungsarbeiten und Sicherheitservice. Die Zahl der Menschen die in Folge der Einstellung des Fährbetriebes in Nyborg ihre Arbeitsstelle verloren, belief sich letztendlich auf 100 Personen, die übrigen fanden Arbeit bei anderen Fährlinien, oder nahmen gänzlich andere Tätigkeiten auf. In Korsör verloren allerdings **2.000 Beschäftigte** den Arbeitsplatz. Sowohl Fünen als auch Seeland sind dünn besiedelte Gebiete (zwischen 98 und 136 Einwohner je km²). Odense ist mit 176.000 Einwohnern die größte Stadt auf Fünen und Slagelse mit 32.000 Einwohnern die größte Stadt in Westseeland. Aufgrund dieser niedrigen Einwohnerdichte hat sich das **Pendlerverhalten** nicht signifikant verändert. Nach der Fertigstellung der festen Querung wurde die Fährverbindung - bis auf eine, deren Fortbestehen durch den Betreiber Sund og Belt A/S garantiert wurde - eingestellt. Zusätzlich fielen auch einige innerdänische Flüge weg, was dazu führte, dass die Verkehrsprognosen bei weitem übertroffen werden konnten.

Abb. 19 KFZ-Verkehr über den Großen Belt



Quelle: www.fehmarnlink.com/de

Beim Bau der festen Querung über den Großen Belt wurde ein Beschäftigungsvolumen von **60.000 Personenjahren** erreicht, dabei waren die meisten Beschäftigten direkt auf den Baustellen, oder in Zulieferer- oder Subunternehmen tätig. 90% der Arbeiter auf der Baustelle waren Dänen. Dazu kamen etliche Beschäftigte bei den genannten Subunternehmern und Zulieferern. Als **Baustelle** dienten hier Teile des **Hafens** in Nyborg. Nach Beendigung der Bauphase wurde das Gelände als Teil der Kompensationsmaßnahmen an die Stadt Nyborg verkauft. Die Fläche wurde anschließend gesäubert und später entstanden dort Gewerbeflächen. Unter anderem befindet sich an dem Standort heute ein Schiffsmakler. Um möglichst **hohe Beschäftigungseffekte** in der Region zu erreichen, hat man im Vorfeld bzw. in einer frühen Phase eine Reihe von Maßnahmen getroffen, um die Chancen für regionale Unternehmen zu

erhöhen. Dabei wurden unter anderem Unternehmen bei **Veranstaltungen** über den Arbeitskräftebedarf informiert bzw. es wurde ein „**Schwarzes Brett**“ eingerichtet, auf dem Unternehmen ihr Leistungsprofil vorstellen konnten. Des Weiteren hat die Stadt Ingenieure eingeladen und ihnen Wohnungen vorgestellt, die sie während der Bauzeit mit ihren Familien beziehen konnten. Es gab auch Maßnahmen zur **Weiter- und Ausbildung** für Berufsgruppen, für die **Rekrutierungsschwierigkeiten** prognostiziert wurden.

Als **Kompensationsmaßnahme** für den Verlust der Arbeitskräfte bei den Fährbetreibern wurde eine Marineeinheit nach Nyborg verlegt. Der ehemalige Hafen für Autofähren wurde zu einem Naherholungsgebiet mit künstlichem Strand umgebaut und bietet heute Möglichkeiten zum Segeln und Camping.

Während der Bauphase gab es auf beiden Seiten der festen Querung jeweils ein **Besucherzentrum**. Diese waren ursprünglich für interessierte Bürger und Schulklassen gedacht, die sich informieren wollten. Nach einiger Zeit wurden die Informationscenter immer häufiger von Touristen aufgesucht und die Ausstellungen in der Folge vergrößert. Die Besuchercenter wurden jährlich mit 140.000 Dänischen Kronen vom Staat gefördert und bald nahm man auch an internationalen Messen teil, um den Bekanntheitsgrad der Region und des Bauwerks zu erhöhen. Betrieben wurden die Ausstellungen vom Betreiber der festen Querung Sund og Belt A/S. Die **Besucherzahlen** lagen jeweils zwischen 70.000 und 100.000 Besuchern jährlich.

Leider wurde nicht rechtzeitig über eventuelle **Nachnutzungskonzepte** nachgedacht. Aus diesem Grund steht das Besucherzentrum in Korsør heute leer. Sund og Belt A/S hat das Gebäude vor kurzem an die Stadt verkauft, nachdem eine Zeit lang versucht worden war, die Ausstellung aufrecht zu erhalten. Aber mit Fertigstellung der Bauwerke schwindet auch das Interesse an theoretischen Informationen über den Bau; das kann auch bei anderen Bauwerken beobachtet werden. In Nyborg wurde die Immobilie an eine schwedische Raststättenkette verkauft und umgebaut. Heute befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Besucherzentrums eine Raststätte mit Parkplatz.

Zusammenfassend kann resümiert werden, dass sich die Stadt Nyborg besonders gut auf den Bau der festen Querung vorbereitet hatte. Aus diesem Grund waren die negativen Auswirkungen sehr begrenzt. Es wurden umsetzungsrealistische Maßnahmen ergriffen, um die Beschäftigungseffekte zu maximieren und zusätzlich hat die Stadt Forderungen zu Kompensationsmaßnahmen gestellt, die auch erfüllt worden sind. Auch der Bereich **Tourismus** wurde hier nicht negativ, sondern sogar positiv beeinflusst. Die positiven Effekte waren in der Bauphase besonders stark, das belegen auch die Besucherzahlen in den beiden Ausstellungen. Diese positive Entwicklung wurde uns in einem Gespräch mit dem Tourismusverband Nyborg auch ausdrücklich bestätigt.

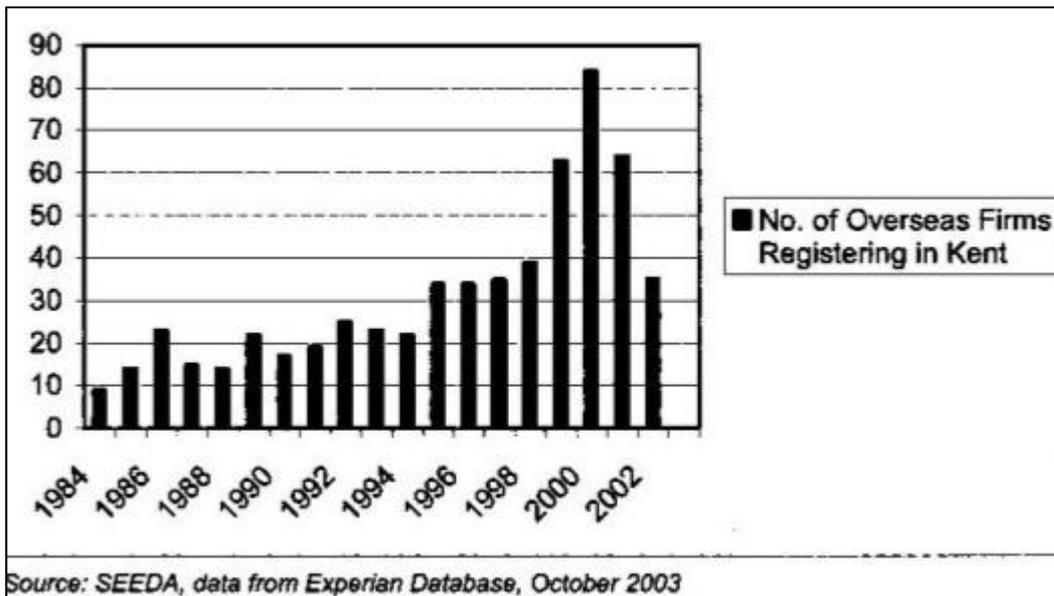
2.2.2 Der Eurotunnel

Der Eurotunnel verläuft unter dem Ärmelkanal und verbindet England und Frankreich. Es handelt sich um einen Tunnel, der nicht für PKW freigegeben ist. Aus diesem Grund steht der Tunnel auch weiterhin in **Konkurrenz** mit dem **Fährbetreiber** Stena Line, dessen Fähren auch weiterhin zwischen Dover und Calais verkehren.

Hier haben sich im Zuge des Baus der Querung besonders in den zwei Bereichen „Wirtschaft“ und „Tourismus“ Effekte ergeben. In Frankreich und in England konnten Gewinne im Tages-tourismus verzeichnet werden. Der Tunnel hat dazu geführt, dass das jeweils andere Land für den Nachbarn in der Erreichbarkeit attraktiver wurde. Jedoch wurden die Beschäftigungseffekte im Bereich Tourismus überschätzt. Von prognostizierten 2.000 neuen Arbeitsplätzen sind nur **500** tatsächlich entstanden. Im Zeitraum zwischen 1999 bis 2000 wurden 405.000 ausländische Besucher in Kent registriert, darunter waren 230.000 Tagesausflügler. Auch der **Wochenendtourismus** hat stark zugenommen. Viele Engländer haben Immobilien in Frankreich gekauft oder gemietet, um dort die Wochenenden zu verbringen und am Sonntagabend wieder an ihren Wohnstandort in England zurückzukehren. Auch in Kent spielte der **Baustellen-tourismus** eine bedeutende Rolle, obwohl es sich „nur“ um den Bau eines Tunnels handelte. Ähnlich wie im Fall vom Großen Belt besuchten geschätzte **100.000 Personen** jährlich das Ausstellungszentrum auf der englischen Seite des Kanaltunnels.

Der Kanaltunnel verbindet den englischen Markt mit dem europäischen. Aufgrund dessen hat der Standort für Unternehmen an Attraktivität zugenommen. Durch eine gezielte und gebündelte Organisation der **Wirtschaftsförderung** in Kent ist dort die Ansiedlung von (ausländischen) Unternehmen stark angestiegen. Die Organisation „**Locate in Kent**“, die Unternehmen bei ihren Ansiedlungsvorhaben unterstützt, hat seit der Eröffnung des Tunnels zur Ansiedlung von über 500 Unternehmen am Standort beigetragen. Kent ist traditionell ein sehr beliebter Unternehmensstandort, da hier die Möglichkeit eines schnellen Zugangs zum britischen Markt gegeben ist. Unternehmen aus den Bereichen Logistik und Vertrieb siedeln sich häufig an. Durch die verbesserte Anbindung durch den Eurotunnel konnte dieser Vorteil noch verstärkt werden. „Locate in Kent“ begleitet die Unternehmen bei der Ansiedlung in jeglicher Hinsicht, führt zusammen mit den Unternehmen Standortbesichtigungen durch, stellt im Bedarfsfall den Kontakt zu anderen Unternehmen her und führt auch eine intensive Nachbetreuung durch.

Abb. 20 Ansiedlung ausländischer Unternehmen in Kent (1984 - 2002)



Wie sich die Ansiedlung ausländischer Unternehmen in Folge dessen entwickelt hat, ist der obigen Graphik zu entnehmen: Mit der Eröffnung des Eurotunnels und der Gründung von „Locate in Kent“ im Jahr 1994 stieg auch die Anzahl ausländischer Unternehmen, die sich am Standort ansiedeln. Im Jahr 2001 stammten dabei ungefähr **60** der ausländischen Firmen aus **Frankreich**. Dabei handelt es sich vor allem um Unternehmen aus dem Bereich Logistik (28%), dem Finanzsektor (27%) sowie dem produzierenden Gewerbe (25%).

Um die Attraktivität des Standortes noch zusätzlich zu verbessern, forderte die Stadt die „**International Passenger Station**“ am Standort Ashford anzusiedeln. Somit ist Ashford ein Haltepunkt des Eurostars zwischen Paris und London. Zusätzlich wurde der Stadt durch die Regierung in London der Status eines „**Entwicklungsschwerpunkts**“ verliehen, was eine Erhöhung der Fördermittel zur Folge hatte. Die verkehrliche Anbindung in der gesamten Region konnte aufgrund der gestiegenen Fördermittel entscheidend verbessert werden.

Die Entscheidung für einen Haltepunkt des Eurostars in der Stadt brachte **positive Effekte**. Die Reisezeit von Ashford nach London verkürzte sich auf eine halbe Stunde. Somit ist Ashford für viele Pendler interessant geworden, die jeden Tag mit dem Eurostar zwischen Ashford und London pendeln. Des Weiteren hat der **Tagungstourismus** erheblich zugenommen, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof wurde ein neues Tagungshotel errichtet. Bei den Pendlerbeziehungen zwischen Frankreich und England dagegen, konnte aufgrund der festen Querung kein signifikanter Anstieg beobachtet werden.

Zusammenfassend kann beim Referenzprojekt Eurotunnel folgendes angemerkt werden: Auch hier hatte das Ausstellungszentrum große Anziehungskraft. Ungefähr 100.000 Besucher konnten im Durchschnitt pro Jahr gezählt werden. Beim Beispiel Eurotunnel hat auch die Wirtschaft profitiert. „Locate in Kent“ hat den Standort erfolgreich vermarktet und konnte viele Un-

ternehmen überzeugen, sich dort anzusiedeln. Auch bei diesem Referenzprojekt wird deutlich, dass die **Vorbereitung** und die aktive Auseinandersetzung mit den Folgen eines solchen Bauwerkes einen wichtigen Schritt darstellen.

2.2.3 Die feste Querung über den Öresund

Die feste Verbindung über den Öresund verbindet mit Kopenhagen und Malmö zwei Metropolen, die Region ist dicht besiedelt und verfügt über ein starkes Wachstum. Daher ist sie zwar nur bedingt als Vergleich für die FBQ geeignet, sie gilt aber als **die** europäische Erfolgsregion im Hinblick auf Wachstum und Integration. Deshalb wird sie hier angeführt.

Die Integration und der Kontakt von Dänen und Schweden am Öresund waren vor der Fertigstellung der festen Querung nur sehr schwach ausgebildet. Die OECD weist deshalb beispielsweise darauf hin, dass die Region ein geglücktes Beispiel grenzübergreifender Integration darstellt. Es wurden **drei Erfolgsfaktoren** identifiziert:

- Etablierung einer Öresundkommission, die den Motor für Wachstum und eine gut organisierte regionale Zusammenarbeit darstellte.
- Starker Fokus auf den Ausbau der „Øresund Science Region“ - Integration und Bau der Universität, eine konsequent durchgeführte Wachstumsstrategie und eine gute Integration öffentlicher Akteure.
- Die Fähigkeit, eigene Interessen zugunsten der bilateralen Zusammenarbeit in den Hintergrund zu stellen. Dies gilt besonders für den Bereich Forschung und Entwicklung.

Deutlich spürbar wurde ein Zusammenwachsen der Region. Die Pendlerbeziehungen haben beispielsweise stark zugenommen und die feste Querung ist vor allem zur Rushhour voll ausgelastet. Viele Dänen wohnen mittlerweile in Südschweden, weil dort die Immobilienpreise niedriger sind als in ihrer Heimat. Für die zahlreichen **Arbeitspendler** wurden die Barrieren im Bereich Steuern und Anerkennung der (Ausbildungs-)Abschlüsse angepasst und Mautvergünstigungen gewährt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Region es geschafft hat, einen nachhaltigen Integrationsprozess in Gang zu setzen. Dies war nur möglich, weil die nationalen Interessen hinter den Interessen der Öresundregion zurückgestellt wurden. Beim Vergleichsprojekt Öresund ist zu beachten, dass die kulturellen Unterschiede zwischen Dänemark und Schweden viel geringer sind als die zwischen Deutschland und Dänemark.

2.2.4 Zusammenfassung der Referenzprojekte

- Generell kann festgehalten werden, dass eine gute Vorbereitung auf die jeweiligen Bauwerke den einzelnen Regionen geholfen hat, positive Effekte zu erzielen. Dies gilt beispielsweise für die Beschäftigungseffekte beim Bau. Nur mit Hilfe von zielgerichte-

ten Maßnahmen (Weiter- und Ausbildung, Informationsveranstaltungen etc.) gelang es beim Bau des großen Belts 90% der Beschäftigten in der Region zu rekrutieren. Die Region muss auch bereit sein, Flächen zur Nutzung als Baustelle bereit zu stellen.

- Es ist sinnvoll, einen Forderungskatalog zu formulieren. Im Fall von Nyborg (Stationierung einer Marineeinheit) und Ashford (Bau der International Passenger Station) ist es gelungen, zusätzliche positive Effekte zu schaffen.
- Eine Bündelung von Ressourcen und eine Kooperation der Akteure in der Region sind angeraten. Mit der Gründung von „Locate in Kent“ konnten viele Unternehmen für die Region gewonnen werden. Nur durch Bündelung von Informationen und finanziellen Ressourcen in dieser Organisation konnte eine erfolgreiche Vermarktung des Standortes und somit auch eine Zunahme der Ansiedlungsaktivitäten erreicht werden.
- Bei einer relativ geringen Bevölkerungsdichte ist eine starke Zunahme der Arbeitspendler nicht zu erwarten. Die Beispiele Eurotunnel und Großer Belt zeigen, dass die Anzahl der Pendler in diesem Bereich nicht signifikant zugenommen hat.
- Dagegen verändert sich das Nachfragepotenzial im Einzugsgebiet im Bereich Tourismus für die Tagestouristen und Stop-Over-Übernachtungen, hier konnten besonders beim Beispiel Eurotunnel erhebliche Zuwächse beobachtet werden. Dies kann auch für die FBQ angenommen werden.
- Abschließend kann für alle drei Referenzprojekte festgehalten werden, dass vor allem die lokale Bevölkerung zu Anfang skeptisch war. Die negativen Auswirkungen überwiegen die positiven aber im Endeffekt nicht. Bei guter Vorbereitung konnten die Unternehmen der lokalen Bauwirtschaft sogar vom Bau der festen Querungen profitieren. Das zeigen alle drei Vergleichsprojekte teilweise deutlich auf.

2.3 Tourismus

2.3.1 Abgrenzung der touristischen Untersuchung

Das Thema Tourismus ist sehr breit gefächert. Daher werden für die Analyse und Betrachtung die folgenden Abgrenzungen vorgenommen:

- Wegen der höchsten Betroffenheit des Tourismus von der FBQ und der höchsten Abhängigkeit vom Wirtschaftszweig Tourismus wird der Schwerpunkt der Untersuchungen auf den nördlichen Teil der Untersuchungsregion gelegt. Aufgrund der Vielzahl an kleinräumigen Tourismusregionen, kann eine umfassende Analyse der verschiedenen Teilregionen in allen touristischen Facetten im Rahmen des REK nicht erfolgen.
- Die vorliegende Betrachtung beinhaltet eine Stärken-/Schwächenanalyse und Chancenbetrachtung. Im Zentrum steht eine Analyse der Effekte der FBQ auf die touristischen Nachfragepotenziale.
- Eine kleinräumige Analyse der Risiken und Auswirkungen, welche sich durch die feste FBQ auf die „Ramp-Area“ (insbesondere Fehmarn und Großenbrode) ergeben, wird durch

eine parallel laufende (kleinräumigere) Tourismusanalyse des N.I.T. (Kiel) durchgeführt und ist somit nicht Schwerpunkt dieser Ausarbeitung. Auch in Bezug auf die vorhandenen Risiken im Bereich Umwelt und Verkehr wird sowohl auf die dezidierten Umweltverträglichkeitsprüfungen (die Tourismus als eigenes Themenfeld beinhalten) und das in Bearbeitung befindliche „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg-Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarnbelt-Querung“ als auch auf eine regionalwirtschaftliche Untersuchung alternativer Bahn-Trassenverläufe verwiesen.

- Aufgrund der Aufgabenstellung des REK („Stichwort Chancen des Transit“) ist eine umfassende Analyse des „Inland-Tourismus“ bzw. „normalen Urlaubstourismus“ eher Aufgabe gesonderter Tourismusanalysen. Der „normale Urlaubstourismus“ wird durch die FBQ tendenziell weniger beeinflusst als die Segmente Stop-Over-Tourismus, Kurzurlaub und Tagestourismus.
- Zwar werden auftragsgemäß touristische Strategien, Ziele, Maßnahmen und Projekte definiert, die aus der FBQ resultieren. Jedoch werden auch touristische Ziele und Maßnahmen vorgeschlagen, die nicht unmittelbar kausal mit der FBQ zusammenhängen, aber die zukünftige Position der Region im Tourismus verbessern helfen (allgemeine Stärkung der touristischen Wettbewerbsposition unter den sich verändernden Rahmenbedingungen).
- Die Angebotssituation wird für ausgewählte touristische Segmente mit Schwerpunkt auf der nördlichen Untersuchungsregion dargestellt. Es werden nur die Angebotssegmente skizziert (ohne Anspruch auf Vollständigkeit), in denen Tourismus-Leitprojekte in Folge der FBQ sinnvoll erscheinen. Projekte bzgl. der allgemeinen öffentlichen touristischen Infrastruktur - wie z.B. die vielfältigen Neugestaltungen und Attraktivitätssteigerungen von Strand- und Seepromenaden (z.B. Binnenseepromenade Heiligenhafen) oder Radwegen - wurden aufgrund der Kleinteiligkeit nicht erfasst. Dieses ist Aufgabe kleinräumiger Analysen und Bewertungen z.B. im Rahmen der LTO-Prozesse.

2.3.2 Touristische Ausgangssituation

2.3.2.1 Tourismusdaten und Tourismusintensität

Die touristischen Eckdaten der Untersuchungsregion auf Kreisebene (ohne Camping und Graubereich) verdeutlichen die starke Bedeutung des Tourismus für Ostholstein mit rd. 2/3 der Übernachtungen der Untersuchungsregion:

Tab. 3 Tourismusdaten der Untersuchungsregion

Touristische Ausgangssituation (Beherbergungsstätten > 9 Betten, inkl. Jugendherbergen, ohne Camping, ohne Graubereich)								
Kreis/Stadt	Nachfrage 2008					Angebot 2008		
	Ankünfte		Übernachtungen		Ø Aufenthalt	Betriebe	Betten	Betten
	insgesamt	z.Vj.	insgesamt	z.Vj.		o.Camping, Juli 2008		z.Vj.
	Anzahl	%	Anzahl	%	Tage	Anzahl	Anzahl	%
Lübeck mit Travemünde	523.922	1,7	1.094.576	2,0	2,1	93	7.237	-6,4%
Herzogtum Lauenburg	163.207	3,4	578.565	3,9	3,5	94	4.285	-0,9%
Ostholstein	999.284	-0,4	5.272.227	-1,8	5,3	1.067	48.909	-1,4%
Segeberg	256.850	4,1	712.821	2,0	2,8	65	4.553	1,7%
Stormarn	162.073	-3,2	310.996	-3,0	1,9	50	2.366	1,2%
Untersuchungsregion	2.105.336		7.969.185		3,8	1.369	67.350	
Schleswig-Holstein	5.028.049	1,4	21.069.570	0,4	4,2	4.328	177.215	-0,9%
Nordwest-Mecklenburg	314.548	23,3	1.406.933	13,7	4,5	157	11.625	12,7%

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, Darstellung/Berechnungen Georg & Ottenströer

Hinzu kommt der Beherbergungsbereich der Campingplätze und der Beherbergungsstätten mit weniger als 9 Betten. Diese Beherbergungssegmente sind in manchen Teilregionen sehr bedeutend, so dass das gesamte Übernachtungsvolumen bis zum dreifachen des gewerblichen Beherbergungsmarktes der offiziellen Statistiken ausmacht.

Hinsichtlich der gewerblichen Bettenzahl wichtige Städte und Gemeinden in der nördlichen Untersuchungsregion sind Fehmarn, Grömitz, Timmendorfer Strand, Lübeck ohne Travemünde, Scharbeutz, Travemünde, Dahme, Kellenhusen, Heiligenhafen, Weißenhäuser Strand, Großenbrode, Neustadt i.H., Malente.

Es fällt auf, dass vor allem in Nordwestmecklenburg die Zahl der Übernachtungen - u.a. aufgrund eines zusätzlichen Beherbergungsangebots (Phänomen der angebotsinduzierten Nachfragesteigerung) - deutlich gestiegen ist.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die hohe Übernachtungszahl pro Einwohner in Ostholstein (gelbe Markierung), gefolgt von Nordwestmecklenburg und Lübeck/Travemünde. Hier hat der Tourismus eine entsprechend hohe wirtschaftliche Bedeutung. Im Vergleich mit den anderen Regionen hat Ostholstein jedoch die geringste Bettenauslastung.

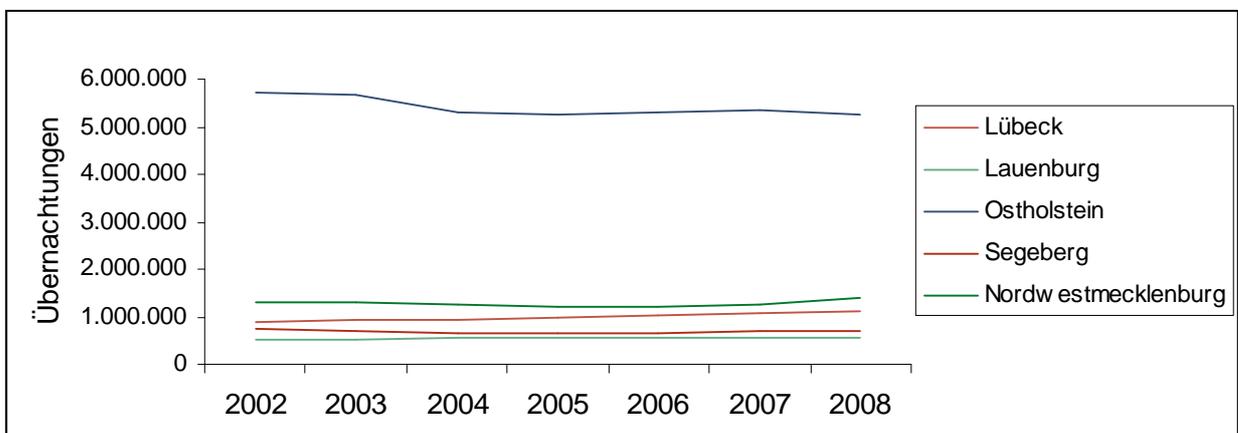
Tab. 4 Touristische Auslastung in der Untersuchungsregion

Touristische Ausgangssituation (Beherbergungsstätten > 9 Betten, inkl. Jugendherbergen, ohne Camping)					
Kreis/Stadt	Auslastung 2008				
	Auslastung	Übern./Bett	Einwohner	Übern./Einw.	Übern./km ²
	Bettenauslast. Über/Betten x 365		2007/2008	Tourismus- Intensität	Flächen- Intensität
	%	Anzahl	Personen		
Lübeck mit Travemünde	41,4%	151,2	213.385	5,1	5.110
Herzogtum Lauenburg	37,0%	135,0	187.094	3,1	458
Ostholstein	29,5%	107,8	205.688	25,6	3.787
Segeberg	42,9%	156,6	258.336	2,8	530
Stormarn	36,0%	131,4	226.252	1,4	406
Untersuchungsregion	32,4%	118,3	1.088.911	7,3	1.600
Schleswig-Holstein	32,6%	118,9	2.837.373	7,4	1.334
Nordwest-Mecklenburg	33,2%	121,0	118.677	11,9	678

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Hansestadt Lübeck, Darstellung/Berechnungen Georg & Ottenströer

Bei zusätzlicher Berücksichtigung der Camping-Übernachtungen und des nicht über die offizielle Tourismusstatistik erfassten Graubereichs, dürfte die Dominanz Ostholsteins noch deutlicher ausfallen. Die Entwicklung der absoluten Übernachtungszahlen (ohne Camping und Graubereich) in den untersuchten Kreisen stellt sich wie folgt dar:

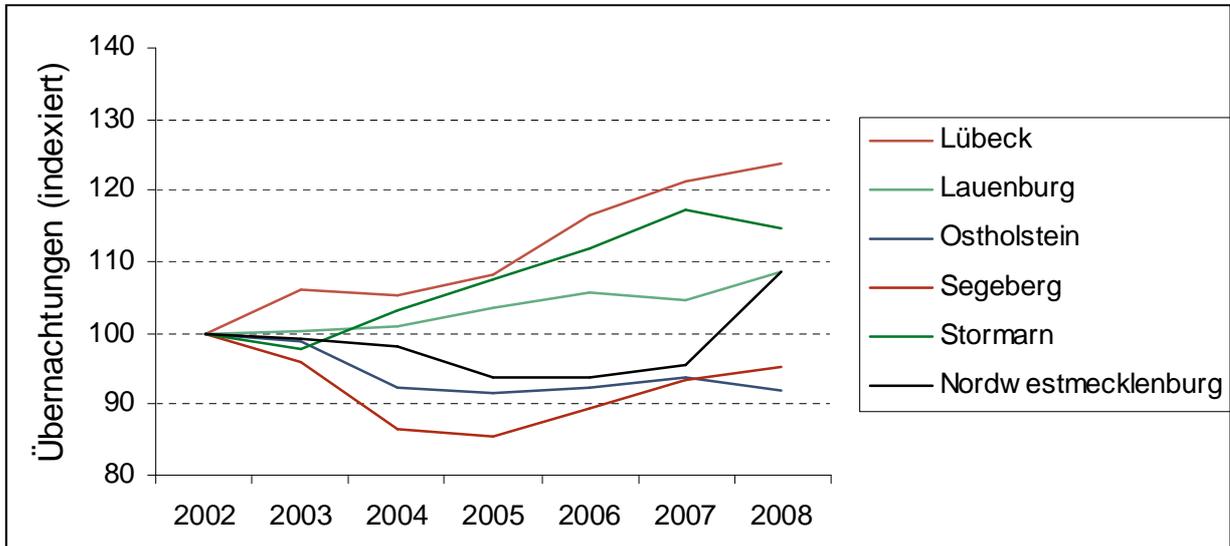
Abb. 21 Zeitlicher Verlauf der jährlichen Übernachtungszahlen in Beherbergungsstätten über 9 Betten (ohne Camping)



Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

In Ostholstein sind die Übernachtungen von 5,74 Mio. (2002) auf 5,27 Mio. Übernachtungen (2008) zurückgegangen (-8,2%). Nordwestmecklenburg konnte die Übernachtungszahl im gleichen Zeitraum von rd. 1,3 Mio. auf 1,4 Mio. Übernachtungen steigern (+7,7%). Wie die nachfolgende Graphik verdeutlicht, sind jedoch die prozentual größten Gewinner bei den Übernachtungen von 2002 bis 2008 Lübeck/Travemünde, Stormarn und Lauenburg.

Abb. 22 Relative Entwicklung der Übernachtungszahlen (2002 = 100) in Betrieben über 9 Betten (ohne Camping)



Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Beherbergungsmarktes nach Betriebsart in der Untersuchungsregion (lt. amtlicher Beherbergungsstatistik der gewerblichen Betriebe):

1. Hotellerie: Hotels, Hotels garnis, Gasthöfe, Pensionen
2. Sonstige Beherbergung: Ferienhäuser/-wohnungen, Erholungs-/Ferien- und Schulungsheime, Ferienzentren, Hütten, Jugendherbergen, Boardinghouses usw.
3. Reha-Kliniken: Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen
4. Insgesamt: Summe aus Hotellerie, sonstige Beherbergung, Reha-Kliniken

Tab. 5 Entwicklung des Beherbergungsmarktes nach Betriebsarten

Stadt, Kreis, Region	Nr.	Betriebsart	Geöffnete Beherbergungsbetriebe		Angebotene Gästebetten		Betriebsgröße Betten pro Betrieb 08	Übernachtungen		Ankünfte Insgesamt 2008	Ausländeranteil 08 Bezug Ankünfte	Aufenthaltsdauer 2008	Bettenauslastung	
			Betriebe 2008	Δ 2008 zu 2000	Betten 2008	Δ 2008 zu 2000		2008	Δ 2008 zu 2000				2008	Δ 2008 zu 2000
Schleswig-Holstein	1	Hotellerie	1.347	-17,8%	55.984	-4,0%	42	7.524.627	10,3%	3.068.956		2,45	36,8%	4,8%
	2	Sonst. Beherberg.	2.908	-7,0%	108.781	0,2%	37	10.189.459	-7,2%	1.796.878		5,67	25,7%	-2,0%
	3	Reha-Kliniken	62	-1,6%	11.373	12,8%	183	3.355.484	9,7%	162.215		20,69	80,8%	-2,2%
	4	Insgesamt	4.317	-10,6%	176.138	-0,5%	41	21.069.570	1,0%	5.028.049	11,3%	4,19	32,8%	0,5%
Lübeck	1	Hotellerie	61	-21,8%	5.026	3,6%	82	830.943	21,7%	457.411		1,82	45,3%	6,7%
	2	Sonst. Beherberg.	31	-3,1%										
	3	Reha-Kliniken	1	-50,0%										
	4	Insgesamt	93	-17,0%	7.236	2,0%	78	1.094.576	23,0%	523.922	28,7%	2,09	41,4%	7,1%
Hzgt. Lauenburg	1	Hotellerie	61	-9,0%	1.763	-8,9%	29	173.163	2,9%	91.936		1,88	26,9%	3,1%
	2	Sonst. Beherberg.	29	-6,5%	1.847	-3,6%	64	174.443	-16,1%	61.047		2,86	25,9%	-3,9%
	3	Reha-Kliniken	4	33,3%	661	27,6%	165	230.959	35,9%	10.224		22,59	95,7%	5,8%
	4	Insgesamt	94	-6,9%	4.271	-2,3%	45	578.565	5,9%	163.207	6,9%	3,54	37,1%	2,9%
Ostholstein	1	Hotellerie	274	-21,5%	11.326	-12,1%	41	1.314.158	-4,3%	421.704		3,12	31,8%	2,6%
	2	Sonst. Beherberg.	773	-7,5%	34.235	-6,8%	44	3.165.057	-15,6%	535.501		5,91	25,3%	-2,6%
	3	Reha-Kliniken	18	-5,3%	2.789	12,5%	155	793.012	8,5%	42.079		18,85	77,9%	-2,9%
	4	Insgesamt	1.065	-11,5%	48.350	-7,2%	45	5.272.227	-9,9%	999.284	10,2%	5,28	29,9%	-0,9%
Segeberg	1	Hotellerie	51	-13,6%	2.949	-5,3%	58	403.766	20,2%	222.396		1,82	37,5%	7,9%
	2	Sonst. Beherberg.	10	25,0%	714	17,8%	71	81.244	18,8%	24.970		3,25	31,2%	0,3%
	3	Reha-Kliniken	3	0,0%	895	-13,9%	298	227.811	-30,6%	9.484		24,02	69,7%	-16,8%
	4	Insgesamt	64	-8,6%	4.558	-4,2%	71	712.821	-2,7%	256.850	16,8%	2,78	42,8%	0,7%
Stormarn	1	Hotellerie	42	-8,7%	1.662	14,5%	40	224.770	11,2%	125.674		1,79	37,1%	-1,1%
	2	Sonst. Beherberg.	9	28,6%	706	13,7%	78	86.226	22,0%	36.399		2,37	33,5%	2,3%
	3	Reha-Kliniken	0		0			0		0				
	4	Insgesamt	51	-3,8%	2.368	14,3%	46	310.996	14,0%	162.073	11,2%	1,92	36,0%	-0,1%
Deutschland	1	Hotellerie	35.858	-7,0%	1.670.336	5,1%	47	218.245.816	10,2%	102.641.434		2,13	35,8%	1,7%
	2	Sonst. Beherberg.	16.106	9,8%	852.674	20,6%	53	90.109.383	13,5%	23.916.145		3,77	29,0%	-1,8%
	3	Reha-Kliniken	901	-21,4%	154.304	-14,4%	171	45.703.826	-6,5%	2.193.692		20,83	81,1%	6,9%
	4	Insgesamt	53.341	-1,9%	2.714.694	9,6%	51	356.277.785	9,2%	129.512.153	18,8%	2,75	36,0%	-0,1%

Quelle: "Tourismus- & Hotelmarkt-Daten Deutschland-Atlas 2009/2010" (Auszüge) von Georg & Ottenströer und Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Hinweis: Leichte Abweichungen zu Abb. 39 wegen Korrekturen der amtlichen Beherbergungsstatistik im Zeitablauf möglich

In Lübeck, Segeberg und Stormarn dominiert angebots- und nachfrageseitig die Betriebsart der klassischen Hotellerie. In Ostholstein entfällt ein Großteil des gewerblichen Beherbergungsmarktes (etwa 71% der Betten und etwa 60% der Übernachtungen) auf das Segment „Sonstige Beherbergung“ (dieses beinhaltet Ferienhäuser und Ferienwohnungen). Insbesondere Ostholstein hat in diesem Segment mit deutlich rückläufigen Übernachtungszahlen zu kämpfen. Erwähnenswert ist, dass an der Mecklenburgischen Ostseeküste - mit seinen positiven touristischen Entwicklungstrends - ein deutlich höherer Bettenanteil auf die Hotellerie entfällt.

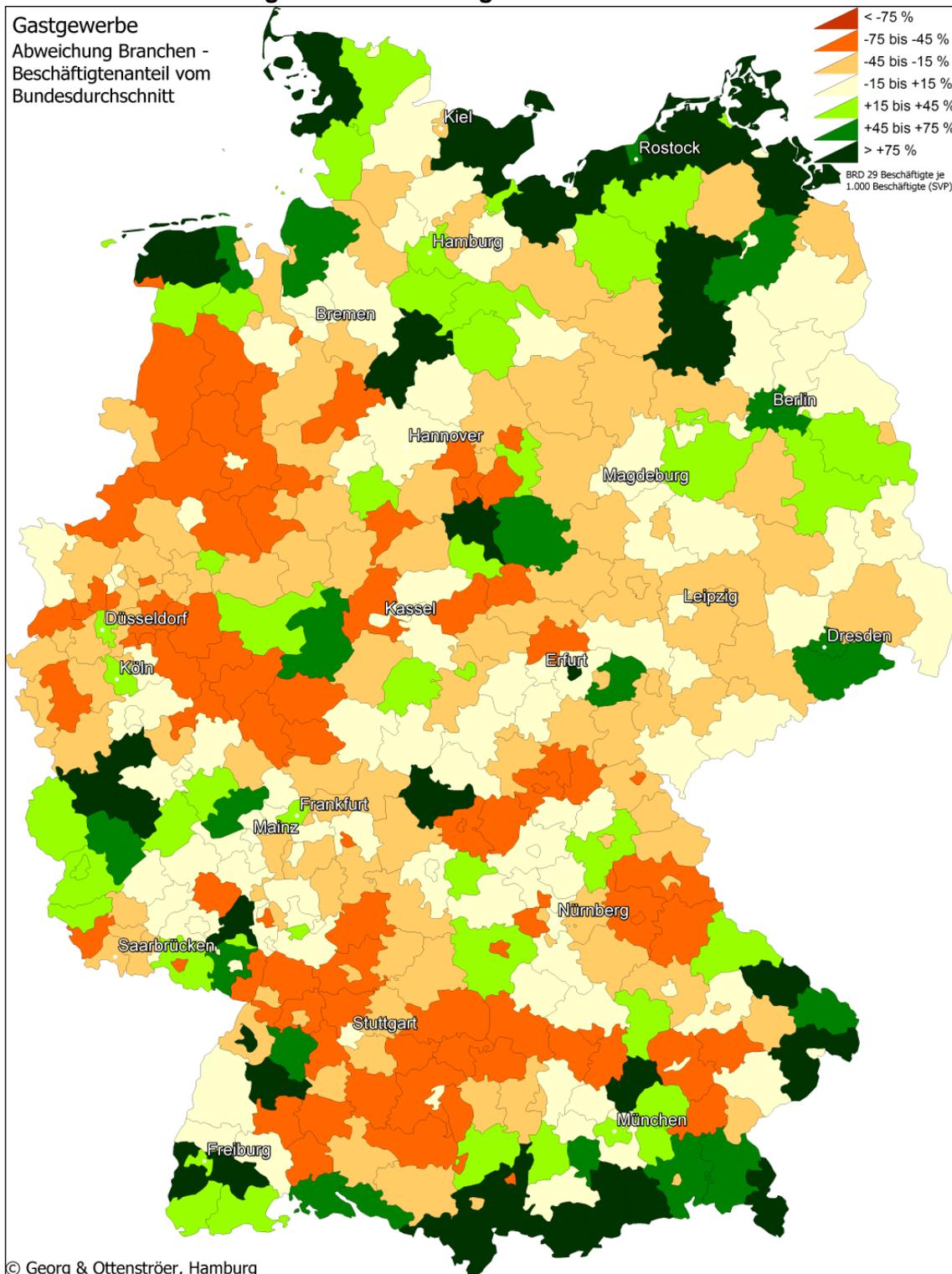
Auf Ferienhäuser, Ferienwohnungen und Privatzimmer entfällt in Schleswig-Holstein traditionell ein hoher Anteil am Beherbergungsmarkt. Der in Schleswig-Holstein dominante Wohntyp ist die Ferienwohnung; Ferienhäuser und Privatzimmer spielen quantitativ eine eher geringe Rolle. Berücksichtigt man zusätzlich zum oben dargestellten gewerblichen Beherbergungsmarkt den Privatvermietermarkt (mit Häusern < 9 Betten) wird die Dominanz des Segmentes „Ferienhäuser, Ferienwohnungen und Privatzimmer“ an der Nord- und Ostseeküste noch verstärkt. Im Rahmen des Sparkassen-Tourismusbarometer 2008 werden sinnvolle Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige Ausgestaltung und eine erforderliche Modernisierungswelle des „Ferienwohnungsmarktes“ in Schleswig-Holstein vorgeschlagen. Dies umfasst die Forcierung der DTV-Klassifizierung für Ferienwohnungen (auch als Anreiz der qualitativen Verbesserung der Quartiere), das Leitprojekt „Qualitäts- und Qualifizierungssystem“ mit Zertifizierungsinitiative „ServiceQualität Schleswig-Holstein“ sowie „Designkontor“ bezüglich der Ausgestaltung der Ferienobjekte. Des Weiteren wird u.a. eine gezielte Themen- oder Zielgruppenansprache, verbesserte Online-Vertriebsmöglichkeiten und die weitergehende Ver-

knüpfung mit eigenen oder externen touristischen Zusatz- und Serviceleistungen vorgeschlagen.

2.3.2.2 SVP-Beschäftigte im Gastgewerbe

Die erhebliche Bedeutung des Tourismus für den regionalen Arbeitsmarkt verdeutlicht die nachfolgende Karte, welche die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVP-Beschäftigten) im Gastgewerbe pro 1.000 SVP-Beschäftigte für alle Kreise darstellt (siehe hierzu auch die Branchentabelle im Abschnitt Wirtschaft).

Abb. 23 SVP-Beschäftigtenanteil im Gastgewerbe



Quelle: Zukunfts-Branchen-Atlas Deutschland 2009, Georg & Ottenströer

Um zu einer Einschätzung bezüglich der Wettbewerbs- als auch Kooperationspotenziale im Tourismus mit der benachbarten dänischen Fehmarnbeltregion zu kommen, erfolgt eine kurze Gegenüberstellung touristischer Eckdaten der nördlichen Untersuchungsregion (Ostholstein und Lübeck) mit dem ehemaligen Storstroms Amt (Anmerkung: Es wurde die vorherige dänische Gebietsabgrenzung herangezogen, um eine daten- und flächenbezogen einigermmaßen vergleichbare Region zu betrachten).

Tab. 6 Vergleich Übernachtungen mit dänischer Fehmarnbeltregion

Übernachtungen im gewerblichen Hotelbereich			
	Ostholstein (2008)	Lübeck/Travem. (2008)	Storstrom Amt (2006)
Einwohner	205.688	213.385	261.000
Fläche in km ²	1.392	214	3.398
Übernachtungen (nur gewerbl. Hotels)	5.272.227	1.094.576	1.143.229
Betriebe	1.067	93	362
Bettenanzahl	48.909	7.237	8.200
Übernachtungen/Bett	108	151	139
Bettenauslastung in %	29,5%	41,4%	38,2%
Anteil skandinavischer* / deutscher Gäste	5,1%	13,6%	5,8%
Übernachtungen/EW	25,6	5,1	4,4
Übernachtungen/km ²	3.787	5.110	336

* bei Ostholstein wurde Anteil des Reisegebietes Ostsee angesetzt

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Hansestadt Lübeck, Statistics Denmark, Eurostat

Zusätzlich zu den gewerblichen Übernachtungen wurden in Storstroms Amt (2006) folgende Übernachtungen getätigt:

- Jugendherbergen: rd. 60.000 Übernachtungen
- Ferienhäuser: 834.000 Übernachtungen (davon 55% aus Deutschland)
- Marinas: rd. 175.000 Übernachtungen
- Camping: 800.000 bis 900.000 Übernachtungen.

Insgesamt werden somit auf dänischer Seite rd. 3 Mio. Übernachtungen generiert. Dies entspricht einem Faktor von 2,7 auf die gewerblichen Übernachtungen. Dieser Faktor ist durchaus vergleichbar mit dem Gesamttourismus in Ostholstein mit seiner Vielzahl an Ferienwohnungen und Campingplätzen.

Der Tourismus im Bereich Lolland-Falster, Møn, Seeland ist hinsichtlich der Urlaubsprodukte, natürlichen Ressourcen und Zielgruppen (Familien) durchaus mit der deutschen Seite des Fehmarnbelts ähnlich. Der dänische Bereich verfügt über ein gut ausgebautes Netz an Freizeitanlagen (Freizeitparks, Zoos, Sommerländer, Spielparks, Themen-Museen, Kulturgüter). Hervorzuheben ist der Lalandia-Ferienpark mit Freizeiteinrichtungen (1988 eröffnet, Vorbild Center Parcs) bei Rödby mit allein 741 Ferienhäusern und 4.000 Betten.

Trotz der gut ausgebauten Tourismusinfrastruktur auf dänischer Seite hat Ostholstein - auch im internationalen Vergleich - quantitativ (sowohl angebots- als auch nachfrageseitig) einen signifikanten Größenvorteil. Sowohl die Bettenanzahl als auch die Übernachtungen (absolut, pro km², pro Einwohner) übersteigen die Eckdaten der dänischen Seite um ein Vielfaches. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht die Wettbewerbsvorteile (Grobeinschätzung) der nördlichen Untersuchungsregion gegenüber der dänischen Tourismusregion

Abb. 24 Wettbewerbsvorteile Ostholstein/Lübeck im Tourismus

Wettbewerbsvorteil (tendenziell)	Ostholstein/Lübeck
ggü. Ostdansk Tourism (Lolland-Falster / Mon / Seeland)	
Quantität (Nachfragevolumen - Beherbergungsangebot)	↗
Qualität des touristischen Angebots (Beherbergung, Infrastruktur)	→
Natur & Landschaft	→
Angebotsvielfalt Freizeitinfrastruktur, Freizeit- & Erlebnisanlagen	→
Verfügbarkeit Oberzentrum (Kultur, Shopping, Städtereisen) (Lübeck)	↑
Preisvorteile: • Hotels / Ferienhäuser-Ferienwohnungen/Camping • Einzelhandels- & Gastronomiepreise • Sport-, Kultur- & Freizeit (Golf, Zoos, Attraktionen, Freizeitparks)	↗

Quelle: Eigene Ableitung und Darstellung

Insbesondere im Bereich „Preisführerschaft“, „gemeinsame Tourismusvermarktung mit Lübeck“ (einziges Oberzentrum zwischen Hamburg und Kopenhagen) und „vielseitigen Freizeitinfrastruktur“ können Wettbewerbsvorteile bestehen und gezielt für die Vermarktung und Gewinnung skandinavischer Gäste eingesetzt werden.

2.3.2.3 Skandinavische Gäste nach Reisegebieten

Die nachfolgende Tabelle und die Grafiken verdeutlichen die hohe und zunehmende Relevanz skandinavischer Gäste für die Untersuchungsregion. Aufgrund der Datenlage durch das Statistische Landesamt werden die Übernachtungszahlen auf Reisegebietsebene dargestellt (Hinweis: die größten Anteile am Reisegebiet Ostsee hat Ostholstein).

Tab. 7 Skandinavische Übernachtungen in relevanten Urlaubsregionen, 2008

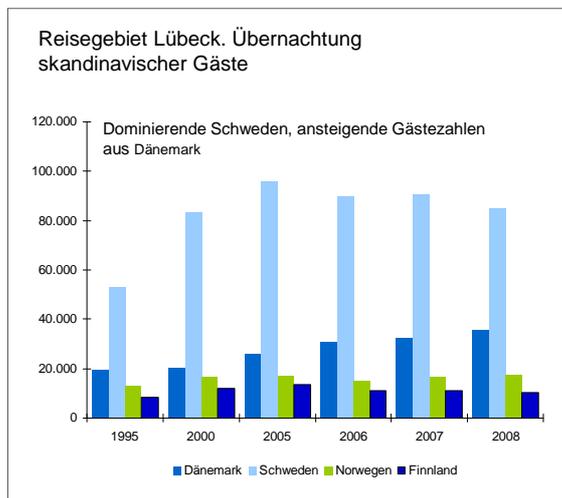
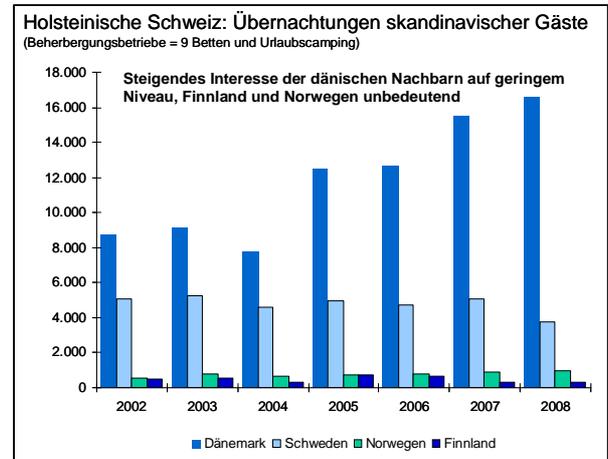
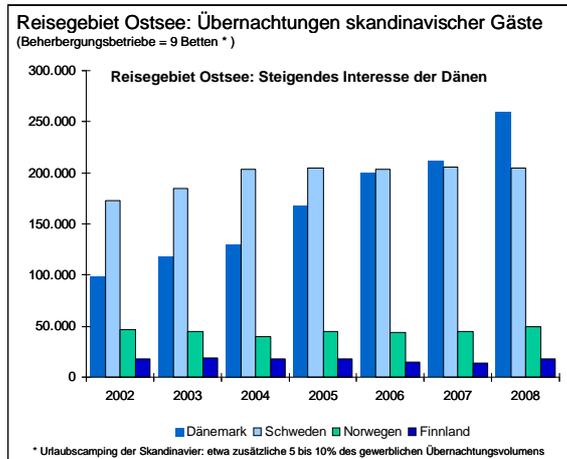
Skandinavische Übernachtungsgäste (DK, SW, FIN, NOR) im Jahr 2008			
	Beherbergungsbetriebe \geq 9 Betten, inkl. Camping		
	Ankünfte	Übernachtungen	
Urlaubsregion Ostsee	insgesamt	insgesamt	$\bar{\varnothing}$ Aufenthalt
	Anzahl	Anzahl	Tage
Skandinavier	274.638	531.313	1,9
Herkunftsgebiet Ausland inkl. Europa	392.486	804.143	2,0
Herkunftsgebiet Deutschland	2.216.432	9.577.219	4,3
Alle Herkunftsgebiete	2.608.918	10.381.362	4,0
Holsteinische Schweiz			
Skandinavier	8.868	21.632	2,4
Herkunftsgebiet Ausland inkl. Europa	11.936	29.920	2,5
Herkunftsgebiet Deutschland	178.259	850.600	4,8
Alle Herkunftsgebiete	190.195	880.520	4,6
Lübeck, ohne Camping			
Skandinavier	94.904	149.184	1,6
Herkunftsgebiet Ausland inkl. Europa	149.329	262.987	1,8
Herkunftsgebiet Deutschland	377.854	831.868	2,2
Alle Herkunftsgebiete	527.183	1.094.855	2,1

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein (Gäste / Übernachtungen nach Herkunftsgebiet 2008)

Der Übernachtungsanteil der Skandinavier (2008) im Bereich Ostsee beträgt 5,1%, in der Holsteinischen Schweiz rd. 2,5% und in Lübeck knapp 14%. In Bezug auf die gesamten Auslandsübernachtungen machen die Skandinavier im Bereich Ostsee und in der Holsteinische Schweiz 67% bzw. 72% der gesamten Auslandsübernachtungen aus. In Lübeck mit rd. 57% über die Hälfte der Auslandsübernachtungen.

Die nachfolgenden Graphiken verdeutlichen die zunehmende Bedeutung skandinavischer Übernachtungsgäste für die relevanten Reisegebiete.

Abb. 25 Entwicklung Übernachtungen von Skandinaviern nach Urlaubsregionen



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des Statistischen Landesamts Schleswig-Holstein

Die sehr kurze, weit unterdurchschnittliche Aufenthaltsdauer der Skandinavier (auch in den typischen Urlaubsregionen) ist ein Indikator für eine ausgeprägte Transit- und Stop-Over-Funktion Schleswig-Holsteins (ggf. auch Kurzurlaube).

Tab. 8 Ø Aufenthaltsdauer skandinavischer Übernachtungsgäste

Herkunftsland	Ø Aufenthaltsdauer Ostsee	Ø Aufenthaltsdauer Lübeck
Dänemark	2,3 Übernacht.	1,8 Übernacht.
Schweden	1,7 Übernacht.	1,5 Übernacht.
Norwegen	1,7 Übernacht.	1,8 Übernacht.
Finnland	1,5 Übernacht.	1,4 Übernacht.
Deutschland	4,3 Übernacht.	2,2 Übernacht.

* nur Beherbergungsbetriebe = 9 Betten

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Entsprechend der unterschiedlichen Verweildauer nach Nationalitäten können die dänischen Gäste teilweise auch als Kurzurlauber interpretiert werden, während Schweden, Norweger und Finnen stärker Stop-Over-Gäste darstellen. Nach Einschätzung des European Travel Monitor (auf Basis von Befragungsergebnissen, jedoch mit geringer Fallzahl) für das Ostseegebiet inkl. Hinterland wird geschätzt, dass über 50% der Übernachtungen von Skandinaviern auf der Durchreise getätigt werden. Dem Argument hoher Stop-Over-Anteile stehen die hohen Übernachtungszahlen in Wangels / Weißenhäuser Strand mit seinem vielfältigen Freizeitangebot entgegen. Es entfallen nach Angaben der Deutschen Tourismus Zentrale (2009) rd. 1/3 der Übernachtungen von Dänen und Schweden im Reisegebiet Ostsee (= 416.800 Übernachtungen) auf Wangels (= 144.900 Übernachtungen, allerdings inkl. Gäste auf der Durchreise). Bei den anderen skandinavischen Herkunftsländern sind diese Anteile jedoch deutlich geringer. Die vorliegenden Daten lassen somit keine eindeutige Aussage über den Stop-Over-Anteil der skandinavischen Übernachtungen in der Untersuchungsregion zu. Eine spezifische Marktforschung könnte hier Klarheit schaffen. Aufgrund der Einschätzungen der regionalen Tourismusakteure und der kurzen Verweildauer der Skandinavier kann jedoch ein Anteil an Stop-Over-Übernachtungen von 50% in der nördlichen Untersuchungsregion als realistisch gelten.

2.3.2.4 Skandinavische Gäste nach Besuchsmotivation

Für eine zukünftig stärkere Ansprache skandinavischer Gäste, die mit der FBQ ein „ganzes Stück näher“ an die Untersuchungsregion rücken, ist die Kenntnis des Urlaubsverhaltens, der (gewünschten) Aktivitäten und der für die skandinavischen Gäste interessanten Themen- und Markenfelder für die Fortentwicklung des Tourismusproduktes bedeutsam.

Nach Angaben der DTZ (2009) entfallen nur rd. 15% der Urlaubsreisen der Dänen nach Deutschland auf Urlaub in den Feriengebieten (Schweden sogar nur 2%). Dominierend sind Rundreisen, Städte- und Eventreisen und sonstige/private Anlässe.

Tab. 9 Urlaubsart der Skandinavier in Deutschland

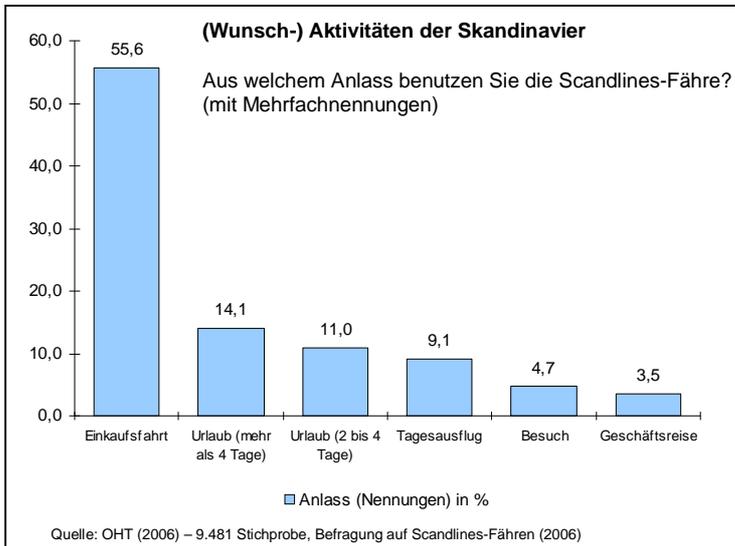
Urlaubsart in Deutschland	Dänen (in %)	Schweden (in %)
Urlaub in Feriengebieten	15,0	2,0
- davon Küsten-Urlaub	4,0	k.A.
Rundreisen	13,0	16,0
Städte- & Eventreisen	27,0	48,0
Sonstige/private Anlässe	35,0	30,0
Sporturlaub	4,0	11,0
Freizeitparks	4,0	k.A.

Quelle: Deutsche Zentrale Tourismus e.V. (2009), Mehrfachnennungen

Interessante Resultate hinsichtlich der Aktivitäten der Skandinavier, die die Scandlines-Fähre nach Deutschland nutzen, ergeben sich aus einer Befragung des OHL (2006). Auffallend ist die außerordentliche Bedeutung von Einkaufsfahrten, die zum überwiegenden Teil auf Preis-

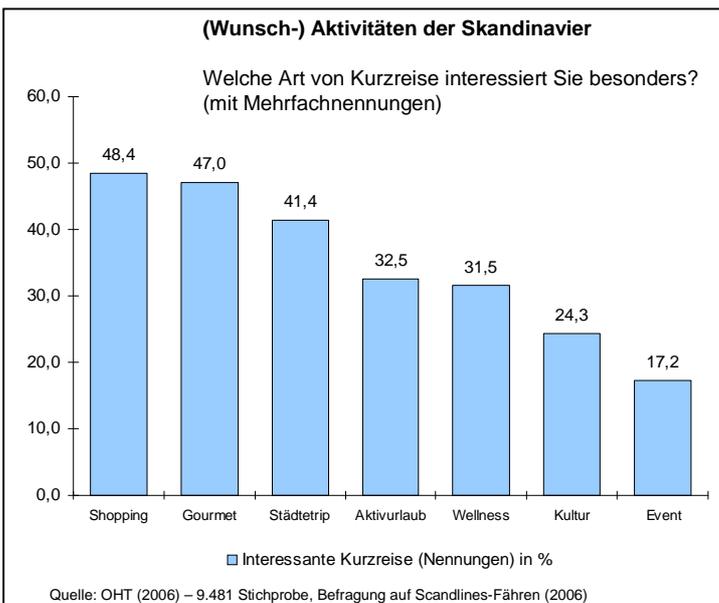
differenzen im Einzelhandel (Grenzhandel) zurückzuführen sind. Rund 9% der Gäste nutzen die Fähre anlässlich eines Tagesausflugs.

Abb. 26 Anlass der Scandlines-Fährfahrt



Gefragt danach, welche Art von Kurzreise für die skandinavischen Scandlines-Nutzer von besonderem Interesse sind, liegen die Kurzreisearten „Shopping“, „Gourmet“, „Städtetrip“ an der Spitze, dicht gefolgt von „Aktivurlaub“ und „Wellness“. Etwas weniger relevant sind Kurzreisen in Verbindung mit „Kultur“ und „Event“.

Abb. 27 Arten interessanter Kurzreisen



Tab. 10 Interessante Markenfelder / Aktivitäten nach Priorität

Markenfelder	1. Priorität	2. Priorität	3. Priorität	4. Priorität
Strand & Baden	19,7	15,0	9,4	11,0
Shopping	14,7	21,0	16,6	14,4
Städtetrips	13,5	16,9	15,0	17,9
Wellness	11,0	5,0	8,8	6,6
Essen & Trinken	10,7	16,0	21,6	18,5
Campen	9,1	2,8	5,0	3,1
Golf	6,0	1,3	0,3	1,6
Kultur	5,6	8,2	11,6	7,8
Laufen & Walken	3,8	3,1	2,2	4,1
Segeln	2,5	3,4	1,6	1,9
Events	1,9	4,7	6,0	10,0
Radfahren	1,6	1,9	1,3	2,5
keine Angaben	0,0	0,6	0,6	0,6

Quelle: Befragung OHT

Aufbauend auf Marktforschungsergebnissen werden folgende touristische Angebote und Themenfelder von skandinavischen Gästen in der deutschen Fehmarnbeltregion nachgefragt: Wasserfreizeit und Segeln, Shopping/Einkaufen und Essen/Trinken, Gesundheitsangebote und Wellness, Erlebnisangebote und Attraktionen, Sport und Golf sowie Städtetrips. Diese Themenfelder entsprechen den Stärken und Ressourcen der deutschen Fehmarnbelt-Region und sind auch in Zukunft weiter fortzuentwickeln.

Die genannten Themenbereiche sind grundsätzlich auch für eine Ansprache deutscher Ferienurlauber geeignet. Maßnahmen und Projekte im Rahmen der FBQ sollten sich demnach nicht allein auf skandinavische Gäste konzentrieren, sondern auch für eine Gästebindung und Gästegenerierung anderer touristischer Quellgebiete sorgen. Bei begrenztem Mitteleinsatz und neuen Marktchancen (Quellgebieten) verspricht eine solche Strategie eine Maximierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses in Hinblick auf begrenzte öffentliche und private Ressourcen.

2.3.2.5 Angebots- und Planungssituation

Die folgenden Ausführungen können entsprechend dem Auftrag nicht als dezidierte Markt- und Bedarfsanalyse sondern vielmehr als Tendenzaussage interpretiert werden.

Beherbergungssegment insgesamt: Schleswig-Holsteins Ostseeküste musste in den letzten Jahren deutlich Marktanteile im Tourismus u.a. an die Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns (mit teils modernen, großen Beherbergungseinrichtungen) abgeben. Die Hotellerie an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste (kleinteiliger und inhomogener Markt mit wachsender internationaler Konkurrenz im gesamten Ostseeraum) ist durch eine deutlich unterdurchschnittliche Betriebsgröße gekennzeichnet:

- SH-Ostsee: Ø 49,6 Betten pro Betrieb (Ostsee internat.: Ø 84)
- Meckl. Ostseeküste: Ø 71,1 Betten pro Betrieb
- Rügen/Hiddensee: Ø 65,7 Betten pro Betrieb
- West-Schweden: Ø 128,3 Betten pro Betrieb
- Polen (Westpommern) Ø 84,2 Betten pro Betrieb
- Estland Ø 82,8 Betten pro Betrieb

Neben einer unterdurchschnittlichen Betriebsgröße sind die Beherbergungseinrichtungen in Schleswig-Holstein durch ein hohes Durchschnittsalter gekennzeichnet. Nach Unternehmensbefragungen im Auftrag der IHK Schleswig-Holstein sind in Schleswig-Holstein 81,1% der Beherbergungsbetriebe älter als 25 Jahre (in Mecklenburg-Vorpommern liegt der entsprechende Anteil nur bei 31,9%).

Problembereiche im Tourismus von Schleswig-Holstein und in der nördlichen Untersuchungsregion werden in einer unzureichenden Qualität der Beherbergungseinrichtungen (Optimierungsbedarf) gesehen. Somit wird von den Touristikern das Thema „Qualität/Qualifizierung“ als wichtiger Handlungsbereich genannt (vgl. auch touristisches Leitprojekt des Landes Schleswig-Holstein „Qualitäts- und Qualifizierungssystem“). In Bezug auf die Qualität der Beherbergungseinrichtungen wird zukünftig einer verstärkten Umsetzung der Klassifizierungssysteme (DEHOGA, DTV) - auch in der Untersuchungsregion - eine große Bedeutung zukommen. Im Bereich der DEHOGA-Klassifizierung liegt Schleswig-Holstein mit rd. 35,7% zertifizierten Betrieben nur im Mittelfeld. Im gehobenen Sternesegment besteht nach Angaben des Tourismusbarometers für Schleswig-Holstein noch Aufholbedarf (unter 30% der klassifizierten Betriebe befinden sich im 4- und 5-Sternesegment).

Auch bei den DTV klassifizierten Ferienhäusern, Ferienwohnungen und Privatzimmern wird lt. aktuellem Tourismusbarometer im gehobenen Bereich ein Verbesserungsbedarf gesehen. (Anteil im 4- und 5-Sternebereich in Schleswig-Holstein: knapp 31,0%, Bundesdurchschnitt: 37,6%, Mecklenburg-Vorpommern: 50,5%).

Aus den Erfahrungen anderer Tourismusregionen können große (spektakuläre) Hotels, Feriendörfer oder Resorts als Katalysator und Impulsgeber für Qualitätsoptimierungen und private Investitionen dienen und mittel-/langfristig zu einer Zukunftssicherung des Tourismus einer Region sorgen. In diesem Zusammenhang ist jedoch auf eine Reihe schwieriger Hotelprojekte an der Ostseeküste hinzuweisen. Laut Pressemeldungen sind in jüngerer Zeit Hotel-Projekte (teils an prominenten Standorten geplant) in Niendorf, Scharbeutz und Haffkrug aus den unterschiedlichsten Gründen ins Stocken geraten. In Travemünde hingegen ist das Hotelprojekt „weitere Ausbaustufen Waterfront/Priwall“ weiterhin in Planung.

Die folgenden Hotelprojekte in Ostholstein und Lübeck sind vor Kurzem **realisiert** worden:

- Strandhotel, Grömitz
- Hotel Belveder (an der Ostsee Therme), Scharbeutz
- Feriendorf am Lensterstrand, Grömitz
- Sierksdorf: Sarcon-Feriendorf am Hansa-Park
- Feriencentrum der Weisenhäuser Strand GmbH & Co. KG (erhebliche Investitionen in die touristische Infrastruktur)
- Priwall Feriendörfer (insg. 135 Ferienhäuser mit 900 Betten), davon sind etwa drei Viertel erstellt. Privatverkauf & Vermietung an Touristen über Landal Green Parcs (bis-her sehr gute Auslastung der Ferienhäuser bei hoher Nachfrage durch Niederländer).
- 4*-Atlantic Hotel Lübecker Altstadt (272 Betten)
- Hotelprojekt am Lübecker Altstadtrand Treffhotel am Bahnhof (= Ramada 3*-Hotel)

In Planung bzw. in der Diskussion sind u.a.:

- Hohwachter Bucht: Ausbau Schloss Weißenhaus zu einem Fünf-Sterne Lodge Resort (Realisierung 1. Abschnitt bis 2011 geplant)
- Grömitz: "Neue Mitte Grömitz", Hotelentwicklung im Rahmen der Erweiterung des Komplexes Grömitzer Welle
- Heiligenhafen: 4*-Hotel und Seebrücke mit Ferienhaussiedlung, Apartmentanlage auf dem Standort Steinwarder (Stadthotel in Hafennähe)
- Heiligenhafen: Golfressort auf dem „Hohen Ufer“ (zurzeit zurückgestellt)
- Priwall/Travemünde: Feriendorf-, Hotel- und touristische Infrastrukturentwicklung im Rahmen der Projektierung "Waterfront" (Feriendorf in Realisierung, weitere Bauabschnitte in Planung)
- Dahme: Ressorientwicklung mit Yachthafen, Hotel und Apartments
- Großenbrode: Ostseeapartments und Feriendorf am Fehmarnsund (Kristensen Group)
- Burg/Fehmarn: 4*-Hotel und Apartments am Burger Südstrand (beim IFA-Feriencentrum)
- Fehmarn/Burg-Binnensee: „De Hoben“ 60 ha-Projekt mit Hotel, Apartments und Ferienhaussiedlung (zurückgestellte Überlegung)
- Fehmarn: Projekt Golfhotel mit Ferienhausanlage zwischen Golfanlage Fehmarn und Camping- und Ferienpark Wulfener Hals (Hotel mit 60 Apartments und 121 Ferienhäuser)
- Kellenhusen: Hotelentwicklung auf dem Standort Freibad (Vorplanungen)
- Travemünde: Weitere Hotelentwicklung in Travemünde („Fischereihafen TTHC“) in Verbindung mit einer Erweiterung der Kapazitäten des bestehenden Columbia-Hotels („Gästehaus“)
- Travemünde: Hotelneubau anstelle der Brache des Spaßbades Aqua Tops ist aufgrund von Vertragsmodalitäten noch unklar.

Aus Gutachtersicht können (vorbehaltlich einer spezifischeren Projektbewertung und Untersuchung der Tragfähigkeit und Verträglichkeit bzw. möglicher lokaler / regionaler Konfliktpotenzien)

ale) die geplanten Beherbergungsprojekte zu einer zukunftsgerechten Fortentwicklung der Beherbergungsinfrastruktur beitragen. Auch wenn im Einzelfall Wettbewerbsbeziehungen entstehen (und auch Marktberichtigungen für nicht mehr zukunftsfähige Beherbergungsangebote resultieren können), kann von neuen und wertigen Angeboten insgesamt eine Stärkung der regionalen Tourismusbranche erwartet werden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Durchschnittsalters der Hotellerie an Schleswig-Holsteins Ostseeküste bedeutend.

Lübeck/Travemünde: In Fachgesprächen bezüglich der Tourismus- und Beherbergungssituation in Lübeck / Travemünde wurden folgende Einschätzungen geäußert:

- Eine erhebliche Übernachtungszahl der skandinavischen Gäste wird auf Stop-Over-Übernachtungen bzw. Zwischenstopps zurückgeführt. Deswegen werden auch Beherbergungseinrichtungen mit Familienzimmern gut nachgefragt.
- Auch die beiden Jugendherbergen in Lübeck sind sehr gut ausgelastet.
- Es wird eine tendenziell mangelnde Qualitätssicherung in den Beherbergungsstätten (über alle Kategorien) festgestellt.
- Eine eindeutige Lücke in einem bestimmten Sternesegment ist jedoch - gerade bei Berücksichtigung der bestehenden Planungen - nicht zu konstatieren. Dennoch führt ein weiterer Ausbau touristisch attraktiver Beherbergungseinrichtungen (z.B. Planung am Priwall / Waterfront) zu zusätzlichen Übernachtungen und wird befürwortet.
- Gerade im hochwertigen Beherbergungssegment sei man mit zwei 5-Sterne-Häusern in Travemünde sehr gut aufgestellt. Jedoch könnte ggf. noch ein Design-Budget-Hotel (z.B. Motel One) die Beherbergungslandschaft in Lübeck sinnvoll ergänzen.
- Als Handlungsmaßnahmen in Hinblick auf die FBQ werden alle Projekte befürwortet, die den Bereich des Lübecker Städtetourismus mit den Bereichen „Kultur“, „Edutainment“, „Shopping“ etc. stärken.
- Das geplante Hansemuseum (Lübeck als „Königin der Hanse“) wird touristisch - gerade in Verbindung mit der Generierung skandinavischer Gäste - als geeignet eingestuft.

Ostholstein: Aufbauend auf den oben geführten allgemeinen Betrachtungen und Einschätzungen kann ein größeres (außergewöhnliches) Feriendorf- oder Resortprojekt (vorbehaltlich konkreter Standort- und Konzeptüberlegen sowie der Prüfung regionalplanerischer Vorgaben) gerade im Binnenland des nördlichen Ostholsteins / Holsteinische Schweiz oder als Erweiterung und Ergänzung vorhandener Anlagen an der Ostseeküste zu positiven Impulsen für den regionalen Tourismus und zusätzlichen Arbeitsplätze beitragen. Argumente hierfür sind:

- Ein Großressort erzeugt ein eigenes (zusätzliches) Klientel und damit zusätzliche Vermarktungskraft
- Ein Großressort kann als Impulsgeber für Qualitätsoptimierungen, für weitere private Investitionen und die Ansiedlung komplementärer Tourismusangebote dienen
- Ein Großressort kann zu signifikanten positiven regionalökonomischen Wirkungen und Beschäftigungseffekten führen (bei begrenzten Verdrängungseffekten). Ein Großressort kann auch an weniger sensiblen und konflikträchtigen Standorten (nicht zwingend

- an Küstenstandorten) umgesetzt werden, da die Anziehungskraft einen „eigenen Standort schafft“.
- o Je nach Konzept kann das Ressort öffentlich zugängliche Sport-, Golf-, Wellness- & Freizeitangebote für Urlauber + Einheimische vorsehen (-> Versorgungsfunktion).
- o Ganzjährig betriebene Ressorts oder Feriendörfer können zudem zu einem Abbau der starken Saisonalität der Nachfrage führen.
- o Durch integrierte Tagungseinrichtungen kann auch der Tagungs- und Kongressmarkt gestärkt und ausgebaut werden.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass Großressortprojekte anfänglich häufig zu Widerständen bei lokaler Bevölkerung, Tourismuswirtschaft und Kommunalpolitik führen. Eventuell ist ein Prozess, bei dem sich alternative Standortgemeinden um Neukonzepte mit Realisierungspartnern bewerben können, eine innovative Herangehensweise zur harmonischen Projektumsetzung (-> Wettbewerb um Konzepte/Investitionen).

In den sehr hohen Übernachtungszahlen von Skandinaviern in Wangels / Weißenhäuser Strand, im Resort „Land Fleesensee“ sowie in der positiven Marktresonanz des Ferienparks „Lalandia“ kann ein Indiz gesehen werden, dass große Beherbergungsangebote mit integrierten Sport- und Freizeitangeboten auf ein hohes Interesse von Skandinaviern treffen.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, fragen Skandinavier bei Deutschlandreisen schwerpunktmäßig Unterkunftsformen im oberen Qualitätssegment nach:

Tab. 11 Nachgefragte Übernachtungsqualitäten von Skandinaviern

Unterkunftsform	Dänen (in %)	Schweden (in %)
Bezahlte Unterkünfte	88,0	94,0
Hotel	61,0	87,0
- First Class	28,0	29,0
- Mittelklasse	22,0	47,0
- Budget Hotels	11,0	11,0
Ferienhaus	12,0	5,0
Zelt/Wohnwagen/-mobil	11,0	k.A.
Privat (Freunde, Verwandte)	5,0	6,0

Quelle: Unterkunftsform in Deutschland, Deutsche Zentrale Tourismus e.V. (2009)

Weitere Angebotsbausteine: Neben einer allgemeinen Forcierung der Qualitäts-/Zertifizierungsaktivitäten im Beherbergungsbereich und ggf. einem Großressort/Ferienpark mit Freizeiteinrichtungen als Projektansatz wird auch eine weiterführende Prüfung folgender Bausteine vorgeschlagen:

- Wellness-Hotels (zur Stärkung des Zukunftsbereichs „Gesundheitstourismus“, „Medical Wellness“, Urlaub mit präventiv-regenerativem Charakter, Gesundheitsreisen gefördert durch Krankenkassen)
- Motels (zur Nutzung des Transitverkehrs, ggf. im Rahmen von Autohöfen)
- Reisemobilstellplätze (als Transitstellplatz)

In den transitbezogenen Übernachtungseinrichtungen (**Motels, Reisemobilstellplätze**) sind entsprechende Informations- und Tourismusmarketingplattformen zu integrieren. So können die Durchreisenden für zukünftige längere Aufenthalte in der Tourismusregion gewonnen werden. Mögliche Standorte für Motels können (ggf. neue) Autohöfe / Raststätten im Norden und Süden der Untersuchungsregion sein. Reisemobilstellplätze können ebenfalls im Norden und Süden der Untersuchungsregion (evtl. speziell am Fehmarnbelt-Brückenkopf (vgl. Pont de Normandie oder Storebaeltbrücke) ggf. in Nachbarschaft zu einem Welcome Center) umgesetzt werden.

Reisemobilstellplätze bestehen bereits insbesondere auf Fehmarn, Heiligenhafen, Grömitz, Scharbeuz, Neustadt, Lensahn, Lübeck/Travemünde, Bad Oldesloe, Reinfeld und vereinzelt im Hinterland z.B. in Ratzeburg und in der Holsteinischen Schweiz. Diese Stellplätze sind oft von begrenzter Kapazität, ohne nennenswerte Infrastruktur oder in Campingplätze integriert. Neue Reisemobilstellplätze sollten auf den durch die FBQ verstärkten Transitverkehr abzielen, jedoch auch gleichzeitig eine Werbefunktion für die Region wahrnehmen. Transitorientierte Reisemobilstellplätze müssen nicht zwingend in direkter Nähe der A1 platziert werden, sollten jedoch eine gute Erreichbarkeit der A1 aufweisen.

Laut Tourismusbarometer Schleswig-Holstein konnten **Freizeitparks, Zoos/Tierparks und Naturinfo-Zentren** die Besucherzahlen im Zeitraum Januar bis April 2009 gegenüber dem Vorjahr (aufgrund günstiger Witterungsbedingungen) deutlich steigern, während die Nutzerzahlen von Stadtführungen, Museen, Erlebnisbädern deutlich abnahmen. Es folgt eine Liste mit Besucherattraktionen, Edutainment Center, Freizeitparks, Indoor-Spielplätzen im Untersuchungsraum (Auswahl):

- Hansa-Park, Sierksdorf (etwa 1,0 Mio. Gäste p.a.)
- Sea Life Center, Timmendorfer Strand (rd. 300.000 Gäste p.a.)
- Meereszentrum Fehmarn (gut 400.000 Gäste p.a.)
- Karl-May-Festspiele, Bad Segeberg (etwa 200.000 bis 300.000 Gäste p.a.)
- Fledermauszentrum, Bad Segeberg
- Fehmarn-Attraktionen (u.a. U-Boot-Museum, Experimenta, Modelleisenbahn)
- Museum für Natur und Umwelt, Lübeck (+ weitere Museen in Lübeck)
- Ostseestation Priwall
- Erlebniswald Trappenkamp
- Wallmuseum Oldenburg
- Activ-Hus Heiligenhafen
- Eselpark, Nessendorf / Haus der Natur Cismar / Museumshof Lensahn

- Zoos und Tierparks (z.B. Wildpark Eekholt, Tierpark Lübeck, Zoo Arche Noah)
- Hallenspielflächen in Heiligenhafen, Grömitz, Lübeck, Stockelsdorf
- Abenteuer-Dschungelland, Weißenhäuser Strand

Aktuelle Planungen (Auswahl) sind:

- Hansemuseum Lübeck (rd. 125.000 Gäste p.a. erwartet)
- Wissenschaftlich-touristisches Projekt Mensch-Energie-Natur, Nienthal/Lütjenburg

Auffällig ist die Ballung an (teilweise kleineren) Attraktionen auf Fehmarn, welche die Insel heute schon zu einer „Freizeit- oder Erlebnisinsel“ mit Ausrichtung auf Familien mit Kindern macht. Eine Stärkung dieser Positionierung scheint im Rahmen der verbesserten Erreichbarkeit durch die FBQ sinnvoll.

Eine Analyse des DWIF (Tourismusbarometer 2009) hat ein zusätzliches Nachfragepotenzial für **edutainmentorientierte Anlagen** von 2,1 Mio. Jahreshäufigen Gästen für Schleswig-Holstein ermittelt. Dem Gesamtpotenzial von rund 8,4 Mio. Besuchern p.a. (Urlauberlokalverkehr und Wohnortausflugsverkehr) steht ein aktuelles Besuchsaufkommen von 6,3 Mio. Besuchern p.a. gegenüber. Bei räumlicher Betrachtung wird für die Nordseeküste wegen den vorhandenen umfangreichen Angeboten - u.a. Multimar Wattforum (Tönning), Erlebniszentrum Naturgewalten (List), Sturmflutenwelt (Büsum), AÖZA (Albersdorf) - ein eher abgeschöpftes Potenzial (kein Zusatzbedarf) attestiert. Dem ursprünglich geplanten Science Center in Kiel wurde demnach noch ausreichendes Potenzial zugeordnet.

Durch die FBQ kann u. U. von einer Steigerung des aktivierbaren Nachfragepotenzials für Edutainmentanlagen ausgegangen werden; Gründe hierfür sind:

- Vergrößerung des Einzugsgebietes (Steigerung der Nachfragepotenziale) durch Destinationsbildung von (größeren) Edutainmentanlagen (gerade in Kooperation mit anderen Freizeitanlagen und eigenen oder externen Beherbergungsmöglichkeiten).
- Erhöhung der Wiederholungsbesuchsquote durch interaktive Erlebniskonzepte (für den Einwohnermarkt).
- Ausweitung des Nachfragepotenzials für die Untersuchungsregion (speziell für die Standorte mit Nähe zum Fehmarnbelt) durch die feste Querung.
- Umsetzung von komplementären Erlebniskonzepten (hinsichtlich Thema, Zielgruppen, Erlebnispositionierung, Interaktivität) zum Angebotsbestand.

Anzumerken ist, dass in der Untersuchungsregion noch kein größeres **Edutainmentcenter** realisiert wurde. In der Region dominieren die Aquarien in Timmendorf und auf Fehmarn. Das ursprünglich für Kiel geplante Science Center ist aufgrund von Finanzierungsproblemen zunächst gescheitert. Vor dem skizzierten Hintergrund kann die Markt- und Bedarfssituation für eine Edutainmentanlage auf Fehmarn (z.B. Erlebnisstrand mit Indoor- und Outdoorbereich) ggf. als Nachnutzung eines Querungs-Informationszentrums oder ein Edutainmentpark mit

erlebnisorientierter Umsetzung von Inselthemen) und eine edutainmentorientierte Leuchtturmattraktion in Lübeck (z.B. Hansemuseum) als durchaus positiv eingeschätzt werden.

Eine hohe touristische Bedeutung mit etwa 1,0 Mio. Jahrgästen kommt dem Hansa-Park in Sierksdorf zu. Im Segment der klassischen **Erlebnis- und Freizeitparks** sind wahrscheinlich keine weiteren freien Marktpotenziale vorhanden. Es wäre zu diskutieren, ob ein Edutainmentpark auf Fehmarn, der nach Gutachtereinschätzung den Tourismus auf Fehmarn erheblich stärken würde, trotz der Distanz und deutlicher Unterschiede hinsichtlich Themen, Dimensionierung und Erlebnisorientierung in begrenztem Umfang im Wettbewerb zum Hansa-Park stehen würde. Selbstverständlich sind auch im Bereich der Edutainment- und Freizeitanlagen (nach spezifischeren Konzept- und Standortüberlegungen) weitergehende Bewertungen zur Markt- und Bedarfssituation sowie Berücksichtigung regionalplanerischer Vorgaben notwendig.

Falls eine Umsetzung von Edutainmentprojekten geplant ist, sollten lokale Akteure der Tourismuswirtschaft (z.B. Betreiber von Freizeitanlagen) in diese Projekte eingebunden werden. Dies könnte von Cross-Marketing bis hin zur vollständigen Übernahme des Betriebs neuer Erlebnisangebote reichen.

Wie die Besuchszahlen zeigen, werden Freizeit- und Erlebniskonzepte von Skandinaviern stark nachgefragt und sollten daher als Wettbewerbsvorteil gegenüber den dänischen Feriengebieten und anderen Küstenregionen (z.B. Mecklenburg-Vorpommern) gestärkt werden. Dies ist umso bedeutender, da die Untersuchungsregion hinsichtlich der Aspekte „Landschaft und Natur“ über keinen herausragenden Wettbewerbsvorteil gegenüber dänischen oder skandinavischen Feriengebieten oder gegenüber den Küstenregionen in Mecklenburg-Vorpommern verfügt.

Im Untersuchungsraum befinden sich die Segelreviere „Lübecker Bucht“ und „Fehmarn“. Das Revier „Lübecker Bucht“ verfügt über 31 Häfen mit rd. 5.400 Liegeplätzen und das „Revier Fehmarn“ über 14 Häfen mit rd. 3.300 Liegeplätzen (Stand 2008, Planco-Gutachten). Herausragende Häfen sind in der Lübecker Bucht die „ancora marina“ (Neustadt) mit 1.400 Liegeplätzen und der Yachthafen Grömitz mit 780 Liegeplätzen. Im „Revier Fehmarn“ sind die Marina Heiligenhafen mit knapp 1.000 Liegeplätzen und der Yachthafen Burgtiefe (Fehmarn) mit knapp 600 Liegeplätzen hervorzuheben. Die Auslastung der **Sportboothäfen** (anhand fest vermieteter Plätze für Vereine und Dauerlieger) ist in der „Lübecker Bucht“ mit 88% sehr hoch. Im „Revier Fehmarn“ liegt der Auslastungsgrad bei 83% nur leicht darunter. Die beiden wichtigsten Planungen im Revier „Lübecker Bucht“ sind:

- Neuer Yachthafen zwischen den Ortsteilen Scharbeutz und Haffkrug mit 380 Liegeplätzen für Dauerlieger und Gäste mit touristischen Einrichtungen (Promenade, Gastronomie, Hafenshops, Minigolf etc.)

- Neuer Yachthafen am südlichen Ortsrand von Dahme mit 200 Liegeplätzen für Gastlieger im Zuge einer touristischen Entwicklung (Hotel, Ferien- und Eigentumswohnungen, Wellness, Gesundheitszentrum, maritimes Gewerbe)

Trotz der Gesamteinschätzung im „Planco-Gutachten“, dass kein vordringlicher Bedarf an neuen Liegeplätzen bzw. Häfen an der Ostseeküste im Untersuchungsraum vorhanden ist, kommen die Verfasser des „Standortkonzeptes Sportboothäfen“ zu dem Schluss, dass die beiden Sportboothafenplanungen in Dahme und Scharbeutz eine weitere Verbesserung der bereits guten Hafenvielfalt und -dichte in der Lübecker Bucht erwarten lassen. Neue Häfen führen zu einer Verdichtung des Hafennetzes und erhöhen die Auswahlmöglichkeit für Segler und Motorbootfahrer. Die Gesamtattraktivität des Segelreviers steigt. Darüber hinaus bewirkt gerade die Hafenplanung in Dahme einen Lückenschluss zwischen der Lübecker Bucht und dem Nachbarrevier Fehmarn. Die Wegstrecke zwischen den beiden Revieren würde sich von heute 17 sm auf zukünftig 8,5 sm halbieren, und so zu Sicherheit und Attraktivität beitragen. Planco geht zusätzlich davon aus, dass die Yachthäfen für beide Orte eine deutliche Aufwertung der touristischen Attraktivität nach sich ziehen würden. Jedoch wird auch auf eine Verschärfung des Wettbewerbs zwischen den Sportregionen durch Neuprojekte hingewiesen.

Neben einigen landseitigen Optimierungen der Yachtwerft Klemens, Yachthafen Burgtiefe und Marina Heiligenhafen ist, nach Planco-Gutachten, die größte Planung im Revier „Fehmarn“, der Bau eines neuen Sportboothafens am Standort des bestehenden Yachthafens Burgstaaken (Fehmarn) mit 550 Liegeplätzen und 20 Ferienhäusern auf dem Wasser. Die Experten kommen zu der Einschätzung, dass die land- und wasserseitige Entwicklung des Hafens Burgstaaken aufgrund des schlechten Zustands dringend notwendig ist. Auch die Installation von Ferienhäusern auf dem Wasser ist aus boottouristischer Sicht generell zu befürworten. Jedoch werden Probleme in der mehr als Verdreifachung der heutigen Kapazität gesehen, gerade in Bezug auf den Konkurrenzstandort Burgtiefe. Eine moderate Erweiterung auf maximal 250 Liegeplätze wird als ausreichend eingestuft ist aber unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eher schwierig zu finanzieren.

Perspektivisch werden durch die Verbesserung der landseitigen Autobahnverbindung nach Fehmarn positive Impulse für die Häfen auf Fehmarn erwartet. Mit Bezug auf eine mögliche **Nachnutzung** des derzeitigen **Scandlines-Fährhafens in Puttgarden als Sportboothafen** lassen sich aus dem Planco-Gutachten folgende Schlüsse ziehen (vorbehaltlich spezifischerer Untersuchungen):

- Fehmarn ist aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb der südlichen Ostsee ein idealer Ausgangspunkt für „Törns“ in die dänische Süd-Ostsee. Eventuell könnte ein Sportboothafen an der Nordküste Fehmarns ein „Tor nach Dänemark“ darstellen.
- Es fehlt ein Sportboothafen im nördlichen Fehmarn. Alle Sportboothäfen befinden sich an der Südküste der Insel.
- Eine Fehmarnumrundung ist mit ca. 38 sm für einen Tagestörn etwas zu lang (für Durchschnittssegler), kann aber bei guten Windbedingungen geschafft werden. Den-

noch ist die Hafendichte in diesem Revierabschnitt schlecht, da es zwischen Burg im Osten und Orth im Westen keinen Hafen gibt, der von Sportbooten angelaufen werden kann.

- Hinsichtlich netzbezogener Anforderungen wäre ein Sportboothafen in Puttgarden sicherlich positiv zu werten.

Diesen netzbezogenen Argumenten der Nachnutzung eines Yachthafens in Puttgarden stehen jedoch (nach weiterführenden Expertengesprächen) folgende Schwierigkeiten entgegen:

- Scandlines - als Eigentümer des Fährhafens Puttgarden - hat bekundet, den Fährhafen auch nach Inbetriebnahme der FBQ aufrecht zu erhalten. Alternativnutzungen können nur im kooperativen Sinne (Abstimmung, Einbindung, Erreichen einer Win-Win-Situation) erfolgen. Sowohl betriebswirtschaftliche Interessen von Scandlines, weiterer möglicher Projektpartner und regionalökonomische (touristische) Überlegungen (insb. Arbeitsplatzeffekte) sind abzugleichen.
- Ein Sportboothafen in Puttgarden bräuchte mindestens 600 Dauerlieger für einen wirtschaftlichen Betrieb. Das Erreichen einer solch hohen Dauerliegerzahl ist jedoch aufgrund von Standortproblemen des Puttgardener Hafens schwierig.
- Die Standortprobleme für einen Sportboothafen Puttgarden sind u.a.:
 - a) nicht vorhandenes touristisches oder urbanes Umfeld
 - b) keine attraktiven Ziele (Häfen) für Segler im direkteren Umfeld vorhanden
 - c) bestehende Versandungsprobleme
 - d) aufgrund Strömungsverhältnisse, Containerschiffahrt und (ggf. zukünftiger) Brückendurchfahrt schwieriges Seglerrevier (nur für erfahrene Segler geeignet)
 - e) schwierige, anlandige Windverhältnisse

Aufgrund dieser Eigenschaften wäre der Puttgardener Hafen primär als Stützpunkt, Charterhafen, Nothafen und Gästeliegerhafen geeignet. Aus dieser begrenzten Nachfrage (ggf. in Verbindung mit einem niedrigen Preisniveau) lässt sich kaum eine wirtschaftliche Auslastung für einen Sportboothafen Puttgarden erwarten.

Nach ersten Einschätzungen ließen sich die Standortnachteile für Sportboothafennutzer, die sich aus einem (derzeit) unattraktiven Umfeld ergeben, kaum durch ein „künstliches“ touristisches Gesamtkonzept mit ggf. Welcome Center, Erlebnisstrand, Gastronomie, Ferienhausanlage, Wohnmobilstellplatz, Shops, Freizeitnutzungen, Promenade etc. kompensieren (hier müssten jedoch ggf. weiterführende Konzeptansätze (vgl. Port Olpenitz) und Machbarkeitsstudien ansetzen).

Dem Standortcharakter würde möglicherweise eine stärker maritim-gewerbliche Nutzung eher entsprechen. In diesem Zusammenhang wurde in Expertengesprächen auf die **Nachnutzungsoption eines Werftbetriebes mit Tiefwasserhafen** hingewiesen. Dies könnte die Elemente „Dauerausstellung“, „Produktion“, „Reparatur“, „Produktion“ von Schiffen und Yachten beinhalten. In diesem Segment gab es vor der Wirtschaftskrise diverse Standortanfragen bei

der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein. Diese richteten sich jedoch stärker auf urbanere und touristisch zentralere Standorte (z.B. Neustadt i.H.). Ein wesentlicher Problembereich wird jedoch in der mangelnden Verfügbarkeit (geringen Einstellungschancen) von qualifizierten Fachkräften für den Standort Fehmarn gesehen. Auch diese Nachnutzungsvariante könnte in einer umfassenderen Konzeptstudie zu den Potenzialen des Hafens Puttgarden vertieft werden. Bei allen Nachnutzungsvarianten des Hafens in Puttgarden sind neben der betriebswirtschaftlichen Machbarkeit auch die mit den Konzepten verbundenen regionalen Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzeffekte (Ausnutzen der seewassertiefen Hafenanlage) zu berücksichtigen.

2.3.3 Stärken-Schwächen-Profil Tourismus

Nach diversen Experteneinschätzungen (Fachgespräche) und eigenen Analysen (u.a. Veränderung relevantes Nachfragepotenzial durch FBQ) wird räumlich eine (positive / negative) Betroffenheit des Tourismus durch die FBQ in der nördlichen Untersuchungsregion erwartet (Ostholstein, Lübeck). Die nachfolgende Tabelle zeigt wesentliche Stärken und Schwächen im Tourismus der primär betroffenen nördlichen Untersuchungsregion. Chancen und Risiken werden in Verbindung mit der FBQ weiter hinten bei den touristischen Zielen und Strategien behandelt.

Tab. 12 Stärken-Schwächen-Profil der primär betroffenen Untersuchungsregion

Stärken	Schwächen
1) Etablierte Fremdenverkehrsregion	1) Rückläufige Übernachtungszahlen (bei positiven Ankunftsanzahlen)
2) Hohe absolute Übernachtungszahlen	2) Relativ geringe Bettenauslastungen (insb. Ostholstein)
3) Signifikante touristische Wertschöpfung bzw. touristische Arbeitsplätze	3) Hohe Saisonalität der Tourismusanfrage
4) Hochattraktive Natur und Kulturlandschaft	4) Qualitätsnachteile / Investitionsstau in der Tourismusinfrastruktur (Hotels)
5) Ostsee und maritimes Leben als Kernelement des Tourismus (OH)	5) Intensiver Wettbewerb (z.B. Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern, Polen)
6) Ergänzung durch Weltkulturerbe und städtetouristisches Angebot Lübecks	6) Demographische Entwicklung (Chance + Risiko)
7) Langjährige Erfahrung und Professionalität der Tourismusakteure	7) Hohe Abhängigkeit vom Tourismus (insb. in Ostholstein)
8) Vielseitiges Kultur- und Freizeitangebot	8) Dezentrale Tourismusorganisation (-> Landesstrategie)
9) Nähe zum Ballungsraum Hamburg -> Tagesausflugspotenzial	9) Hotellerie: unterdurchschnittliche Betriebsgröße, hohes Durchschnittsalter
10) Relativ preisgünstiges Urlaubsziel (ggü. Urlaubszielen im Ausland)	10) Zurückhaltende Investitionsneigung der Tourismusakteure
11) Recht gute Erreichbarkeit von Süden über die A 1 (Norden Fehmarnbelt)	11) Randlage: Eingeschränkte Erreichbarkeit von Norden
12) Grundsätzlich positive Fördermittellandschaft für Ostholstein	
13) Lübeck profitiert vom Trend zum Städte-/ Kurzurlaub	

* Chancen und Risiken in Verbindung mit der FBQ werden bei den touristischen Strategien und Zielen dargestellt

Eine direkte, intensive Betroffenheit des Tourismus der südlichen Kreise (Stormarn, Herzogtum-Lauenburg und Segeberg) durch die FBQ wird aus Gutachtersicht nicht erwartet. Im Bereich „Nutzung der Transitverkehre“ und „Marketingkooperationen“ sowie „Gesundheits-Tourismus“ können sich jedoch Projektansätze ergeben. Auf die strategischen Möglichkeiten im Tourismus der nicht unmittelbar betroffenen Kreise wird im weiteren Verlauf der Untersuchung und des vorliegenden Berichtes „stellenweise“ eingegangen. Aufgrund der starken Bedeutung des Tagestourismus (entspricht nicht den Kernzielgruppen der Tourismusstrategie des Landes) in den Hamburger Randkreisen stellt sich die Tourismus-Fördermittelsituation (Landesmittel) für diese Kreise negativ dar. Eine Evaluierung der regionalökonomischen Wirkung und Potenziale des Tagestourismus könnten zu einer Objektivierung der Diskussion beitragen. Unabhängig davon sind in einigen Hamburger Randkreisen noch Defizite im Organisationsgrad des Themenfeldes „Tourismus“ erkennbar.

2.3.4 Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale

2.3.4.1 Transit-Verkehr und Durchreisegäste

Prognosen zeigen, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen in Folge des Baus der festen Querung voraussichtlich ansteigen wird. Wie in den vorangegangenen Kapiteln untersucht, wird bereits heute eine signifikante Anzahl an Stop-Over-Übernachtungen durch Transitverkehre induziert. Es ist zu erwarten, dass die FBQ zu einer, zum Verkehrsaufkommen, proportionalen Steigerung der (frequenzbedingten) Übernachtungen führen wird. Durch zusätzliche Maßnahmen im Handlungsfeld Tourismus sollte deshalb angestrebt werden, hieraus positive Effekte für die Region zu erzielen und Verkehre „zu brechen“. Als Beispiele für solche Projekte sind zu nennen: „Marketing in den Quellgebieten Skandinaviens“ bzgl. der Attraktivität der deutschen Fehmarnbeltregion, „stop-over-taugliche Beherbergungsangebote“ (z.B. Motel, Wohnmobilstellplatz), „Welcome-Center“ bei der Einreise nach Deutschland oder auch zusätzliche Attraktionspunkte, „Erlebnis- und Shoppingangebote“ als „Magneten“, um die Durchreisenden zu einem Zwischenstopp in der Region zu gewinnen.

Die nachfolgende Modellrechnung stellt ein mögliches Entwicklungsszenario am Beispiel des Kreises Ostholstein dar und zeigt anhand von Annahmen die möglichen Effekte und Chancen für die Stop-Over-Übernachtungen durch die Zunahme des Transits. Der Modellansatz beruht auf einer Reihe von Annahmen und Plausibilitätsüberlegungen und muss bei Bedarf durch empirische Erhebungen (z.B. Besucherbefragungen von Skandinaviern) untermauert werden.

Tab. 13 Modellrechnung Stop-Over-Übernachtungen durch Frequenzerhöhung FBQ am Beispiel Ostholsteins

Kriterium	Übernachtungen	Kommentar
Übernachtungen	5.272.000	nur gewerblicher Bereich
Anteil Skandinavier	5,1%	Ansatz: Reisegebiet Ostsee
Skandinav. Übernachtungen	268.900	
Anteil stop-over-bedingte Übernachtungen	x 50%	auf der Durchreise
Stop-over-bedingte Übernachtungen	134.450	
Erhöhung Transitverkehr um 60%	x 60%	Lt. Sund & Baelt Holding, 03
Zusätzliche transitinduzierte Übernachtungen	80.670	
x Faktor 1,5 für Graubereich, Camping etc.	121.000	

Annahme 1: Skandinavisches Übernachtungsaufkommen in Ostholstein ist zu 50% aufgrund von Durchreisen stop-over-induziert; Annahme 2: 60%ige Steigerung der Pkw- & Busfrequenzen (4.870 Pkw/Tag in 2008 auf etwa 7.600 Pkw/Tag (Ø Base Case A & B, Sund & Baelt Holding A/S, 2003), auch aufgrund der Verlagerung von Durchreiseverkehr von der A7 auf die A1; Annahme 3: Konstantes Reiseverhalten mit einer zum Verkehr proportionalen Steigerung der Stop-Over-Gästedaten entlang der A1.

Der touristische Graubereich, bzw. die in der offiziellen Beherbergungsstatistik nicht erfasste Übernachtungen (z.B. in Kleinbetrieben unter 9 Betten), nimmt in Ostholstein eine erhebliche Relevanz ein (Faktoren zwischen dem 1,5- bis dem 3,0-fachen auf die statistisch ausgewiesenen Übernachtungen können je nach Teilregion als typisch gelten). Setzt man für Ostholstein in der Modellrechnung einen niedrigen Faktor 1,5 für die statistisch nicht erfassten Übernachtungen an, ergeben sich 121.000 Übernachtungen in Ostholstein. Dies entspricht einem hypothetischen Zusatzbedarf von 1.100 Betten in Ostholstein (bei derzeitigem Auslastungsansatz von 110 Übern./Bett).

Von den skandinavischen Gästen unabhängig ist mit steigenden Reiseverkehren über die FBQ mit Ziel Skandinavien zusätzlich mit Stop-Over-Übernachtungen in der Untersuchungsregion zu rechnen (z.B. Skandinavienurlauber aus Süddeutschland oder Wohnmobilisten aus Italien mit Zwischenstopp in Ostholstein).

Die Daten sind aufgrund der Vielzahl an Berechnungsannahmen nur als Tendenzschätzung einzustufen. Dennoch zeigt sich, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit - bei zunehmenden (Reise-)Verkehren entlang der A1 aufgrund der FBQ - mit steigenden (rein frequenzbedingten) Übernachtungszahlen in der Region gerechnet werden kann. Eine Erweiterung der Modellrechnung auf die Ostseeregion ist nicht sinnvoll, da das Urlaubsgebiet Ostsee auch die nördlicher gelegenen Ostseebereiche Schleswig-Holsteins (z.B. Schlei-Region) umfasst. Diese nördlicheren Gebiete profitieren jedoch nicht direkt von einer Steigerung der Frequenzen auf der A1 durch die FBQ.

Maßnahmen zur Intensivierung der Frequenzeffekte: Die vorangegangene (lineare) Modellrechnung unterstellt keine zusätzlichen Maßnahmen zur Motivation der skandinavischen Transitreisenden für einen Kurz-Stop oder gar Ferienurlaub. Folgende Maßnahmen sind möglicherweise geeignet, den wahrscheinlich zunehmenden Transitverkehr intensiver für den regionalen Tourismusmarkt zu nutzen:

- Der Frequenz-Effekt ist durch verstärktes (grenzüberschreitendes) Destinations-Marketing, Informationen, Kooperationen und neue Angebote zu intensivieren.
- Intensivierung von Marketingmaßnahmen insb. in den Quellgebieten Skandinaviens.
- Stop-over-taugliche (Beherbergungs-)Angebote können ggf. zu einer Erhöhung der Übernachtungszahlen beitragen (z. B. Motel, Wohnmobilstellplätze) – diese Beherbergungsangebote sind ggf. bereits als Unterkunft für Baubeschäftigte in der Bauphase sinnvoll.
- Zusätzliche Attraktionspunkte und Ausflugsziele sind als Verstärker („Frequenzmag-net“) zu realisieren und zu vermarkten (z. B. Erlebnisangebote, Attraktionen, Shopping-Möglichkeiten).
- Optimierung vorhandener und Ausbau von saisonverlängernden Beherbergungsangeboten (mit offen zugänglichen Zusatzangeboten im Bereich Sport, Spiel, Freizeit, Wellness).
- Beibehaltung einer differenzierenden Preisstrategie bei den Unterkünften (den tendenziellen Preisvorteil gegenüber Skandinavien aktiv vermarkten).
- Ergänzung zum Zielgruppenansatz der Tourismusstrategie des Landes durch ein auf Skandinavien ausgerichtetes thematisch-aktivitätsorientiertes Marketing.

2.3.4.2 Einzugsgebietsausweitung

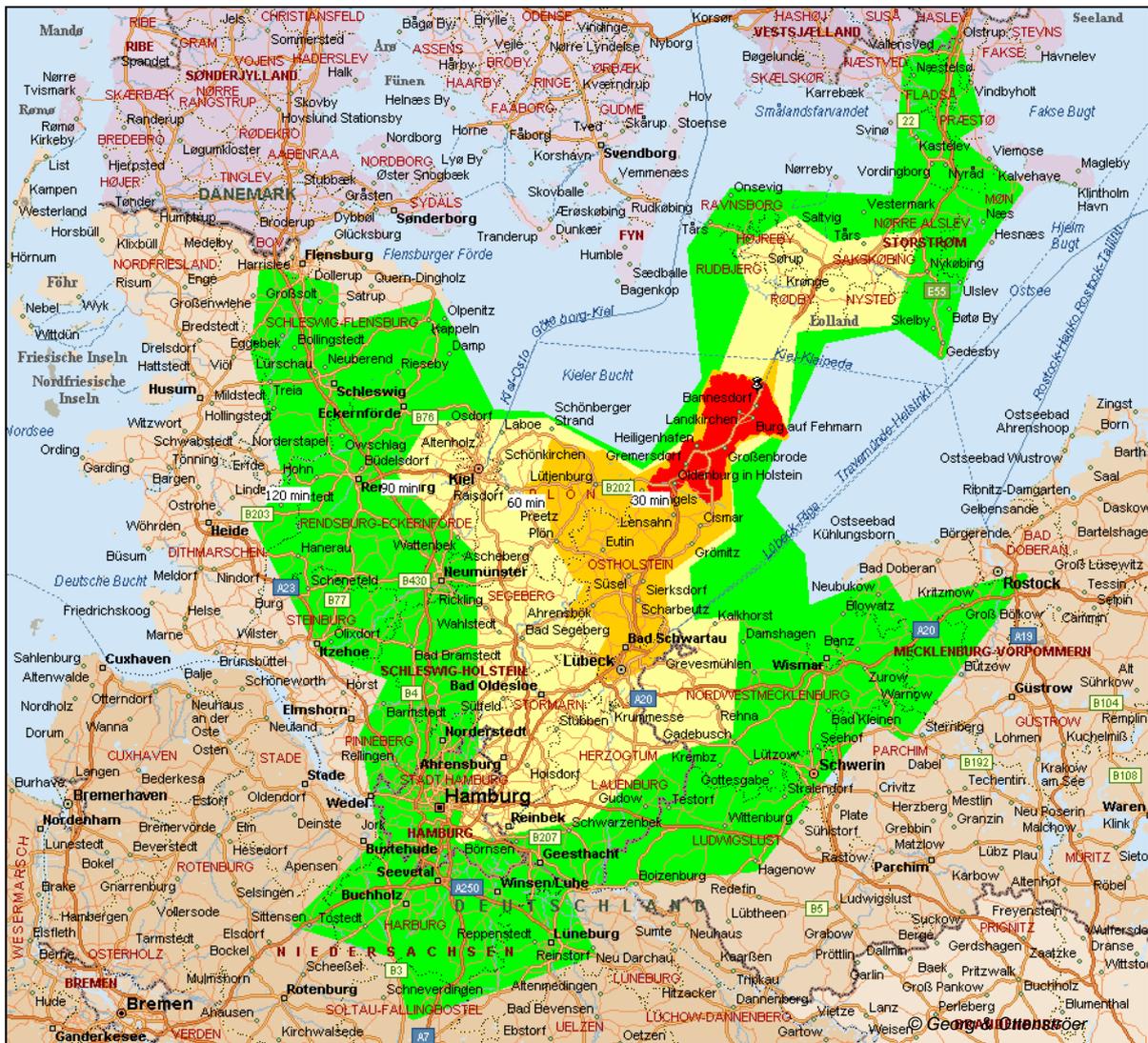
Die FBQ führt zu Einsparungen in der PKW-Fahrzeit von bzw. nach Skandinavien um etwa eine Stunde. Diese Ausweitung der Einzugsgebiete mit fester Querung im Vergleich zum Status-Quo führt zu einem starken Anstieg der dänischen Nachfragepotenziale für Standorte nahe der festen Querung.

Verschiedene Mobilitätsuntersuchungen (u. a. B.A.T Freizeitforschungsinstitut) haben ergeben, dass für Tagesausflüge rd. 2 Std.-Pkw-Fahrzeit (maximal) akzeptiert werden. Auch wenn Tagesausflügler natürlich über eine geringere Bedeutung hinsichtlich touristischer Umsatzleistung und Wertschöpfung verfügen wie Übernachtungsgäste und Ferienurlauber, so sind sie doch als Umsatzbringer für Freizeitanlagen, Gastronomie und Einzelhandel (wie auch als Besuchs-Multiplikator für den regionalen Tourismusmarkt) sehr relevant. Zudem ist es gerade diese Freizeit- und Tourismusinfrastruktur, die eine Region als Ferienurlaubsziel attraktiv macht.

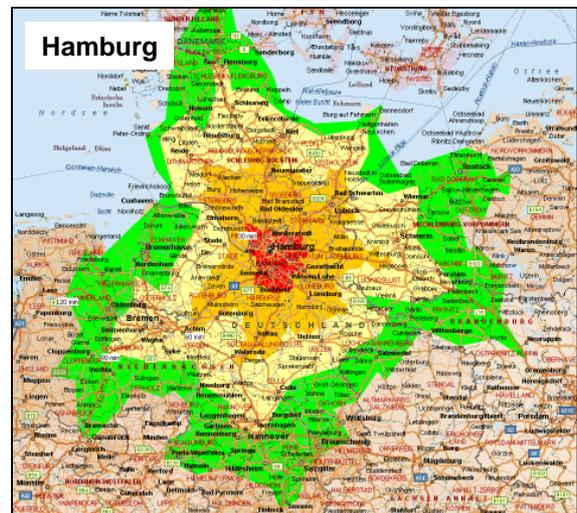
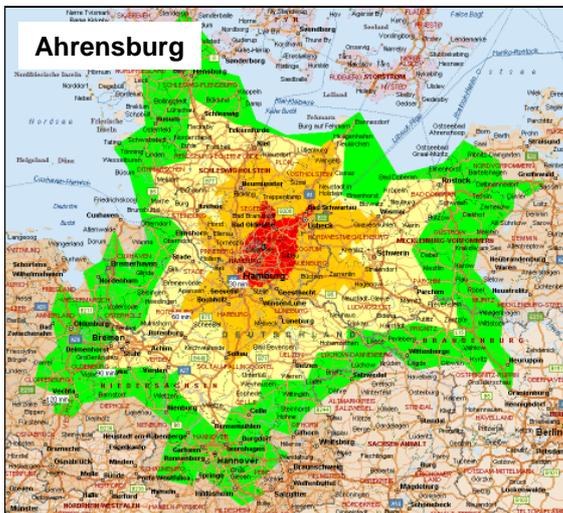
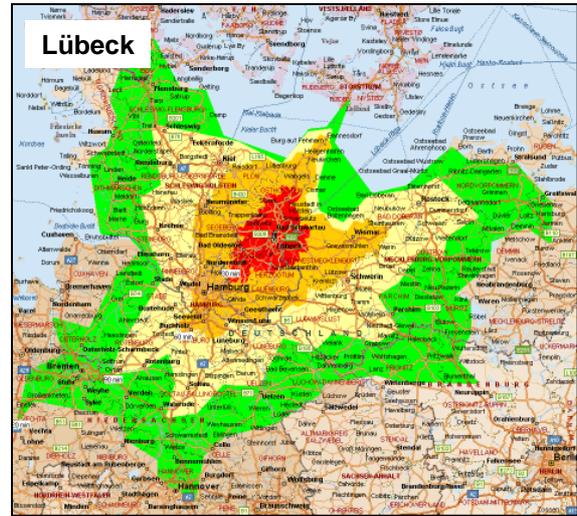
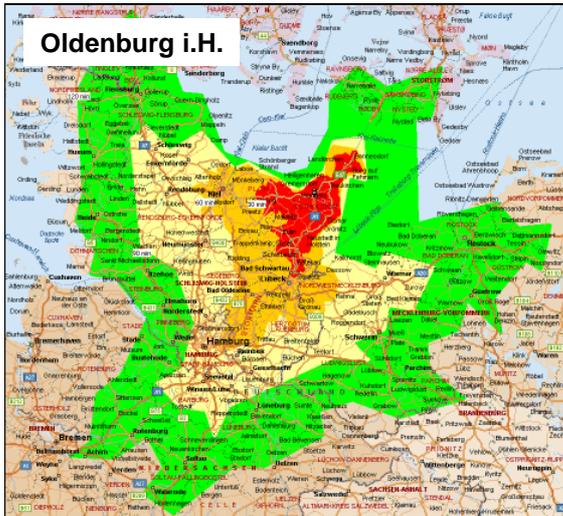
Nachfolgend werden zunächst die Einzugsgebietskarten mit derzeitiger Erreichbarkeit (ohne FBQ) für fünf Städte entlang der A1 (Untersuchungsregion) dargestellt, um darauf hin in Tabellenform die hinter den jeweiligen Einzugsgebietszonen liegenden Einwohnerzahlen zu verdeutlichen. Danach wird ein Vergleich „mit und ohne FBQ“ gezogen und die durch die verkürzte Fahrzeit (aufgrund der FBQ) erreichbaren Gebiete / Einwohner aufgezeigt.

Bei den Karten zeigt sich aufgrund der Zeitverzögerung durch die Fährfahrt die relativ geringe Ausdehnung des nordöstlichen Einzugsgebiets auf dänisches Territorium. Die Begrenzung des Einzugsgebietes aufgrund der Fahrzeitverzögerung ist umso bedeutender je näher der Ort am Fehmarnbelt liegt.

Abb. 28 Einzugsgebietskarten ohne FBQ



Zone	PKW-Fahrzeit
A	0 - 30 Min.
B	30 - 60 Min.
C	60 - 90 Min.
D	90 - 120 Min.



Zone	PKW-Fahrzeit
A	0 - 30 Min.
B	30 - 60 Min.
C	60 - 90 Min.
D	90 - 120 Min.

© Georg & Ottenströer

Die nachfolgend angegebenen Bevölkerungszahlen pro Entfernungzone geben die Zahl potenzieller Tagesausflügler wieder (ohne Berücksichtigung von Barrieren wie z. B. der Maut der FBQ). Die Daten zeigen, dass die Chancen, die dänische Bevölkerung für Tagesausflüge (und ggf. Kurzurlaube) zu gewinnen, signifikant für Orte mit zunehmender Nähe zur FBQ ansteigen. So können beispielsweise den Standort Puttgarden (mit fester Querung) mehr als doppelt so viel Einwohner innerhalb von 30 Autofahrminuten erreichen wie ohne feste Querung. Im Tagesausflugsradius von maximal zwei Stunden Autofahrt gewinnt Puttgarden durch die feste Querung ein dänisches Nachfragepotenzial von über 2 Mio. Einwohnern hinzu. Auch Lübeck wird von der verbesserten Erreichbarkeit Dänemarks und der Öresundregion mit 3,6 Mio. Einwohnern profitieren (Städtetourismus und Kurzurlaube). Bei den weiter vom Fehmarnbelt gelegenen Standorten fallen die nachfrageseitigen Zusatzpotenziale sukzessive geringer aus.

Die nachfolgenden beiden Grafiken verdeutlichen die zusätzlichen Nachfragepotenziale aus Dänemark (Einwohnerzahl absolut und prozentual) die ausgewählte Orte in der Untersuchungsregion mit und ohne FBQ innerhalb von 2 Std. Fahrzeit erreichen können:

Abb. 29 Veränderung Nachfragepotenzial durch FBQ (absolut und relativ)

Puttgarden Einzugsgebiet Fahrzeitzone PKW *	Deutschland mit & ohne FBQ Einwohner D	Dänemark ohne FBQ (heute) Einwohner DK	Dänemark mit FBQ (Betrieb) Einwohner DK	Differenz Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	41.328	0	47.757	47.757
Zone B: 30 - 60 min.	324.416	0	109.762	109.762
Zone C: 60 - 90 min.	1.149.630	110.968	627.203	516.235
Zone D: 90 - 120 min.	3.058.585	162.946	1.513.311	1.350.365
Nachfragepotenzial	4.573.959	273.914	2.298.033	2.024.119
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 50 min mit FBQ				
Einzugsgebiet Fahrzeitzone PKW *	Oldenburg i.H. Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Lübeck Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Ahrensburg Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK	Hamburg Zusatz-Potenzial durch FBQ Einwohner DK
Zone A: 0 - 30 min.	0	0	0	0
Zone B: 30 - 60 min.	157.519	0	0	0
Zone C: 60 - 90 min.	215.934	110.968	0	0
Zone D: 90 - 120 min.	1.423.400	240.537	157.519	47.757
Nachfragepotenzial	1.796.853	351.505	157.519	47.757
* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 60 min mit FBQ				



Puttgarden	Deutschland	Dänemark	Dänemark	Differenz	Differenz
Einzugsgebiet	mit & ohne FFBQ	ohne FFBQ (heute)	mit FFBQ (Betrieb)	Zusatz-Potenzial	Zusatz-Potenzial
Fahrzeitzonen PKW *	Einwohner D	Einwohner DK	Einwohner DK	Einwohner DK	durch FFBQ
					anteilig
Zone A: 0 - 30 min.	41.328	0	47.757	47.757	116%
Zone B: 30 - 60 min.	324.416	0	109.762	109.762	34%
Zone C: 60 - 90 min.	1.149.630	110.968	627.203	516.235	41%
Zone D: 90 - 120 min.	3.058.585	162.946	1.513.311	1.350.365	42%
Nachfragepotenzial	4.573.959	273.914	2.298.033	2.024.119	42%

* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 50 min mit FFBQ

Einzugsgebiet	Oldenburg	Lübeck	Ahrensburg	Hamburg
Fahrzeitzonen PKW *	Zusatz-Potenzial	Zusatz-Potenzial	Zusatz-Potenzial	Zusatz-Potenzial
	durch FFBQ	durch FFBQ	durch FFBQ	durch FFBQ
	anteilig	anteilig	anteilig	anteilig
Zone A: 0 - 30 min.	0%	0%	0%	0%
Zone B: 30 - 60 min.	15%	0%	0%	0%
Zone C: 60 - 90 min.	8%	4%	0%	0%
Zone D: 90 - 120 min.	62%	9%	4%	1%
Nachfragepotenzial	29%	4%	2%	0%

* Daten 2009, Annahme: Verkürzung der Fahrzeit um 60 min mit FFBQ © Georg & Ottenströer Immobilien Consulting

Die Gewinnung des zusätzlichen dänischen Nachfragepotenzials ist allerdings von einem entsprechenden Marketing und touristischen Angeboten abhängig (auch in Abgrenzung zu dem Ausflugszielangebot auf dänischen Boden).

Umgekehrt steigt natürlich auch die Option (von Einwohnern und Urlaubern), Tagesausflüge nach Dänemark zu unternehmen. Während jedoch beim Einwohnermarkt ein Aktionsradius von bis zu 2 Std. PKW-Fahrzeit unterstellt werden kann, beträgt dieser bei Urlaubern vom Urlaubsort aus nur etwa 40 min. Fahrzeit (was die Gefahr eines signifikanten Kaufkraftabflusses von den Urlaubern an der deutschen Ostseeküste und Hinterland nach Dänemark relativiert).

Maßnahmen zur Erschließung (dänischer) Einzugsgebiete und Nachfragepotenziale: Um die zusätzlichen Nachfragepotenziale zu gewinnen (und unabhängig davon auch allgemein den Tourismusstandort zu stärken), ist ein verstärktes touristisches Marketing in Dänemark und Südschweden durchzuführen. Weitere touristische Projekte, um die Möglichkeiten der besseren Erreichbarkeit auszunutzen zu können, sind:

- Stärkung eines grenzübergreifenden touristischen Marketings für die Region in Dänemark mit Blickwinkel auf die nahe zur FBQ gelegenen Ausflugsziele
- Ausbau von Tages-Ausflugszielen (z. B. Edutainmentpark, Erlebnisstrand, Seebühne); insbesondere das Tourismus- und Freizeitangebot mit zunehmender Nähe zur FBQ optimieren, ausbauen und ergänzen
- Erhöhung des Anreizes für dänische Tagesausflügler (Einwohner, Urlauber, Pendler) durch reduzierte Maut (Barrierenabbau); z. B. bei nur 24-Std.-Aufhalten im anderen Land (wie auch bereits heute gehandhabt). Eventuell Einführung eines Bon-Systems (Zusammenarbeit Betreiber FBQ mit touristischen Anbietern).

- Stärkung des Angebots im Bereich Cross-Border-Shopping und für Lübeck weiterführende Profilierung bei den Themen „Shopping“, „Städtetrip“ und „Kultur“ (z. B. Hansemuseum, Weltkulturerbe Altstadt Lübeck).
- Initiierung und Umsetzung einer zwischen der Untersuchungsregion (insb. OH und Lübeck) mit der dänischen Seite abgestimmten Freizeit- und Tourismusinfrastrukturentwicklung, um die Fehmarnbelt-Region als überregionale Urlaubsregion zu stärken und die Attraktivität der Gesamtregion durch sich ergänzende Angebote zu erhöhen.

2.3.4.3 Kurzurlauber und Städtetouristen

Bei Kurzurlaube mit einer Aufenthaltsdauer von 2 bis 4 Tagen (auch Tagungsreisen) wird bei Anreise mit dem Pkw eine Fahrzeit bis etwa 4 Stunden in Kauf genommen. Städtereisen sind ein wesentliches und in den letzten Jahren stark wachsendes Segment des Kurzurlaubs.

Die gesamte Untersuchungsregion (inkl. Hamburg) kann im Segment des Kurzurlaubs von dem hohen (zusätzlichen) Nachfragepotenzial bzw. der besseren Erreichbarkeit der Öresundregion profitieren. Es ist zu vermuten, dass durch die FBQ insbesondere Lübeck mit seinem starken Städtetourismus im Segment des Kurzurlaubssegmentes von der verbesserten Erreichbarkeit der Öresundregion mit 3,6 Mio. Einwohnern profitieren wird.

Die Erreichbarkeit Lübeck – Öresundregion (Kopenhagen, Malmö, Lund etc.) stellt sich mit / ohne FBQ wie folgt dar:

- Anreisezeit ohne FBQ: 3,5 bis 4,5 Std. Fahrzeit
- Anreisezeit mit FBQ: 2,5 bis 3,5 Std. Fahrzeit

Somit liegt Lübeck gerade im „kritischen“ Fahrzeitenbereich für Kurzurlauber zum wichtigen Quellgebiet der Öresundregion und wird deshalb als Städte-/Kurzreiseziel von einer Verkürzung der Fahrzeit durch die FBQ besonders profitieren.

Um diese zusätzlichen Nachfragepotenziale zu nutzen, empfiehlt sich insb. für Lübeck, die Themen „Kultur“, „Shopping“ und „Städtetrip“ weiter zu stärken. In diesen Bereichen sollten neue touristische Produkte geschaffen oder optimiert und entsprechend vermarktet werden. Beispiele sind das geplante „Hansemuseum“ oder die Umnutzung des ehemaligen Villeroy & Boch Geländes in eine Shoppingdestination (Design-/Einrichtung-/Möbel u.a. durch IKEA).

2.3.4.4 Ferienurlauber

Die Urlaubsregion zwischen Hamburg und Fehmarn (insb. der nördliche Teil) und Nordwestmecklenburg wird durch die FBQ schneller erreichbar. Eine Quantifizierung zusätzlicher Ferienurlauber (im Sinne von Ziel-Urlaubern) aus nördlicher Richtung kaum möglich, da

- die derzeitige skandinavische Tourismuskonsumnachfrage zu einem erheblichen Anteil stop-over-bedingt ist,
- das Ferienziel primär auf Basis des touristischen Angebots gewählt wird,
- neben dem Angebot, das Preis-Leistungsverhältnis und auch das touristische Marketing die Gewinnung von Feriengästen entscheidet,
- die Zeitersparnis von 1 Std. Fahrzeit für fernere Urlaubsreisen mit längerem Aufenthalt am Urlaubsort weniger stark ins Gewicht fällt.

Es wird daher eingeschätzt, dass die FBQ und die mit ihr verbundene verbesserte Erreichbarkeit allein kaum zusätzliche skandinavische Ferienurlauber in die Untersuchungsregion bringen. Voraussetzung dafür ist die **Optimierung** bzw. **Schaffung zusätzlicher touristischer Attraktionspunkte und Erlebnisangebote** und ein internationales **Destinationsmarketing**. Die Naturpotenziale Ostholsteins reichen alleine nicht aus, da die Region hierin gegenüber Skandinavien über keine Wettbewerbsvorteile verfügt. Effekte werden somit „stärker durch neue Angebote“ als durch die Zeitersparnis induziert.

Zielsetzung der Untersuchungsregion muss es sein, ein möglichst optimales und von der Nachbarregion differenziertes touristisches Gesamtprodukt (komparativer Vorteil) zu schaffen. Hierbei sollten vorhandene Stärken ausgebaut und kommuniziert und Schwächen abgebaut werden. Bevor sich die Angebotssituation angleicht (was nicht das Ziel beiderseitig des Fehmarnbells sein sollte) wird eher mit einem Angleichen der variablen Preise und z.B. Servicequalität gerechnet.

Deutsche in Dänemark sind hauptsächlich Ferienhaus-Urlauber. Dieses Klientel unterscheidet sich - nach Einschätzung aller befragten touristischen Experten - deutlich von den deutschen Ostsee-Holstein-Urlaubern. Eine umfassende Abwanderung (des derzeitigen Kundenstammes) nach Dänemark (nur aufgrund der FBQ) ist aufgrund der tendenziellen Wettbewerbsvorteile (Preisvorteile, vielseitige Ausflugsziele) und Barrieren (Sprache, Währung, Anreise) eher nicht zu erwarten. Dennoch ist ein kontinuierlicher Schwächenabbau auf Basis von örtlichen Gästebefragungen durchzuführen und eine weiterführende Attraktivitätssteigerung der Urlaubsregion notwendig, um die derzeitigen Urlauber auch zukünftig in der Region zu halten.

Die Mehrzahl der Ferienurlauber der Ostholsteinischen Ostseeküste nehmen mehrere Stunden Autofahrt zu ihrem Urlaubsort in Kauf, so dass die Einsparung von einer Stunde durch die FBQ kaum die Wahl des Urlaubsortes beeinflusst (relative Betrachtung der Fahrzeiten). Zudem gilt auch hier, dass Urlaubsreisen primär angebotsgetrieben und weniger fahrzeitabhängig sind (anders als bei Tagesausflügen).

Zusammenfassend wird eingeschätzt, dass insbesondere in folgenden Segmenten zusätzliche Nachfragepotenziale aufgrund der FBQ entstehen:

- Tagesausflügler
- Stop-Over-Gäste (Transit-Gäste)

- Kurzurlauber (auch Städtereisende und Tagungsgäste)

Die zusätzlichen **Potenziale** können jedoch nur dann generiert werden, wenn eine **entsprechende Ausweitung** und **Optimierung** des touristischen **Angebots** sowie ein entsprechendes (überregionales) Marketing umgesetzt werden. Ein Verharren auf dem Status-Quo und das alleinige Verlassen auf die vorhandene Tourismusinfrastruktur und Natur lässt aus Sicht der Gutachter wesentliche Potenziale ungenutzt. Erlebnisdestinationen und Beherbergungsangebote mit Freizeitinfrastruktur in Deutschland (Tropical Island, Land Fleesensee, Hansa Park, Weißenhäuser Strand etc.) erreichen sehr hohe skandinavische Gästezahlen. Zudem kann mit einem ausgebauten touristischen Angebot auch der bestehende Tourismus in der Region besser gehalten, Abwanderungstendenzen Richtung Skandinavien begrenzt und die touristische Wettbewerbsposition der Region gestärkt werden.

2.3.5 Ziele im Tourismus

Ausgangslage: Die Ausgangslage lässt sich noch einmal kurz wie folgt skizzieren:

- Insbesondere in der nördlichen Untersuchungsregion ist Tourismus einer der wichtigsten Wirtschaftszweige
- Ebenfalls in der nördlichen Untersuchungsregion wird die FBQ den Tourismusstandort in vielfältiger Weise beeinflussen

Allgemeine Rahmenbedingungen: Folgende allgemeinen Rahmenbedingungen und Handlungsempfehlungen (Tourismusstrategie des Landes und LEP-Entwurf) sind zu beachten:

- Schutz vorhandener Ressourcen (Natur und Kulturlandschaft sind existenzielle Grundlagen des Tourismus in der Region)
- Aufbau auf Vorhandenem vor Neuprojektierung (vorhandene Projekte, Baulichkeiten, Stärken der Region sind aufzugreifen)
- Bündelung touristischer Aufgaben (aus Gründen der Mitteleffizienz sind Tourismusaufgaben wie z. B. Vermarktung und Vertrieb zu bündeln)
- Berücksichtigung regionaler Tourismuskonzepte (regionale Tourismuskonzepte sind zu berücksichtigen; ggf. stärkere Differenzierung / Profilierung der verschiedenen Tourismus-Teilregionen (LTO) anhand lokaler Stärken, Themen, Positionierung Zielgruppen)
- Konsequenter Abbau der Schwächen im lokalen Tourismusangebot (anhand Besucherbefragungen sind Schwächen / Handlungserfordernisse zu identifizieren)
- Weitestgehende Berücksichtigung der Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein, u.a. mit den folgenden Aspekten:
 - Qualitätstourismus: Qualität statt Masse
 - Optimierung der lokalen Strukturen (interkommunale Kooperationen)
 - Zielgruppenstrategie (Familien mit Kindern unter 14 Jahre, anspruchsvolle Genießer, Best Ager)
 - Qualifizierungsoffensive

- Maritimes Urlaubs- und Erlebnisland
- Leuchtturmprojekte (Beherbergung und Hotelprojekte)
- Gesundheitstourismus mit medizinischer Begleitung

Zusätzliche touristische Kapazitäten sind demnach dann sinnvoll, wenn sie eine Struktur und/oder Qualitätsverbesserung des Angebots bewirken. Hierbei sind u. a. die folgenden Aspekte relevant:

- Qualitätsorientierte Weiterentwicklung des Tourismus, die sowohl die natürlichen Grundlagen als auch die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus sichert
- Maßnahmen zur Struktur- und Qualitätsverbesserung sowie zur Saisonverlängerung haben Vorrang vor reinen Kapazitätserweiterungen
- Räumliche Schwerpunktbildung touristischer Angebote (Bündelung, Vernetzung von Tourismusangeboten)
- Integrierte Tourismuskonzepte (Aufbau auf Landes-Tourismusstrategie)
- Kooperation (interkommunal, PPP)
- Touristische Schwerpunkträume (z.B. Küstenraum von Behrendorf bis Weißenhaus, die Insel Fehmarn, Küstenraum von Heiligenhafen bis Lübeck-Travemünde, Hansestadt Lübeck, der Raum um Bad Malente und Eutin)
- Städte sollen durch Kultur- und Einkaufsangebote, städtebauliche Maßnahmen ihre Entwicklungschancen im Marktsegment Städtetourismus verbessern

Handlungsstrategie: Als oberste Handlungsstrategie im Tourismus in Verbindung mit der FBQ wird vorgeschlagen:

- Nutzung der Chancen und Minimierung der Risiken der FBQ für den Tourismus der Region

Hieraus ergeben sich die folgenden Ziele für die Bauphase und die Betriebsphase der FBQ.

Oberziele: Abgeleitet aus der Analysephase (insb. Veränderung der Nachfragepotenziale aufgrund der FBQ) und Handlungsstrategie werden folgende Oberziele im Tourismus vorgeschlagen:

- Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insb. aus Skandinavien (Tagesausflügler, Städte- und Kurzurlauber, Ferienurlauber)
- Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus
- Nutzung der FBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen)
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung

- Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Aufgrund der Nachhaltigkeit beziehen sich die Oberziele auf die Betriebsphase der FBQ. Es wird nachfolgend ein umfassendes Zielsystem vorgeschlagen, welches die Oberziele umfasst und weitere Nebenziele nach Bau- und Betriebsphase der FBQ unterteilt:

Tab. 14 Tourismusziele

Tourismusziele in der Bauphase	
<p>Chancen-Nutzung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Steigerung der Übernachtungen, Einzelhandels- und Gastronomienachfrage durch Baubeschäftigte 2) Gewinnung von Baustellentourismus (Ausflüge, Übernachtungen, Informationszentrum / Nachnutzung) 3) Generierung von überregionalen PR- und Marketing-Effekten (Bekanntheitseffekte) i.V.m. Events 	<p>Risiko-Minimierung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Minimierung der Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswerts durch die Bautätigkeit (Lärm, Stau) – Fehmarn, Großenbrode und Hinterland (Straße / Schiene) 2) Vermeidung der Verdrängung von Stammgästen durch Baubeschäftigte (Zielgruppenkonflikte) 3) Vermeidung von Negativ-PR 4) Sicherstellung einer adäquaten Verbindung des östlichen und westlichen Inselteils Fehmarns 5) Vermeidung der Beeinträchtigung der Wasserqualität und des Naturraums <p>-> Diese Aspekte werden in den Umweltverträglichkeitsprüfungen und N.I.T. Tourismusgutachten untersucht</p>
Tourismusziele in der Betriebsphase	
<p>Chancen-Nutzung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Nutzung der besseren Erreichbarkeit (neue Quellgebiete) und Transitverkehr 2) Gewinnung zusätzlicher Gäste (insb. aus Skandinavien (Tagesausflügler, Stop-Over-Gäste, Kurz-/Städteurlauber, Ferienurlauber) 3) Stärkung des Angebots für skandinavische Gäste (Erlebnis, Shopping, Gourmet, Wellness, Segeln) 4) Nutzung der FBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue Angebote und Attraktionen, Katalysatoreffekt) 5) Bevorzugen von Maßnahmen und Projekten, die Skandinavier ansprechen und parallel das touristische Gesamtprodukt der Region stärken 6) Nutzung des Megabauwerkes (falls Brücke) für Bekanntheits-/Marketing- und PR-Effekte (und Ansprache von Brückeninteressierten) 7) Schaffung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion („Brückenschlag“, welt offen, Cross-Promotion, Paket-Angebote, Kooperationen) 	<p>Risiko-Minimierung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Minimierung der Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes (Lärm, Stau, visuelle Störungen etc.) aufgrund von dauerhaft erhöhten Verkehrsaufkommen (Schiene/Straße: Fehmarn, Großenbrode, Hinterland – insb. Lübecker Bucht) z.B. durch weniger konflikträchtigen Trassenverlauf entlang der A1, Lärmschutz, Taktung, Verlängerung Auffahrten, Geschwindigkeitslimit 2) Minimierung von Wettbewerbseffekten / Verlust von Urlaubern und Ausflüglern an Skandinavien 3) Wegfall Tiefwasser-Fährhafen Puttgarden – ggf. touristische Nachnutzung (z.B. Yachthafen) 4) Möglicher Verlust des Inselstatus Fehmarns, Imagekonflikt Natur-Insel vs. Megabauwerk, Brücke als optische Störquelle – „Neupositionierung“ 5) Sicherstellung der guten Erreichbarkeit (Auffahrten der ausgebauten E 47 und Fern- und Regionalhaltestellen der DB)

-> Diese Aspekte werden überwiegend in den Umweltverträglichkeitsprüfungen, Verkehrsgutachten und N.I.T. Tourismusgutachten untersucht (Zulieferung von Hinweisen / Einschätzung seitens der REK-Bearbeiter wird durchgeführt).

Mögliche Risiken, die aus den Bautätigkeiten und damit verbundenen Minderungen für den Erholungs- und Urlaubswert der Region entstehen, können ggf. durch eine eingeschränkte Bautätigkeit in der touristischen Hauptsaison minimiert werden. Aufgrund der zu befürchtenden negativen Auswirkungen (insb. auf den Tourismus in der Lübecker Bucht) durch die ursprüngliche Trassenplanung der Deutschen Bahn werden derzeit alternative Trassenführungen geprüft. Der Kreis Ostholstein beabsichtigt deshalb, ein spezifisches Gutachten zur Bahn-Hinterlandanbindung und regionalökonomischen Bewertung der Trassenalternativen u.a. mit den Auswirkungen auf den Tourismus erstellen zu lassen.

2.3.6 Handlungsfelder und Maßnahmen im Tourismus

Auf Basis der touristischen Analysephase und des vorgeschlagenen Strategie- und Zielsystems zeigt die nachfolgende Graphik einen Überblick über mögliche Handlungsfelder und Maßnahmen im Tourismus, die die Chancen der FBQ aufgreifen und die das touristische Gesamtprodukt optimieren und den Tourismus in der Region nachhaltig stärken sollen. Nach der Übersicht werden ausgewählte Handlungsfelder kurz skizziert (eine umfassendere Darstellung der Handlungsfelder erfolgt in den Kapiteln 4. und 5.).

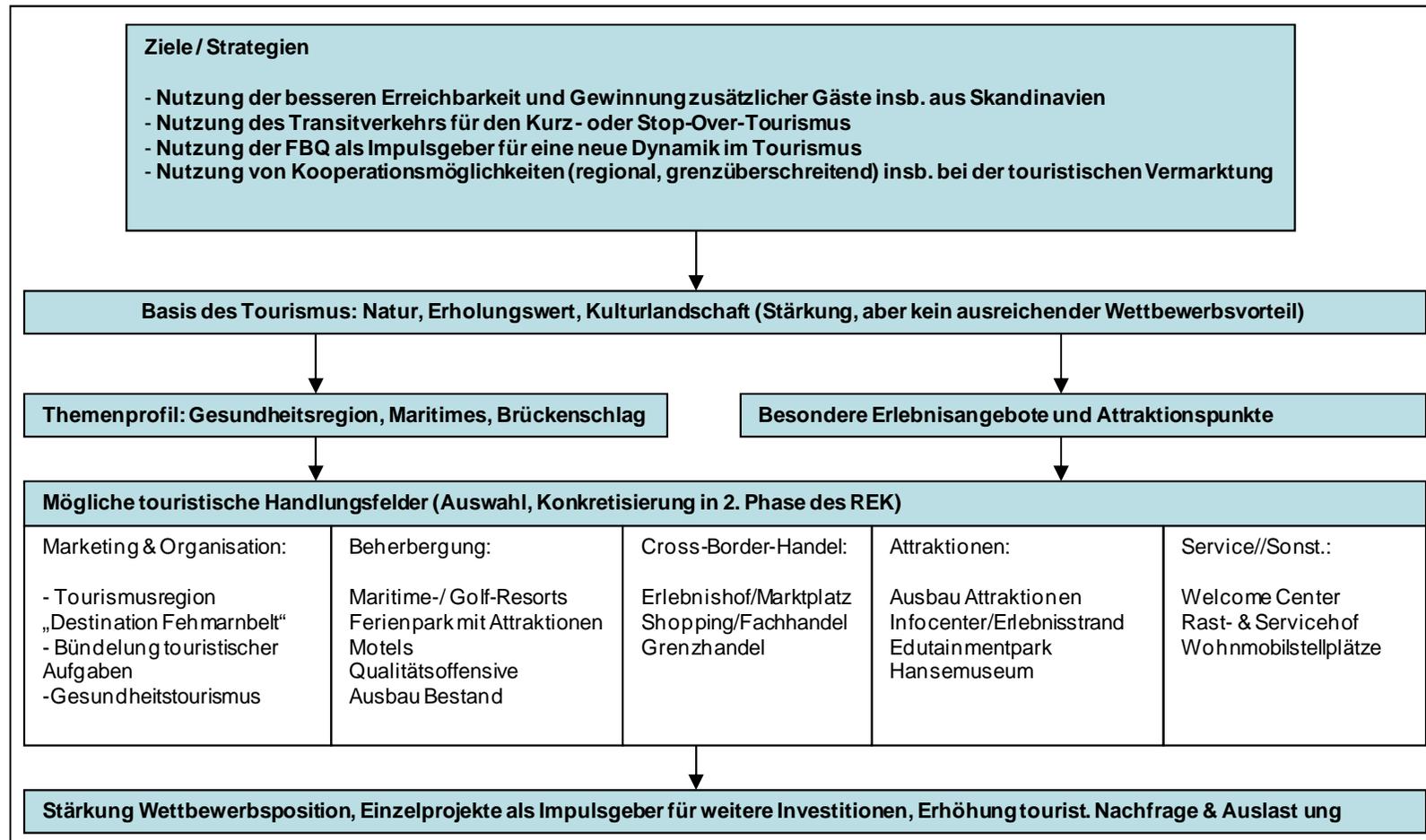
Die Tourismusprojekte sind als erste Ansätze zu verstehen, welche auf Veränderungen der Nachfragesituation durch die FBQ aufbauen und eine Stärkung der touristischen Wettbewerbsposition der Region erreichen sollen. Diese wurden auf Basis von Fachgesprächen, Vergleichsprojekten und allgemeinen Markttendenzen vorgeschlagen und einer fachlichen Einschätzung unterzogen.

Im Tourismus können neue (attraktive) Angebote neue (zusätzliche) Nachfrage schaffen (angebotsinduzierte Nachfrage), und darüber hinaus Impulse für Investitionen und Qualitätsverbesserungen für bestehende Tourismusangebote der Region setzen. Im Rahmen einer solchen dynamischen Betrachtung ist eine statische "Berechnung" von Defiziten aus der Nachfrage- und Angebotssituation regionalökonomisch kaum zukunftsgerichtet und hat die Tendenz, den Status-Quo des regionalen Tourismusangebot (mit resultierender Veralterung und Qualitätsabbau) zu zementieren.

Selbstverständlich ist bei Konkretisierung und Realisierung einzelner immobilienwirtschaftlicher Tourismusprojekte eine exakte (projekt- und standortspezifische) Markt- und Bedarfsanalyse wie auch Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Daneben sind neben regional- und landesplanerischen Bestimmungen und einer dezidierten Prüfung der Stimmigkeit mit dem Tou-

rismuskonzept des Landes vorhandene Ansatzpunkte in der Region zu identifizieren (Standorte, Akteure, Projekte), Nutzungskonzepte zu konkretisieren (Größe, Kapazität, Inhalte, Zielgruppen etc.), Mikrostandorte (möglichst Alternativen) zu identifizieren und (planungsrechtlich, betriebswirtschaftlich) zu bewerten. Daneben sind Eckdaten und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (ggf. regionalökonomische Effekte) zu ermitteln, Betreiber-/ Investoren-/ Finanzierungsmodelle zu prüfen und Projekt- und Realisierungspartner (Sicherstellung Finanzierung/Betrieb) zu gewinnen.

Abb. 30 Überblick über mögliche touristische Projektansätze



Beispiele möglicher touristischer Leitprojekte auf Basis der Analysephase:

Tourismusregion „Destination Fehmarnbelt“: Zielsetzung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion ist die Schaffung und Vermarktung einer Gesamt-Destination im nationalen und internationalen Kontext. Mit einer Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) sind zusätzliche Urlauber zu gewinnen. Die Zusammenarbeit der benachbarten deutschen und dänischen regionalen Tourismusorganisationen (und ggf. später zu gründenden Dachorganisation) kann über einen gemeinsamen Außenaustritt, gemeinsame Visionen, gebündelte Vermarktung & Buchungssysteme (Kostensynergien, Mittelbündelung) bis hin zur komplementären Produkt- und Angebotsentwicklung im Tourismus reichen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf das aktuelle INTERREG-Projekt „Destination Fehmarnbelt“ in Kooperation zwischen Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT) und dem dänischen Pendant Fonden Ostdansk Turisme hinzuweisen.

Bündelung touristischer Aufgaben: Die FBQ eröffnet die Bearbeitung eines großräumigen touristischen Quellmarktes. Zudem ist zu erwarten, dass die FBQ zu einem beschleunigten Strukturwandel im Tourismus durch größere Konkurrenz führt. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine zunehmende Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen in der (deutschen) Untersuchungsregion zur Nutzung von Synergieeffekten, zur Erhöhung der Schlagkraft und zur Vermeidung eines (kleinteiligen) ineffizienten Mitteleinsatzes sinnvoll. Primäre Zielsetzung der Kooperation könnte die Umsetzung einer gemeinsamen Vermarktung der Gesamtregion zwischen lokalen und regionalen Tourismusorganisationen sein. Durch die Landes-Tourismusstrategie einer Zusammenführung lokaler Akteure in LTO's und übergeordnete Tourismusorganisationen wird bereits an einer Bündelung gearbeitet.

Quellgebietsmarketing: Es ist ein intensiviertes Marketing in den Quellgebieten Skandinaviens durchzuführen. Zielsetzung ist es, die bereits heute bedeutsame touristische Nachfrage aus Skandinavien, aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit und Steigerung der Transitverkehre, für Aufenthalte in der Untersuchungsregion zu gewinnen. In den skandinavischen Herkunftsgebieten ist anhand der geschilderten Wettbewerbsvorteile die Untersuchungsregion bekannt zu machen und attraktiv darzustellen (durch übergeordnete Tourismusorganisationen). Bezüglich des Quellgebietsmarketings im skandinavischen Raum wurde in einigen Fachgesprächen geäußert, dass ggf. ein weniger stark auf die Kernzielgruppen (lt. Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein) sondern auf die Aktivitäten der Skandinaviern ausgelegtes Tourismusmarketing effizienter sein könnte (aktivitätsbezogene Ansprache wie z. B. Golf, Segeln, Shopping).

Gesundheitstourismus: Im Gesundheitstourismus, verstanden als Verlängerung der regionalen Wertschöpfungskette durch Verbindung von medizinischen Anwendungen mit Nach- bzw. Vorsorge durch touristische Angebote, wird eine Chance für die gesamte Untersuchungsregion gesehen. Sowohl der Tourismus als auch die Gesundheitswirtschaft sind eindeutige Stärken der Region.

Zukünftig dürfte die Gesundheitsbranche (schon aufgrund der demografischen Entwicklungen) eine steigende Bedeutung erfahren. Auch fragen bereits heute Skandinavier medizinische Leistungen in der Region nach. Eine Stärkung des Angebots und eine Vernetzung der Anbieter (z. B. zu Paketangeboten) in den Bereichen „medizinische Gesundheitsanwendung“, „Medical-Wellness“, Prävention durch „Wellness“, „Sport & Aktivität“ und „Ernährung“ verlängert die Wertschöpfungskette der Region. Hier ist insbesondere auf das „Kompetenzzentrum Gesundheitstourismus“ des Landes Schleswig-Holstein hinzuweisen. Die Untersuchungsregion könnte gerade mit der „Öffnung nach Skandinavien“ mit der FBQ in diesem Feld zusätzliche Wachstumsimpulse nutzen (siehe Graphik „Gesundheitstourismus“ im Anhang).

Urlaubs-Resort/Ferienpark: Derzeit ist die Hotellerie an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins durch unterdurchschnittliche Größe, ein hohes Durchschnittsalter, einen geringen Anteil im höheren Sternesegment und durch wachsende Konkurrenz im Ostseeraum gekennzeichnet. Größere Resorts verfügen meist über eigenes Klientel und zusätzliche Vermarktungskraft (z. B. Fleesensee mit TUI, Center Parcs) und können aufgrund der kritischen Masse einen „eigenen Standort schaffen“ (ggf. sind somit weniger konfliktträchtige Standorte nötig). Zudem können diese Großprojekte als Impulsgeber für Qualitätsoptimierungen und Investitionen im privaten Beherbergungsbereich dienen. Die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Tagungs-, Sport-, Golf-, Wellness- und Freizeitangebote kann die Infrastruktur für Urlauber und Einheimische verbessern und Geschäftstourismus anziehen. Zudem zeigt sich, dass moderne Maritime-/Golf-Resorts oder Ferienparkangebote mit integrierten Tagungs-, Sport- und Freizeitnutzungen intensiv von Skandinaviern nachgefragt werden und der Ganzjahrestourismus gestärkt werden kann. Neuere Untersuchungen zeigen darüber hinaus signifikante positive regionalökonomische Wirkungen von Ferienparks auf. Natürlich müssen solche Planungen im Abgleich mit bestehenden Hotelprojekten und Planungen entwickelt werden. Natürlich ist bei allen Konzeptansätzen ein „Aufsatteln“ (Ergänzung / Erweiterung) an bestehende Einrichtungen zu prüfen.

Wellness-Hotels: Zusätzlich können im Beherbergungssegment neue Wellness-Hotels den Tourismusstandort stärken, indem den Urlaubsmotiven der Skandinavier und dem strategischen Wachstumsfeld des Gesundheitstourismus entsprochen wird.

Motels/Wohnmobilstellplatz: Motels und Wohnmobilstellplätze sind insbesondere dazu geeignet, den Transitverkehr zu unterbrechen und Wertschöpfung für die Region zu generieren. Zudem sollten die Motels als Plattform für regionales Tourismusmarketing für längere (ggf. spätere) Aufenthalte in der Region eingesetzt werden. Bei den Motels bieten sich einerseits Standorte an (neuen) Rast-, Auto- und Servicehöfen an der A1 an sowie an attraktiven Standorten innerhalb der Untersuchungsregion (mit entsprechender Gravitation) an.

Qualitätsoffensive: Insgesamt ist zur Qualitätsoptimierung im Beherbergungsbereich eine zunehmende Klassifizierung der Betriebe zu forcieren und durch neue attraktive Beherbergungseinrichtungen ein „Wettbewerb um Qualität“ zu entfachen.

Cross-Border-Shopping: Shopping ist ein wesentliches Motiv skandinavischer Besucher der Untersuchungsregion. Die Einzelhandelsoptionen reichen vom preisgetriebenen Grenzhandel (ggf. rückläufig), Fachmärkten, dem Handel mit regionalen (Öko-)Produkten (z. B. über touristischen Erlebnishof / Marktplatz) bis hin zum innerstädtischen Shopping. Projektoptionen im Bereich Einzelhandel werden in der II. Phase des REK aufgezeigt.

Attraktionen: Spezifische Attraktionen können zu einer Gewinnung skandinavischer Gäste führen und insgesamt die Tourismusinfrastruktur der Region stärken (z.B. Hansemuseum Lübeck, „Weltkulturerbe Lübecker Altstadt“).

Erlebnisstrand: Edutainmentcenter mit Indoor- und Outdoorbereich zum Thema Strand und Ostsee. Attraktive konzeptionelle Ansätze wurden bereits durch eine Kieler Projektinitiatorengruppe entwickelt (mit Interesse an einer Umsetzung auf Fehmarn). Eine Nachnutzung des Informationszentrums durch dieses Edutainmentkonzept ist denkbar (ggf. gemeinsam mit einem touristischen Welcome-Center).

Edutainmentpark Fehmarn: Auch ein ehemals auf Fehmarn geplantes attraktives Erlebnisparkkonzept mit Themen der Insel könnte wieder aufgegriffen werden. Die damaligen Projektinitiatoren stammen von der Ostseeinsel (damals Ausstieg des potenziellen Betreibers). Mit der FBQ verbessern sich die Standortbedingungen und Nachfragepotenziale maßgeblich, so dass eine erneute Prüfung des Projektes zu diskutieren ist.

Hansemuseum Lübeck: Das geplante Projekt „Hansemuseum“ scheint nicht nur thematisch stimmig hinsichtlich der Öffnung nach Skandinavien, sondern unterstützt auch die Position Lübecks als kulturelles Zentrum und Städteurlaubsziel („Weltkulturerbe Lübecker Altstadt“) in der Untersuchungsregion. Vom geplanten „Hansemuseum“ dürften zusätzliche Impulse hinsichtlich der Gewinnung zusätzlicher skandinavischer Gäste ausgehen.

Marina Puttgarden: Als touristische Nachnutzungsoption des Fährhafens Puttgarden ist (entsprechend der Nachnutzung anderer Fährhafen bei Brückenprojekten) unter anderem ein Yachthafen denkbar. Ein Yachthafen in Puttgarden würde zum Schließen einer Lücke im Hafennetz an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins führen (und auch maritim ein zusätzliches „Tor nach Dänemark“ darstellen). Jedoch wurde bereits verdeutlicht, dass aufgrund von Standortrestriktionen ein betriebswirtschaftlich tragfähiger Sportboothafen Puttgarden kaum möglich erscheint (ohne entsprechende touristische Mantelnutzungen).

Welcome Center: Als „Tor nach Fehmarn, Ostholstein und Schleswig-Holstein“ von Skandinavien könnte, ggf. in Zusammenarbeit mit der TASH, dem OHT und anderen Tourismusorganisationen, ein Welcome Center umgesetzt werden.

Dieses Welcome Center könnte als touristische Nachnutzungsoption des Informationscenters (idealer Weise umgesetzt am deutschen „Brückenkopf“) umgesetzt werden.

2.3.7 Ergebnisse aus dem Tourismus-Workshop in Lübeck

Auf einem Tourismus-Workshop in Lübeck am 19.10.2009 wurden mögliche Tourismusziele und Projektansätze zur Abstimmung gestellt. Die Teilnehmer wurden gebeten Punkte für geeignete Ziel- oder Projektansätze zu vergeben; und zwar bis zu maximal 3 Punkte für 5 Zielansätze und bis zu 5 Punkte für 9 Projektansätze.

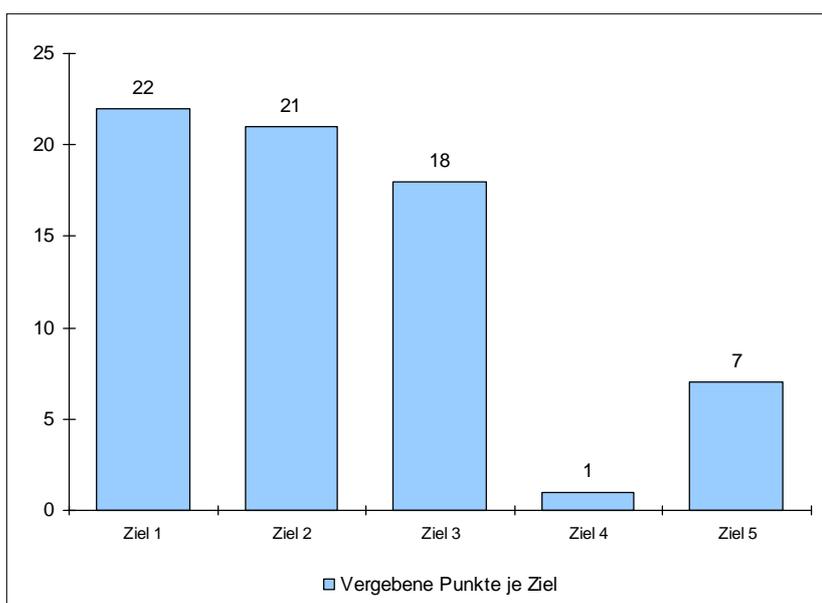
Es ist darauf hinzuweisen, dass das nachfolgende Ergebnis nur als „Stimmungsbild“ interpretiert werden kann. Auch sind die touristischen Projektansätze (gemäß der Aufgabenstellung des REK) als strategische Handlungsfelder zu verstehen, die im Bedarfsfall weiter konkretisiert werden müssen.

Tourismusziele:

- Ziel 1: Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insb. aus Skandinavien (z.B. Tagesausflügler, Städte- & Kurzurlauber)
- Ziel 2: Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus
- Ziel 3: Nutzung der FBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen)
- Ziel 4: Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung
- Ziel 5: Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Bei insgesamt 69 vergebenen Punkten für die möglichen Tourismusziele (Ø 13,8 Punkte pro Ziel) ergab sich das in folgender Graphik abgebildete Abstimmungsergebnis:

Abb. 31 Abstimmungsergebnis Tourismusziele

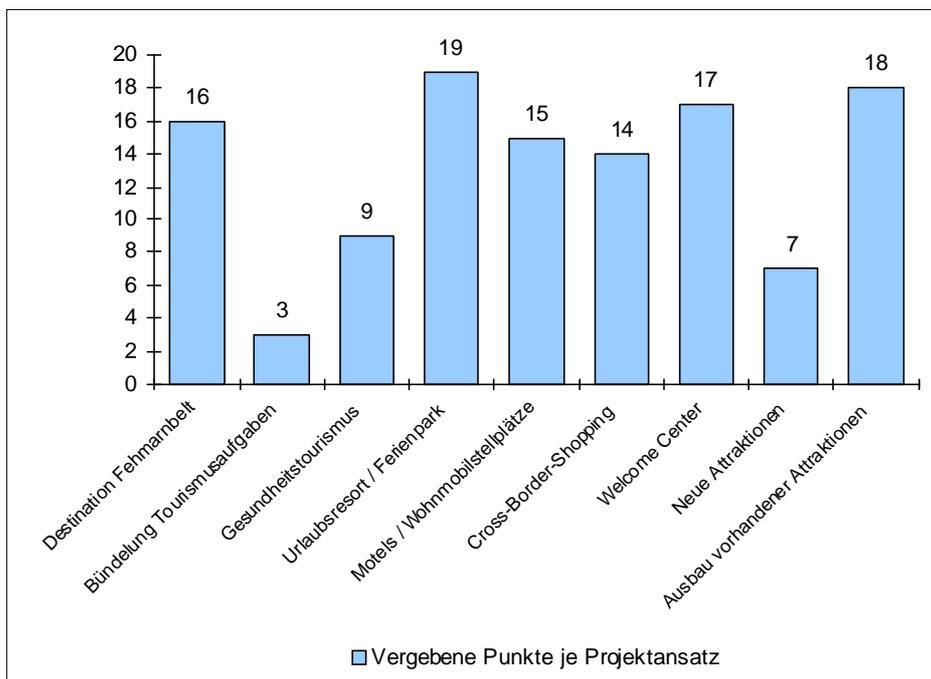


Tourismus-Projektansätze:

- Projektansatz 1: Tourismusregion „Destination Fehmarnbelt“ (inkl. Quellgebietsmarketing Skandinavien)
- Projektansatz 2: Bündelung touristischer Aufgaben (insb. Bildung von LTOs)
- Projektansatz 3: Gesundheitstourismus (z.B. Wellness-Einrichtungen)
- Projektansatz 4: Urlaubs-Resort / Ferienpark (ggf. Ergänzung/Erweiterung bestehender Anlagen)
- Projektansatz 5: Motels / Wohnmobilstellplätze
- Projektansatz 6: Cross-Border-Shopping
- Projektansatz 7: Welcome Center
- Projektansatz 8: Neue Attraktionen (z.B. Erlebnisstrand, Hansemuseum)
- Projektansatz 9: Ausbau vorhandener Attraktionen

Bei insgesamt 118 vergebenen Punkten für die möglichen Tourismus-Projektansätze (Ø 13,1 Punkte pro Handlungsfeld) ergab sich das in folgender Graphik abgebildete Abstimmungsergebnis:

Abb. 32 Abstimmungsergebnis Tourismus-Projektansätze



2.4 Wirtschaft und Gewerbeflächen

Die Themen Wirtschaft und Gewerbeflächen werden in einem Kapitel behandelt, wobei der Fokus der Analyse auf dem regionalen Gewerbeflächenmarkt liegt. Das Thema Wirtschaft wird schwerpunktmäßig hinsichtlich seiner Bedeutung für die Flächenentwicklung berücksichtigt. Das heißt, es wird vor allem die Wirtschafts- und Branchenentwicklung analysiert und erläutert und es werden Rückschlüsse für die FBQ gezogen.

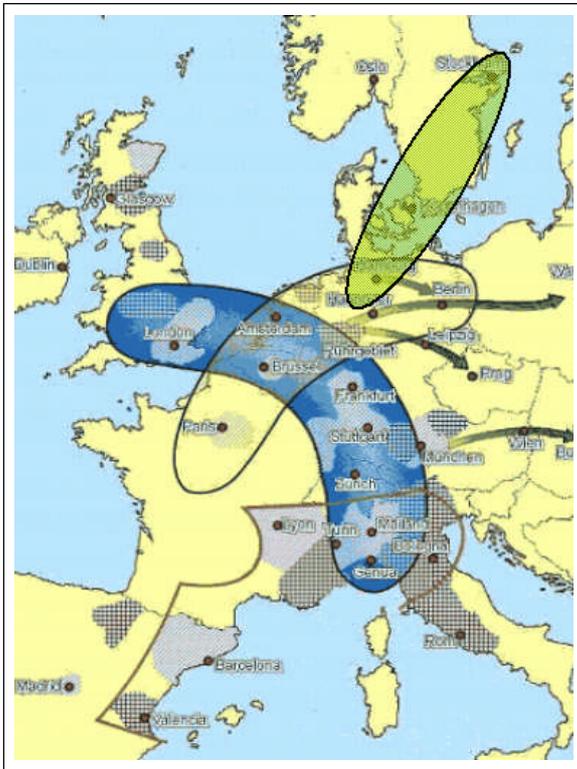
2.4.1 Wirtschaftsachse Hamburg – Kopenhagen

Zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden besteht ein umfangreicher Warenverkehr. Deutschland ist der größte Handelspartner Schwedens und Dänemarks, sowohl beim Export als auch beim Import. Die Volkswirtschaften Dänemarks und Schwedens sind allein aufgrund der geringeren Einwohnerzahl wesentlich kleiner als die deutsche Volkswirtschaft. Dennoch gehören Dänemark und Schweden zu den Top 20-Ländern, mit denen Deutschland am meisten Waren austauscht.

Das Bundesland Schleswig-Holstein hat den umfangreichsten Warenverkehr mit Dänemark, gefolgt von Niedersachsen. Der Gesamtwarenverkehr zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark betrug im Jahr 2008 rund 4,2 Mrd. €. Niedersachsen hingegen ist das Bundesland mit dem höchsten Warenverkehr mit Schweden. Hier wurden 2008 Waren für insgesamt 3,5 Mrd. € ein- und ausgeführt. Der Warenaustausch erfolgt schwerpunktmäßig auf dem Seeweg und über die Hauptverkehrsachsen A7 und A1 sowie über die Bahnverbindungen.

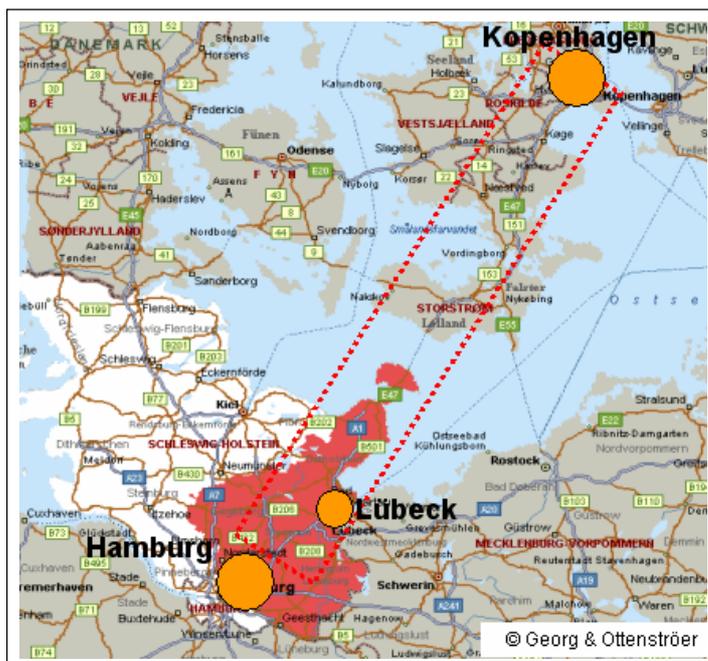
Die REK-Untersuchungsregion liegt an der Wirtschaftsachse Hamburg – Kopenhagen. Beide Metropolen sind Zentren dynamischer Wirtschaftsräume (Metropolregion Hamburg, Öresundregion) und zeichnen sich durch eine hohe Anziehungskraft (Bevölkerungszuwachs, Sitz von internationalen Unternehmenszentralen, positive Unternehmensansiedlungen, Forschungs- und Technologiestandorte, bedeutende Bildungs- und Kultureinrichtungen etc.) aus.

Abb. 33 Neue Entwicklungsachse in Nordeuropa?



Quelle: Verändert nach KVR, 2003

Abb. 34 Großräumliche Lage der Untersuchungsregion an der Achse Hamburg – Kopenhagen



Quelle: Eigene Darstellung

2.4.2 Regionale Branchen- und Wirtschaftsstruktur

Bis auf zwei Teilregionen (Lübeck und Ostholstein) ist die REK-Untersuchungsregion Teil der Metropolregion Hamburg. Über die „administrativen“ Grenzen hinweg bestehen aber zwischen Hamburg und Lübeck intensive funktionale Verflechtungen (Arbeitsmarkt, Hafenwirtschaft, Tourismus, Verkehr etc.). Das Gleiche wiederum gilt für Lübeck und den Kreis Ostholstein. Lübeck ist zudem das einzige Oberzentrum auf der Achse zwischen Hamburg und Kopenhagen. Es wurden von Lübeck ein Antrag zur Aufnahme in die Metropolregion Hamburg gestellt. Das Ergebnis dieser Antragsstellung ist derzeit offen.

Die REK-Untersuchungsregion ist kein homogener Wirtschaftsraum. Den größten „Arbeitsmarkt“ im Untersuchungsraum bildet Lübeck mit rund 81.187 SVP-Beschäftigten, gefolgt vom Kreis Segeberg mit 75.432 und vom Kreis Stormarn mit 69.535 Beschäftigten. Der Kreis Ostholstein hat knapp und der Kreis Herzogtum Lauenburg deutlich unter 50.000 SVP-Beschäftigte.

Tab. 15 SVP-Beschäftigte, 2008

Lübeck	81.187
Segeberg	75.432
Stormarn	69.535
Ostholstein	49.775
Herzogtum Lauenburg	39.285
Untersuchungsregion	315.214

Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Der Untersuchungsraum weist - mit Ausnahme des Kreises Stormarn - eine unterdurchschnittliche Produktivität (Bruttoinlandprodukt je Erwerbstätigen) auf. Sie liegt im Kreis Ostholstein um 14%, in Lübeck um 7%, im Kreis Herzogtum Lauenburg um 4% und im Kreis Segeberg 3% unter dem Bundesdurchschnitt von 58.299 € je Erwerbstätigen. Während also der Süden des Untersuchungsraumes wirtschaftlich stark ist und die Hamburger Randkreise Segeberg und Herzogtum Lauenburg noch vergleichsweise gut positioniert sind, zeigt der Norden der Untersuchungsregion einen wirtschaftlichen Nachholbedarf auf.

Tab. 16 Produktivität (BIP/Erwerbstätigen, 2007)

Lübeck	54.226 €
Segeberg	56.461 €
Stormarn	66.208 €
Ostholstein	49.917 €
Herzogtum Lauenburg	56.191 €
BRD	58.299 €

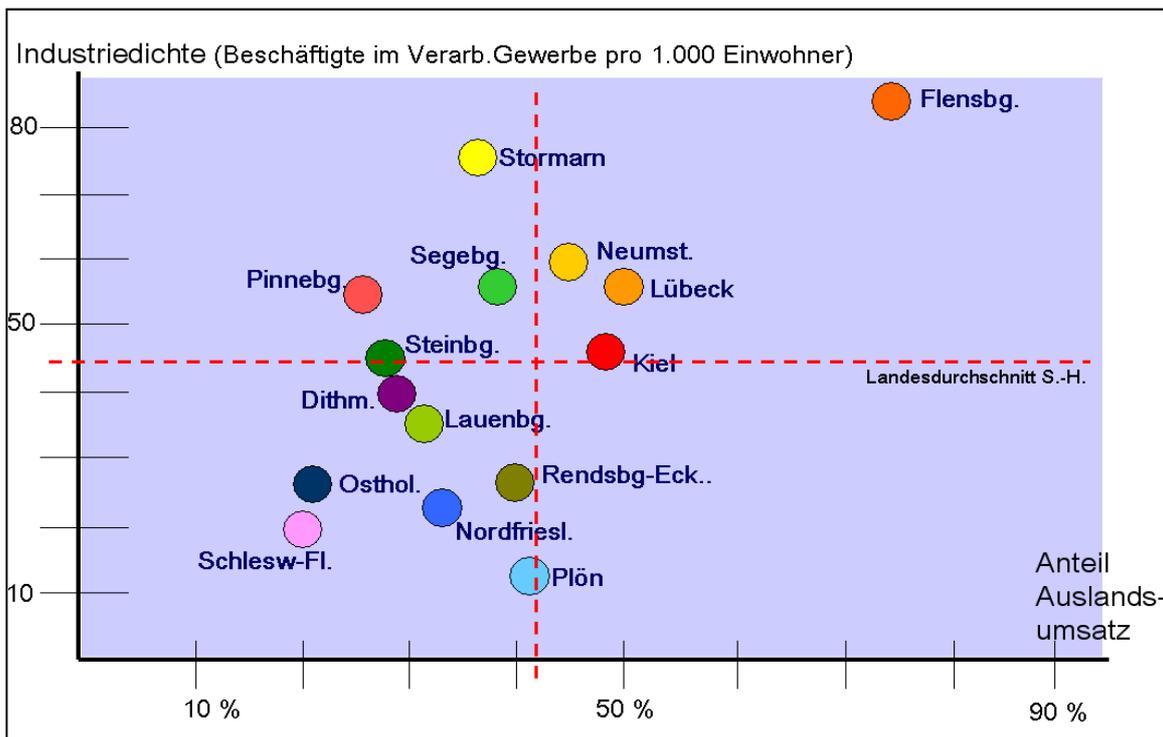
Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Die wirtschaftlich unterschiedliche Stärke der Teilregionen des Untersuchungsraumes lässt sich u. a. auf die unterschiedliche Industriedichte und einen unterschiedlichen Branchenbesatz

(z.B. Anteil an Zukunftsbranchen) sowie auf den Grad der außenwirtschaftlichen Verflechtung zurückführen. Stormarn weist von allen Teilregionen des Untersuchungsraumes die höchste Industriedichte auf, gefolgt von Segeberg und Lübeck. Alle drei Teilregionen liegen hierbei über dem schleswig-holsteinischen Durchschnitt. Die Kreise Stormarn und Segeberg profitieren seit Jahrzehnten von den gewerblichen Überschwappfeffekten aus Hamburg. Der Kreis Herzogtum Lauenburg weist einen deutlichen und der Kreis Ostholstein einen stark unterdurchschnittlichen Industriebesatz auf.

Hinsichtlich der außenwirtschaftlichen Verflechtung zeigt sich, dass gerade die Grenzregion Ostholstein eine schwache Position einnimmt. Die zweite schleswig-holsteinische Grenzregion mit Dänemark - die Region Flensburg - hat die höchste Außenverflechtung überhaupt. Einen deutlich über dem Landesdurchschnitt liegenden Auslandsumsatzanteil weist im Untersuchungsgebiet nur das Verarbeitende Gewerbe in Lübeck auf.

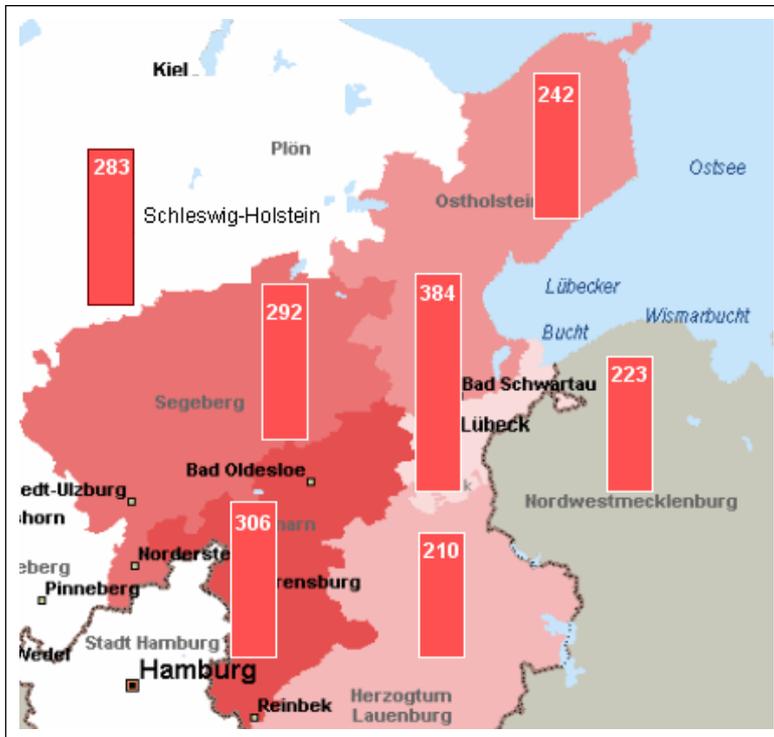
Abb. 35 Industriedichte und Außenverflechtung, 2006



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein, Georg & Ottenströer

Der relative Vergleich der Beschäftigtenzahl zeigt ebenfalls erhebliche regionale Unterschiede. In den Teilregionen Kreis Stormarn, Kreis Segeberg und Lübeck liegt die Zahl der SVP-Beschäftigten pro 1.000 Einwohner deutlich über dem Landesdurchschnitt von 283 SVP-Beschäftigten pro 1.000 Einwohner. Diese Teilregionen zeichnen sich - wie in o.g. Abbildung skizziert - z.B. auch durch einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe aus.

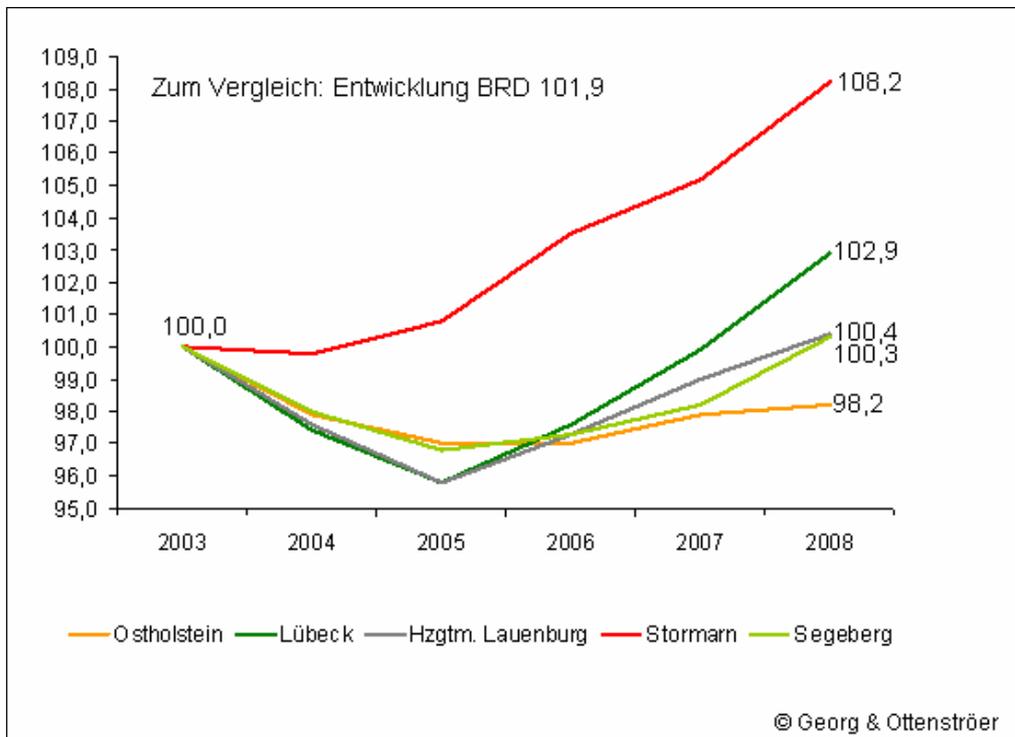
Abb. 36 SVP-Beschäftigte pro 1.000 Einwohner, 2008



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Hinsichtlich der jüngsten Beschäftigtenentwicklung verzeichnen der Kreis Stormarn und die Hansestadt Lübeck eine positivere Entwicklung als im Bundesdurchschnitt. Während die SVP-Beschäftigung von 2003 bis 2008 im Bundesdurchschnitt um 1,9% zunahm, fiel der Anstieg im Kreis Stormarn mit +8,2% und in Lübeck mit +2,9% wesentlich positiver aus. Die anderen Teilregionen des REK-Untersuchungsraumes haben in 2008 - nach der konjunkturellen Schwächephase in Mitte des Jahrzehnts - in etwa wieder das Ausgangsniveau von 2003 erreicht.

Abb. 37 Relative Entwicklung der SVP-Beschäftigten, 2003=100



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Durch die FBQ werden sich die Standortbedingungen sowohl in der Untersuchungsregion als auch im gesamten westlichen Ostseeraum verändern. Dadurch können auch Branchen-Cluster an Bedeutung gewinnen.

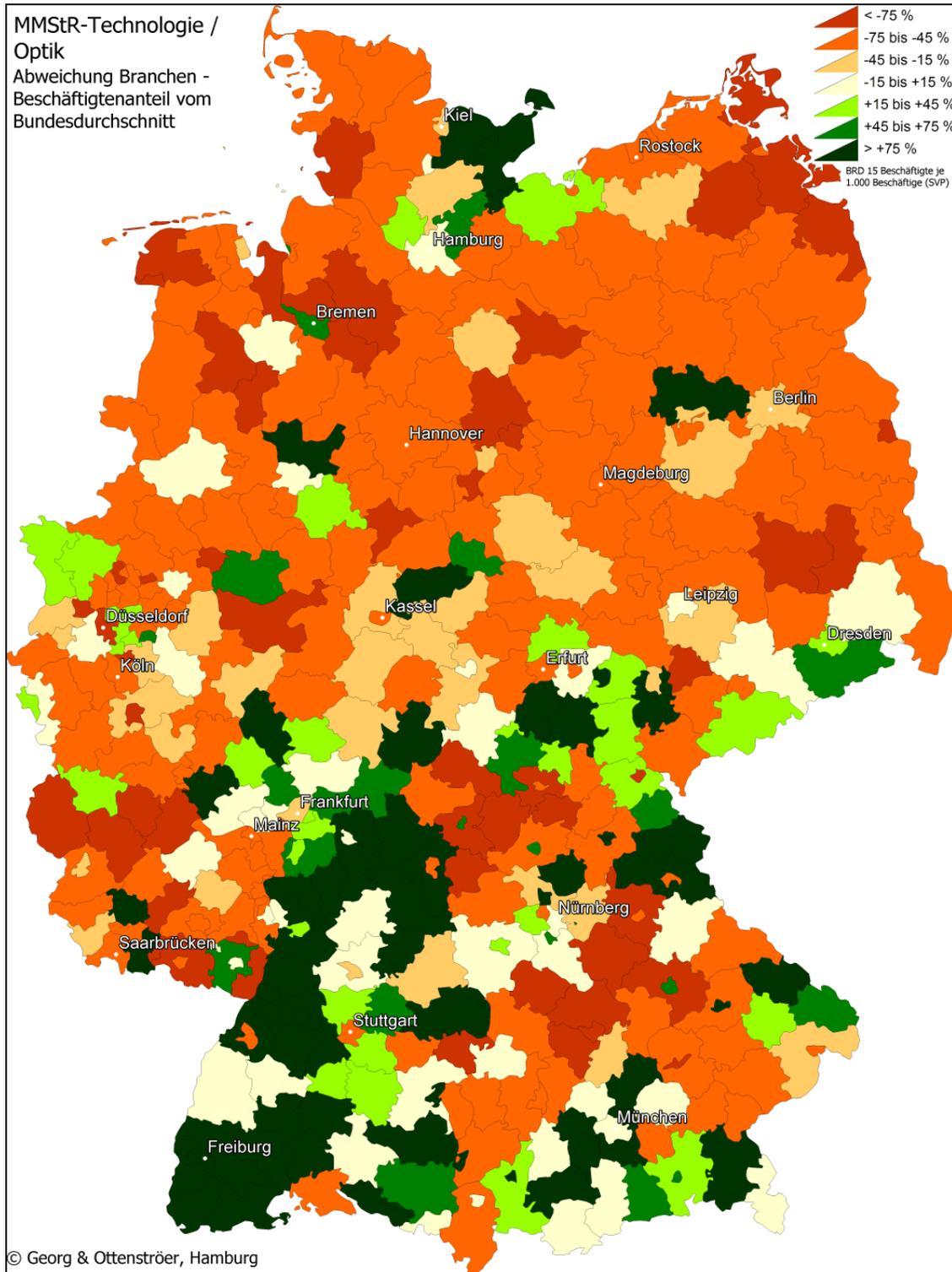
Der **Besatz mit Zukunftsbranchen** wie Logistik und Verkehr, Maschinenbau, Chemie und Pharmazie, Medizintechnik, Gesundheit, Dienstleistung ist in den Teilregionen unterschiedlich stark ausgeprägt.

- Überproportional stark im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ist der **Maschinenbau** in den Hamburg-Randkreisen Stormarn, Segeberg und Herzogtum Lauenburg vertreten. Die Stärke des Maschinenbaus ist u.a. auch auf die Überschwappeffekte von Unternehmen aus Hamburg zurückzuführen. Vor allem der technologieorientierte Maschinenbau benötigt die Nähe zum Hamburger Arbeitsmarkt mit seinem Fachkräftepotenzial. Der Kreis Ostholstein hat aber - ausgehend von einem niedrigen Ausgangsniveau - die höchsten Zuwachsraten an Beschäftigten im Maschinenbau seit 2003 zu verzeichnen.
- In Lübeck und Ostholstein nimmt die Branche **Logistik und Verkehr** eine hervorgehobene Stellung ein. Überproportional stark ist der Bereich aufgrund der Hafenfunktion in Lübeck. Während in Lübeck die Beschäftigtenentwicklung eher stagnierte, konnte im Kreis Ostholstein ein deutlicher und im Kreis Stormarn sogar ein starker Beschäftig-

tenanstieg seit 2003 festgestellt werden. Der ebenfalls transportintensive Großhandel ist in den Hamburger Randkreisen überproportional stark vertreten. Die unmittelbare Nähe zu Hamburg als Absatz- und teilweise auch als Beschaffungsmarkt (Hafen) ist ein wesentlicher Grund für die starke Stellung in den Kreisen Stormarn und Segeberg.

- Der Wirtschaftsbereich **Dienstleistung** hat in Lübeck - als einzige Großstadt auf der Achse zwischen Hamburg und Kopenhagen - eine besondere Bedeutung. Der Beschäftigtenanteil im Dienstleistungsbereich liegt hier 22% über dem Bundesdurchschnitt (Lübeck 142 DL-Beschäftigte, im Bundesdurchschnitt 116 DL-Beschäftigte pro 1.000 SVP-Beschäftigte). Seit 2003 ist die Beschäftigtenzahl sogar um 29% angestiegen (7%-Punkte stärker als im Bundesdurchschnitt). Auffällig ist, dass auch der Kreis Stormarn seit 2003 starke Beschäftigtenzuwächse in der Dienstleistung zu verzeichnen hat. Dies kann als Indiz dafür interpretiert werden, dass zunehmend mehr Dienstleister aus Hamburg ins direkte Umland abwandern und/oder die ansässigen Dienstleistungsunternehmen stark expandieren.
- Besonders hervorzuheben ist, dass vor allem die Kreise entlang der A1 eine starke Stellung im Bereich der **Medizin-, Mess- und Regeltechnik** einnehmen. Während im Bundesdurchschnitt 15 Beschäftigte pro 1.000 SVP-Beschäftigte in dieser Branche tätig sind, sind es in Lübeck 54, in Ostholstein 32 und im Kreis Stormarn 22. In Ostholstein konnte die Branche seit 2003 sogar einen Beschäftigtenzuwachs um +60% verzeichnen. Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat - ausgehend von einem niedrigen Ausgangsniveau - ebenfalls einen starken Beschäftigtenzuwachs im Bereich der Medizintechnik aufzuweisen. Hier hat sich in der Untersuchungsregion - neben der starken Stellung der Branche z.B. in Süddeutschland - ein bedeutendes Cluster entwickelt.
- Der **Gesundheitssektor** nimmt in Ostholstein eine herausragende Position ein. Sein Anteil an den Beschäftigten liegt stark (um knapp 80%) über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Die Beschäftigtenentwicklung in den letzten Jahren verlief aber eher stagnierend. Lübeck hat ebenfalls einen starken Gesundheitssektor und zeichnet sich vor allem durch die höchsten Beschäftigteneffekte (+17%) von allen Teilregionen in diesem Bereich aus.

Abb. 38 Regionale Verteilung und Bedeutung der Medizin-, Mess- und Steuerungstechnik/Optik (Zukunftsbranche)



Quelle: Zukunfts-Branchen-Atlas Deutschland 2009, Georg & Ottenströer

- Im Bereich **Chemie und Pharmazie** sind die beiden Hamburg-Randkreise Stormarn und Segeberg stark. Hier liegen die Beschäftigtenanteile weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Die hohen Beschäftigtenanteile sind z. T. Ausdruck für die schon traditionelle Abwanderung von produzierenden Unternehmen aus Hamburg ins nahe Umland.
- Im Bereich **Forschung, Entwicklung** (inklusive Unterricht) haben alle Teilregionen unterdurchschnittliche Beschäftigtenanteile aufzuweisen, wobei Ostholstein aber seit 2003 einen starken Zuwachs zu verzeichnen hat. In der Ausstattung mit Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen hat die Untersuchungsregion insgesamt (im Vergleich zu den wirtschaftsstarken Regionen Deutschlands) einen Nachholbedarf.
- Über die definierten Zukunftsbranchen hinaus zeigt sich, dass das **Gastgewerbe** in Ostholstein (Ferientourismus) und Lübeck (Städtetourismus) eine überproportional starke Stellung einnimmt, wobei die Beschäftigtenentwicklung in diesem Bereich seit 2003 eher stagniert bzw. sogar rückläufig ist. Weiterhin zeigt sich, dass die Ernährungswirtschaft in den Teilregionen Ostholstein, Lübeck, Herzogtum Lauenburg und Segeberg eine überdurchschnittliche hohe Bedeutung hat. Im Kreis Stormarn haben sich zahlreiche Druck- und Verlagshäuser niedergelassen, so dass hier ein überdurchschnittlicher Beschäftigtenanteil in der Branche Papier, Verlag und Druck festgestellt werden kann.

Tab. 17 Branchenschwerpunkte und Branchenentwicklung

Stadt/Kreis	Deutschland			01 Schleswig-Holstein			Lübeck, Hansestadt			Herzogtum Lauenburg			Ostholstein			Segeberg			Stormarn		
Kaufkraft 2009 in Euro	18.957			19.108			17.402			20.752			18.586			20.614			23.191		
Fläche qkm	336.661			15.799			214			1.263			1.392			1.344			766		
AL-Quote (06/2009), Bezug abh. ziv. EP	9,1			7,6			13,89940159			7,419381289			8,183135324			6,092455906			5,127981469		
Bevölkerung 2007/2008	82.217.837			2.837.280			213.385			187.094			205.688			258.336			226.252		
SVP Beschäftigte 2003	26.954.686			813.047			78.881			39.116			50.673			75.239			64.277		
SVP Beschäftigte 2008	27.457.715			793.404			81.197			39.285			49.775			75.432			69.535		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Landwirtschaft (inkl. Forstw., Fischerei)	320.040	12	0%	15.793	19	9%	383	5	0%	1.052	27	19%	1.126	23	10%	1.273	17	9%	1.026	15	-2%
Bergbau	101.384	4	-16%	857	1	-15%	0	0		34	1	-23%	135	3	-9%	77	1	-7%	33	0	-21%
Ernährung, Tabak	661.212	24	-5%	21.835	27	-4%	2.933	36	-11%	1.326	34	0%	2.333	47	-2%	2.308	31	9%	1.315	19	-26%
Textil, Bekleidung, Leder	146.159	5	-25%	1.666	2	-18%	58	1	-45%	375	10	-18%	131	3	39%	158	2	-36%	87	1	-44%
Holzgewerbe	136.368	5	-8%	2.001	2	-4%	74	1	-53%	323	8	-6%	134	3	17%	159	2	21%	166	2	-19%
Papier, Verlag, Druck	442.123	16	-11%	15.209	19	-14%	1.215	15	-19%	830	21	-26%	453	9	-4%	1.584	21	-6%	3.128	45	-15%
Chemie, Pharma, Mineralöl	479.862	17	-5%	14.342	18	-2%	694	9	5%	526	13	10%	172	3	-6%	3.647	48	7%	2.160	31	14%
Gummi, Kunststoffe	384.616	14	-1%	6.240	8	-4%	253	3	22%	367	9	10%	638	13	-2%	934	12	-2%	1.606	23	-10%
Glas, Keramik	205.683	7	-11%	4.352	5	-6%	264	3	-1%	463	12	-22%	135	3	48%	1.457	13	-12%	186	3	-27%
Metallerzeugung und Metallwaren	1.118.780	41	4%	13.535	17	7%	1.076	13	-8%	994	25	6%	363	7	-20%	1.348	18	29%	1.719	25	-2%
Maschinenbau	1.080.597	39	5%	27.130	33	-2%	1.632	20	-1%	2.672	68	-3%	626	13	43%	3.568	47	-16%	3.939	57	10%
Büromaschinen, DV-Geräte	38.469	1	-24%	441	1	-25%	26	0	-35%	0	0		*	0		*	0		314	5	89%
Geräte d. Elektrizitätserzeugung	403.410	15	-2%	3.563	4	5%	290	4	176%	131	3	-4%	34	1	-73%	920	12	84%	268	4	-8%
Nachrichtentechnik, Telekom., Daten.	920.329	34	10%	22.560	28	-7%	1.915	24	-9%	461	12	1%	374	8	-65%	1.547	21	32%	1.518	22	18%
MMStR-Technologie/Optik	404.550	15	2%	13.868	17	7%	4.385	5	5%	254	6	38%	1.573	32	58%	726	10	11%	1.529	22	6%
Automobil-Industrie, Fahrzeugbau	888.185	32	3%	12.483	15	-3%	203	3	-68%	72	2	-23%	156	3	25%	417	8	2%	1.693	24	-14%
Möbel, Schmuck, Spielwaren	197.088	7	-12%	3.897	5	-2%	699	9	33%	258	7	-21%	169	3	-10%	233	3	14%	900	15	2%
Ver- und Entsorgung (incl. Recycling)	443.948	16	2%	15.603	19	7%	1.428	18	-17%	853	22	-7%	975	20	6%	836	11	20%	470	7	-20%
Baugewerbe	1.533.980	56	-12%	50.881	63	-7%	3.812	47	-1%	2.491	63	-7%	3.435	69	-7%	5.005	66	-6%	4.355	63	-8%
Einzelhandel (inkl. Kfz)	2.684.552	98	-1%	100.749	124	0%	8.756	108	3%	4.717	120	-1%	6.391	128	-4%	9.864	131	-15%	7.341	106	12%
Handelsvermittlung und Großhandel	1.311.434	48	-1%	46.985	58	3%	3.790	47	0%	2.259	58	13%	1.649	33	3%	6.872	9	-3%	8.470	122	14%
Gastgewerbe	796.439	29	4%	30.978	38	0%	2.868	35	12%	1.052	27	-3%	4.788	35	-9%	2.076	28	-3%	1.622	23	-2%
Verkehr, Logistik	1.295.122	47	7%	39.691	49	14%	5.989	74	0%	1.627	41	7%	3.098	62	10%	3.279	43	3%	2.998	43	59%
Finanzdienstleistungen	971.578	35	-8%	24.543	30	-8%	1.907	23	-20%	1.096	28	-5%	1.154	23	-12%	1.047	14	-27%	1.348	19	7%
Grundstücke, Wohnungen	294.894	11	20%	9.263	11	5%	1.069	13	16%	220	6	-10%	610	12	-2%	722	10	26%	504	7	37%
Forschung, Entwicklung, Unterricht	1.172.358	43	-1%	26.414	32	11%	2.070	25	-36%	1.466	37	-3%	1.027	21	72%	1.712	23	32%	1.056	15	20%
Dienstleistungen (wirtschaftl., sonstige)	3.195.830	116	24%	82.498	101	25%	11.522	142	32%	2.842	72	10%	3.127	63	-2%	7.889	105	16%	7.744	111	54%
Öffentliche Verwaltung	1.634.098	60	-5%	60.073	74	-7%	5.283	65	-18%	2.670	68	3%	2.886	58	-18%	3.861	51	-3%	2.912	42	-8%
Gesundheit	3.257.565	119	6%	116.693	144	6%	14.032	173	20%	6.600	168	4%	10.560	212	2%	9.298	123	5%	7.796	112	5%
Sport, Kultur, Freizeit	328.521	12	0%	9.059	11	6%	912	11	-3%	321	8	18%	638	13	-2%	513	7	-9%	395	6	9%
Sonstiges	608.541	22	1%	19.422	24	1%	1.336	16	13%	922	23	-4%	833	17	-7%	2.025	27	16%	917	13	21%

1: Absolute Anzahl SVP Beschäftigte pro Branche 2008
 2: Beschäftigte pro Branche je 1000 SVP Beschäftigte insgesamt
 3: Prozentuale Änderung 2003/2008 SVP Beschäftigte pro Branche

© Georg & Ottenströer / Zukunfts-Branchen-Atlas Deutschland 2009

Abweichung vom Bundes-Mittelwert

> +75 %
+75 bis +45 %
+45 bis +15 %
+15 bis -15 %
-15 bis -45 %
-45 bis -75 %
< -75 %

bei Spalte 3:
Färbung nach Prozentpunkten

bei Spalte 2:
Färbung nach Prozent

In der Untersuchungsregion und im Bundesland Schleswig-Holstein sind - aufbauend auf den skizzierten Branchenschwerpunkten - verschiedene Cluster-Initiativen aktiv.

- **LogRegio Lübeck** als lokale und regionale Logistikinitiative für die Region Lübeck mit den Themen Automobil Logistik, Health Care Logistik, Papier Logistik, Fast Moving Consumer Goods als Logistik für die Ernährungswirtschaft
- **Logistikinitiative** Schleswig Holstein als Landesinitiative unter Einbeziehung der Häfen und Flughäfen u.a. mit dem Themen- und Aufgabenschwerpunkt „Cross-Border-Logistics“ (Interreg-Projekt zur Förderung der Logistik im deutsch-dänischen Grenzraum)
- **foodRegio** als lokale und regionale Initiative für die Ernährungswirtschaft in der Region Lübeck sowie baltfood als grenzübergreifende Clusterinitiative und Interreg-Projekt für den gesamten aufstrebenden Ostseeraum.
- **NORGENTA** (Life Science) als gemeinsame Initiative (Agentur) Hamburgs und Schleswig-Holsteins zur Förderung der Life Science (Medizin- und Biotechnologie, Pharmazie). Ziel ist es, die Region auch überregional zu einem führenden Standort der Life Sciences auszubauen und international zu vermarkten.
- **MEDCOMM** ist ein Netzwerk von Leistungsanbietern des regionalen Gesundheitsmarktes in Südholstein. Ausgehend von der seit 2001 bestehenden Gesundheitsregion Segeberg werden mit Projekten und Kooperationen die Gesundheit und die Gesundheitswirtschaft weiter fortentwickelt. Alle Mitglieder der Gesundheitsregion sind auch Partner im Regionalmanagement.
- **Maritimes Cluster** Schleswig-Holstein als Querschnitts-Cluster für Schifffahrt, Schiffbau, Offshore-Technologie, Meeresforschung und Tourismus. Ebenso wie im Life Science Cluster spielen im Maritimen Cluster das produzierende Gewerbe und der Maschinenbau eine tragende Rolle.

Im Zusammenhang mit den Cluster-Initiativen muss auch auf das neue "**Fraunhofer-Institut für Marine Biotechnologie**" in Lübeck hingewiesen werden, welches 2013 fertig gestellt sein soll, und auf den gesamten Untersuchungsraum positiv ausstrahlen wird. Es ist das zweite Fraunhofer Institut überhaupt in Schleswig-Holstein und soll einmal 200 Mitarbeiter beschäftigen.

Die wirtschaftliche Entwicklung in den Branchensektoren hängt aufgrund der demographischen Entwicklung zukünftig auch stark von der Verfügbarkeit an qualifizierten Fachkräften ab. Beim Anteil der Hochqualifizierten liegt Lübeck mit einem Anteil von 7,2% an den SVP-Beschäftigten nur leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 7,8%. Die übrigen Teilregionen im Untersuchungsraum liegen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, wobei Ostholstein sogar unter der 5%-Marke liegt. Beim Anteil der Ingenieure an den Beschäftigten erreichen Lübeck, Stormarn und der Kreis Herzogtum Lauenburg den Bundesdurchschnitt. Der Kreis Segeberg liegt deutlich und der Kreis Ostholstein stark unter dem bundesdeutschen Mittelwert. In den

Fachgesprächen wurde mehrfach auf die außerordentlich hohe Bedeutung des „qualitativen Arbeitskräftepotenzials“ als Wirtschaftsfaktor hingewiesen.

Tab. 18 Hochqualifizierte und Ingenieure

	Anteil Hochqualifizierte an den SVP-Beschäftigten	Ingenieure pro 100 SVP-Beschäftigte
Lübeck	7,2	2,2
Segeberg	5,8	1,5
Stormarn	5,7	2,2
Ostholstein	4,6	0,9
Herzogtum Lauenburg	6,0	2,4
Bundesdurchschnitt	7,8	2,2

**Hochqualifizierte: Beschäftigte mit Fachhochschul- und Universitätsabschluss*

Quelle: Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft

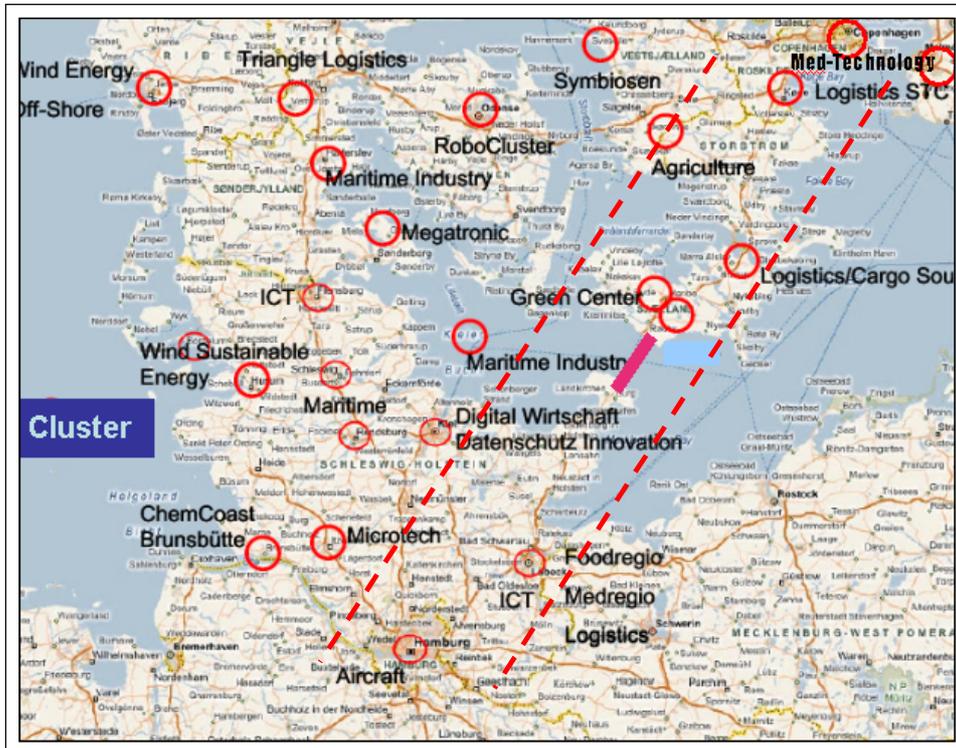
Zusammenfassend zeigt die wirtschaftsstrukturelle Zusammensetzung deutlich die Heterogenität des Untersuchungsraumes. Es haben sich in den einzelnen Teilräumen spezifische Branchenschwerpunkte herausgebildet, die durch Cluster-Initiativen weiter forciert werden. Die Branchenschwerpunkte und die räumliche Branchenverteilung sind auch Ausdruck des Standortverhaltens und der Standortpräferenzen von Unternehmen.

Großräumliche Cluster-Schwerpunkte: Durch die FBQ wird das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Regionen entlang der „Fehmarnbeltachse“ beschleunigt. Damit rücken auch die großräumlichen Branchenschwerpunkte im westlichen Ostseebereich stärker in den Blickpunkt der Akteure und natürlich auch der ansiedlungswilligen Unternehmen. So haben sich z.B. seit dem Brückenbau über den Öresund mehrere Biotechnik- und Pharmakonzerne auf beiden Seiten des Öresund niedergelassen. Sie bilden heute - zusammen mit Forschungsinstituten und Universitäten - ein bedeutendes Life Science Cluster. Das Cluster, das den Namen "Medicon Valley" trägt, beschäftigt mittlerweile über 30.000 Mitarbeiter. Das „Medicon Valley“ könnte der dänisch/schwedische „Gegenpart“ zum Medizin-Cluster in der Region Ostholstein/Lübeck darstellen.

Neben dem beispielhaft erwähnten **Life Science Cluster** am Öresund finden sich auf der Achse Hamburg – Kopenhagen noch Logistik-Cluster sowie Cluster der Ernährungswirtschaft. Im gesamten westlichen Ostseeraum spielen die maritimen Cluster eine große Rolle. Darüber hinaus gewinnen die Informations- und Kommunikationstechnologien und auch die Materialforschung/-wirtschaft in der Großregion an Bedeutung. Bis 2018 wird mit der Europäischen Spallations-Neutronenquelle (ESS) im schwedischen Lund eine Anlage für Materialforschung und Synchrotronlicht-Forschung errichtet. In diesem Zusammenhang ist auch auf die **Netzwerk-Initiative Nano Öresund** hinzuweisen. Ziel ist es, die Region als führende Nanotechnologie-Region in Europa zu positionieren. Die Öresundregion wird also - über die nationalen

Grenzen und den Sund hinweg - konsequent zu einer **Technologieregion** ausgebaut. Der Leitgedanke der dahinter steht ist: „Wirtschaftlicher Erfolg durch Vernetzung“.

Abb. 39 Cluster im westlichen Ostseeraum



Quelle: Verändert nach Dansk Industri

Dieser Leitgedanke lässt sich auf zahlreiche Branchen und Regionen übertragen und sollte auch für das REK in spezifischer Art und Weise aufgegriffen werden. Das Beispiel erfolgreicher Regionen zeigt die **starke Orientierung auf Zukunftsbranchen** und -technologien, meist gepaart mit einem **hohem Freizeitwert** und einem **attraktiven Bildungs- und Kulturangebot**.

2.4.3 Gewerbeflächensituation

2.4.3.1 Aktuelle Angebots- und Standortsituation

In einem ersten Arbeitsschritt zur Analyse der Gewerbeflächensituation wurden die sich aktuell in der Vermarktung befindlichen Standorte an der Landesentwicklungsachse A1 und den übrigen Verkehrsachsen aufgenommen und „klassifiziert“. Die Standorte wurden auch vor Ort besichtigt. Die Kriterien einer „groben“ Zuordnung (Vorschlag) sind:

- o hamburgnahe Standorte (Radius bis ca. 15 km – können gleichzeitig z.B. auch bedeutende autobahnahe Standorte sein)

- bedeutende autobahnahe Standorte an der Landesentwicklungsachse A1
- Standorte in der Region Lübeck (Standorte im Umland von Lübeck – können gleichzeitig z.B. auch bedeutende autobahnahe Standorte sein)
- (bedeutende) autobahnahe Standorte an den übrigen Verkehrsachsen (A21/B404 / A20 / A24)
- Nebenstandorte (keine direkte und ortsdurchfahrtsfreie Erreichbarkeit eines Autobahnanschlusses)
- Konversionsstandorte

In die Betrachtung wurden auch aktuelle Standortüberlegungen mit einbezogen.

Tab. 19 Gewerbeflächenstandorte (Auswahl)

Standort	Einordnung	Bemerkungen
Barsbüttel (Kreis Stormarn)	Hamburgnaher und bedeutender Autobahnstandort A1	GE / SO-Gebiet (ca. 36 ha), kaum freie Flächen, Standorterweiterung möglich
Glinde/Reinbek (Kreis Stormarn)	Hamburgnahe Standorte	Gebiet Glinde (Depot) in Vorbereitung, GE-Gebiet Reinbek (Haidland ca. 21 ha mit Erweiterungspotenzial)
Stapelfeld / Braak (Kreis Stormarn)	Hamburgnaher Standort und bedeutender Autobahnstandort A1	GE-Gebiet (ca. 23 ha) kaum freie Flächen, Potenzialflächen von ca. 29 ha vorhanden
Ahrensburg / Beimoor Süd (Kreis Stormarn)	Nebenstandort, (Standort für Ahrensburg)	Hauptsächlich GE-Gebiet (ca. 26 ha), I. Bauabschnitt ca. 14 ha, Stadtentwicklung Ahrensburg, II. Bauabschnitt mit 26 ha in Vorbereitung
Siek / Jacobsrade (Kreis Stormarn)	Hamburgnaher Standort und bedeutender Autobahnstandort A1	GE-Gebiet (ca. 32 ha), ca. 14 ha verfügbare Fläche, nur geringes freies Flächenpotenzial, Standorterweiterung möglich
Bargtheide-Langenhorst (Kreis Stormarn)	Nebenstandort, (Standort für Bargtheide)	GE-/SO-Gebiet, freies Flächenpotenzial ca. 10 bis 13 ha
Hammoor (Kreis Stormarn)	Standortüberlegung: Bedeutender Autobahnstandort am Knoten A1/A 21	Interkommunaler Standort mit großen Flächenpotenzial (bis ca. 60 ha)
Bad Oldesloe (Kreis Stormarn)	Standort für Bad Oldesloe mit Potenzial (bei Erweiterung Richtung Osten) zu einem bedeutenden autobahnnahe Standort A1	GE-Gebiet mit Flächenpotenzial von insgesamt 35 ha, (II. Bauabschnitt ca. 9 ha)
Reinfeld (Kreis Stormarn)	Bedeutender Autobahnstandort A1 im Umland von Lübeck	GE-Gebiet (ca. 37 ha) noch relativ viel Fläche (ca. 29 ha) vermarktbare
Trittau (Kreis Stormarn)	Nebenstandort, Standort für Trittau mit Potenzial zu einem autobahnnahe Standort A 21 / B404 / A 24	GE-Gebiet mit Erweiterungspotenzial (ca. 12 bis 18 ha)

Mönkhagen (Kreis Stormarn)	Standortüberlegung: Bedeutender Autobahnstandort A 20 im weiteren Umland von Lübeck	Interkommunaler, kreisübergreifender Standort mit großen Flächenpotenzial (ca. 48 ha)
Stockelsdorf (Kreis Ostholstein)	Nebenstandort im direkten Umland von Lübeck (Standort für Lübeck)	GE-Gebiet (ca. 7 ha) kaum freies Flächenpotenzial
Genin-Süd (Lübeck)	Standort an der A 20 / A1	GE-/GI-Gebiet (ca. 32 ha) freies Flächenpotenzial: ca. 14 ha
Roggenhorst (Lübeck)	Standort an der A1	GE/GI-Gebiet, freies Flächenpotenzial ca. 7 ha
Herrenwyk (Lübeck)	Standort in relativer Nähe zur A 226 / B 75	freies Flächenpotenzial: ca. 9 ha
Hochschulstadtteil (Lübeck)	Standort an der B 207 neu	Städtebauliches Vorhaben (230 ha Plan- gebiet) u.a. mit GE-Flächen (freies Flächenpotenzial 4 bis 5 ha)
Airport Business Park (Lübeck)	Standort am Flughafen und A 20 / B 207 neu	GE-Standort am Lübecker Flughafen, freies Flächenpotenzial ca. 13 ha
Skandinavienkai (Lübeck)	Hafenstandort, KLV-Terminal	GE-/GI-Standort, freies Flächenpotenzial: gering, evtl. südwestliche Erweiterung möglich
Villeroy & Boch (Lübeck)	Standort an A226	Konversionsstandort (Teilfläche für groß- flächigen Einzelhandel)
Ratekau (Kreis Ostholstein)	Autobahnnaher Standort A1 und Standort im Umland von Lübeck	GE-Standort mit geringem freien Flächen- potenzial (ca. 3 ha)
Gleschendorf / Pansdorf (Kreis Ostholstein)	Nebenstandort	GE-Standort (ca. 4 ha) und geringem freien Flächenpotenzial (ca. 1,6 ha)
Neustadt i. H. (Ostholstein)	Bedeutender Autobahnstandort A1	GE-Gebiet (Erweiterung 10 ha) mit nur geringem freien Flächenpotenzial (3 bis 4 ha), Standorterweiterung möglich
Gremersdorf/Oldenburg (Ostholstein)	Standortüberlegung: Bedeutender Autobahnstandort A 1	Standortüberlegung für interkommunales GE-Gebiet (ca. 65 ha), I. Abschnitt ca. 8 bis 10 ha möglich
Lettow Vorbeck-Kaserne (Segeberg)	Bedeutender Konversionsstandort, autobahnnah am Knoten A20/A21	Relativ großer Konversionsstandort (ca. 28 ha) mit bisher geringen konkreten Umnutzungsansätzen
Bad Segeberg (Segeberg)	Standortüberlegung: Bedeutender Autobahnstandort (am Knoten A 20/A 21)	GE-Gebiet, Standortüberlegung mit großem Flächenpotenzial
Wahlstedt (Segeberg)	Autobahnnaher Standort A21	GI-Gebiet (28 ha), noch relativ viel Fläche vermarktbar

Lanken (Herzogtum Lauenburg)	Bedeutender Autobahnstandort A 24	GE-Gebiet mit großem Erweiterungspotenzial (ca. 50 ha)
Kuddewörde / Kasseburg	Standortüberlegung: Hamburgnaher und bedeutender autobahnnaher Standort A 24/B 404	GE-Gebiet mit , Standortüberlegung mit rund 125 ha
Groß Sarau / Klempau	Standortüberlegung im Südraum Lübeck: Bedeutender autobahnnaher Standort A 20	GE-Gebiet : Standortüberlegung mit rund 50 ha

Die Standorte im Kreis Segeberg an der A 7 wurden wunschgemäß nicht berücksichtigt!

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben der Wirtschaftsförderungen und Auswertung von Vermarktungsunterlagen (kein Anspruch auf Vollständigkeit), Stand Dezember 2009

Hinweis: In den Kapiteln 4. und 5. werden „herausragende Gewerbeflächenstandorte“ als zu vertiefendes Handlungsfeld thematisiert. „Herausragende Standorte“ sind in erster Linie durch herausragende Standort- und Lageeigenschaften charakterisiert und haben aufgrund dessen eine hohe Gravitation und Nachfragebindung. Herausragende Lageeigenschaften besitzen in der Untersuchungsregion Standorte in Nähe zu Hamburg oder Lübeck und/oder autobahnnaher Standorte (z.B. Lage an der Hauptverkehrsachse/Landesentwicklungsachse A1 und/oder Lage in Nähe der Autobahnknoten). Weitere Bewertungsparameter finden sich im „Handlungsfeld Gewerbeflächen“ (am Ende des Berichts).

2.4.3.2 Vermarktungs- und Ansiedlungsgeschehen

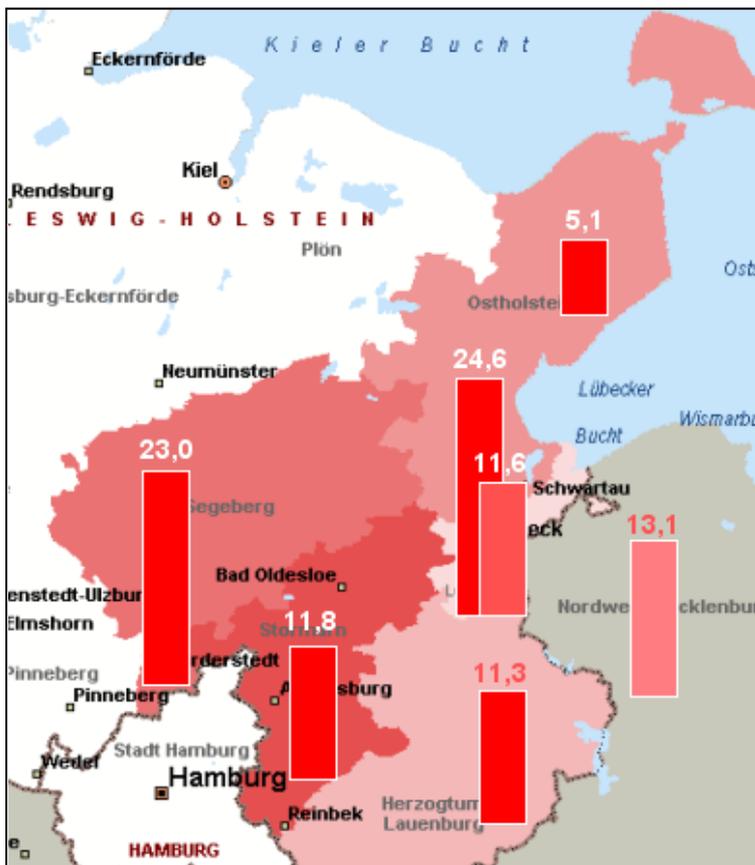
Eine der wesentlichen Frage- und Aufgabenstellungen im Rahmen des REK betrifft die Ausweisung neuer Gewerbegebiete, die Überarbeitung von Gebietserweiterungen und -planungen sowie die Berücksichtigung projektbezogener Flächen (Rast-/Autohöfe, Baustellenflächen etc.) in Folge FBQ. Aus diesem Grund wurde eine intensive Analyse zur Gewerbeflächensituation und zum Ansiedlungsgeschehen und -muster in der Region durchgeführt.

Die Gewerbeflächennachfrage folgt - mit Ausnahme von speziellen Branchen- und Unternehmenskonjunkturen - dem allgemeinen konjunkturellen Verlauf. Dies kann mehr oder weniger stark auch im Untersuchungsraum festgestellt werden. Im Kreis Segeberg konnten mit die höchsten Flächenumsätze festgestellt werden. Im Zeitraum von 2004 bis 2008 wurden hier im Mittel jährlich 23 ha umgesetzt. Die Nähe zu Hamburg, zum Hamburger Hafen und zum Flughafen sowie die Lage der meisten Gewerbegebiete an der A7 sind Gründe für die hohe Vermarktungsdynamik.

Im Kreis Stormarn wurden im gleichen Zeitraum durchschnittlich knapp 12 ha, im Kreis Herzogtum Lauenburg rund 11 ha und in Ostholstein rund 5 ha jährlich vermarktet. Werden die hafenbezogenen Flächen in Lübeck mit berücksichtigt, so wurden hier im Jahresdurchschnitt sogar rund 25 ha umgesetzt. Ohne die hafenrelevanten Flächen liegt der durchschnittliche jährliche Flächenumsatz in Lübeck in etwa auf dem Niveau des Kreises Stormarn mit knapp

12 ha. Im Kreis Nordwestmecklenburg (Förderungsvorteil „Neue Bundesländer“) liegt das Umsatzgeschehen mit rund 13 ha leicht über den Werten von Stormarn und Lübeck.

Abb. 40 Durchschnittliche jährlicher Flächenumsatz in ha (2004 bis einschließlich 2008)

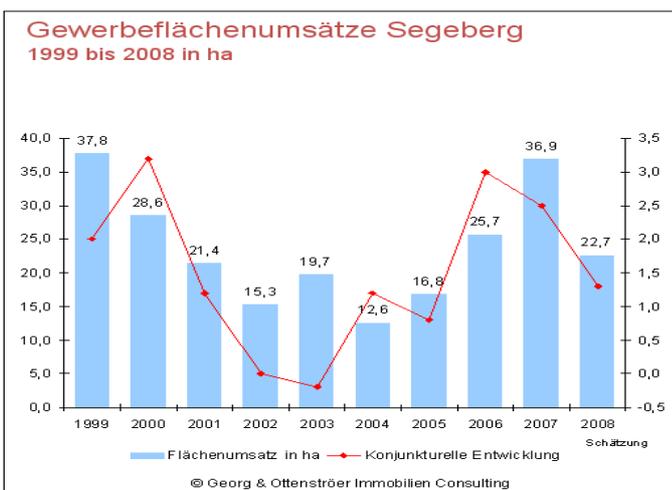
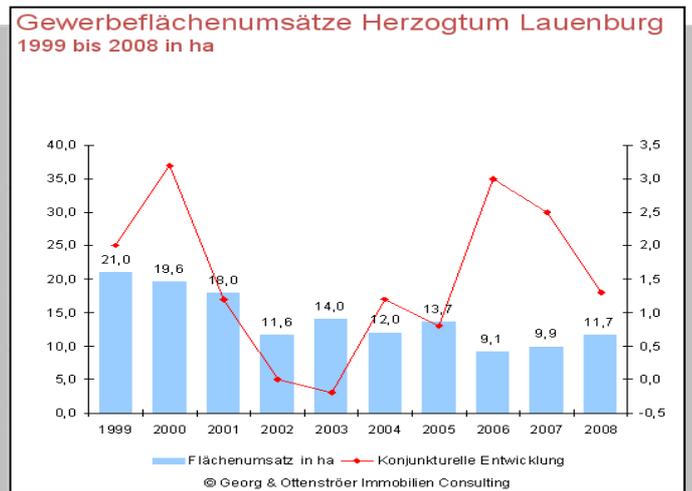
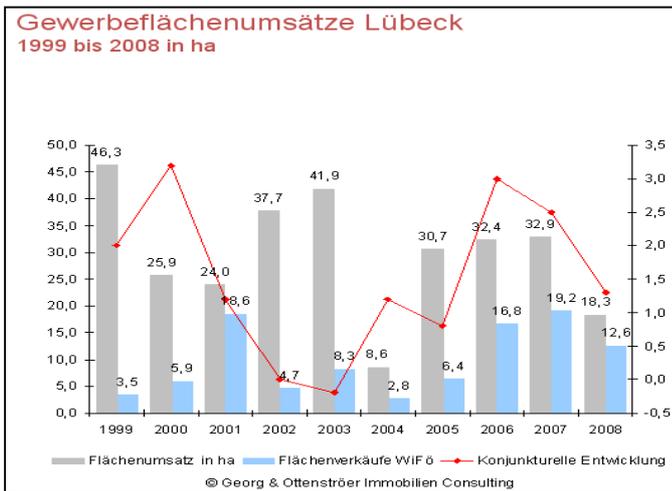
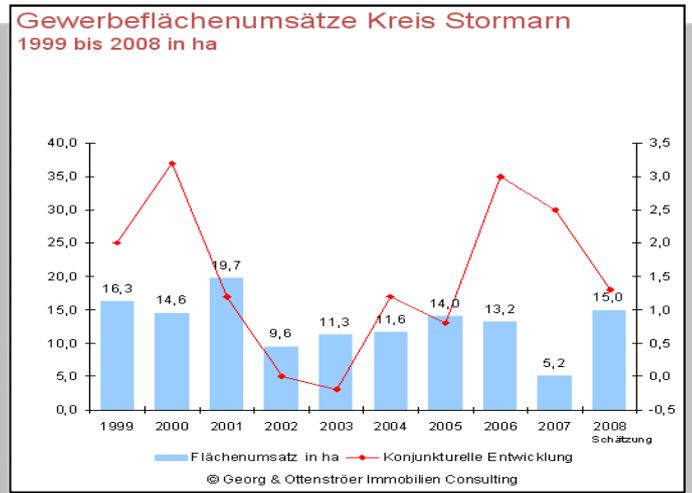
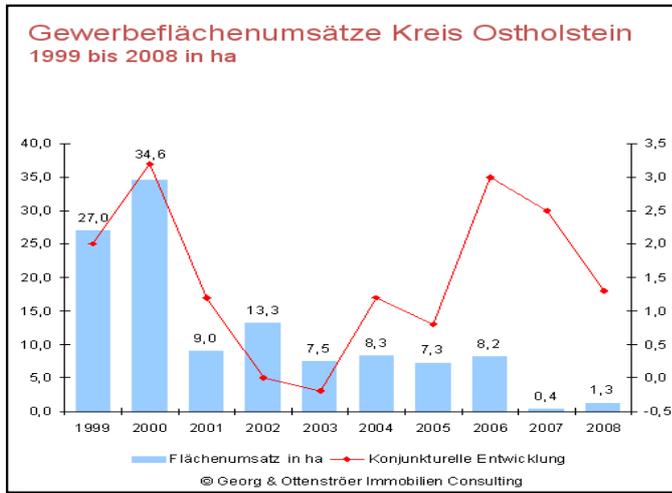


Quelle: Eigene Darstellung nach Auswertung der notariell beglaubigten
Kauffälle für „unbebautes Gewerbebauland“ / Flächendatenbank Georg & Ottenströer

Insgesamt zeigt sich, dass die Region Lübeck und die Hamburger Randkreise ein recht hohes Vermarktungsvolumen aufweisen. Die Untersuchungsregion hat insgesamt - ohne die hafenauf-
fina Vermarktung in Lübeck - einen jährlichen Flächenumsatz von knapp 63 ha.

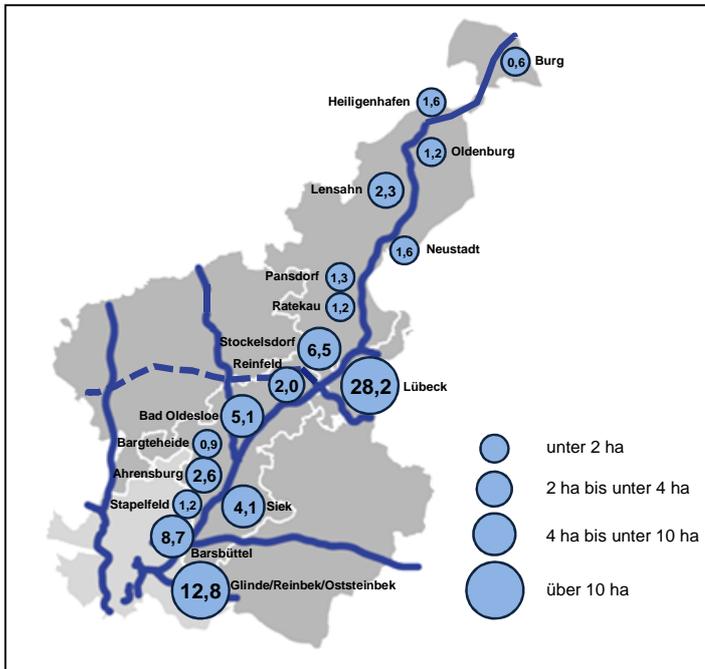
Die Dynamik der Vermarktung wird stark von der Nähe zu Hamburg bzw. zu Lübeck bestimmt. Je näher die Gewerbegebiete z.B. an Hamburg liegen, umso höher waren bisher die Flächenumsätze („Überschwappeneffekte“). Insgesamt zeigt sich auch, dass die Vermarktungsdynamik entlang der A1 zwischen Hamburg und Lübeck deutlich größer ist, als auf dem Abschnitt von Lübeck bis Fehmarn.

Abb. 41 Flächenumsätze unbebautes Gewerbebauland



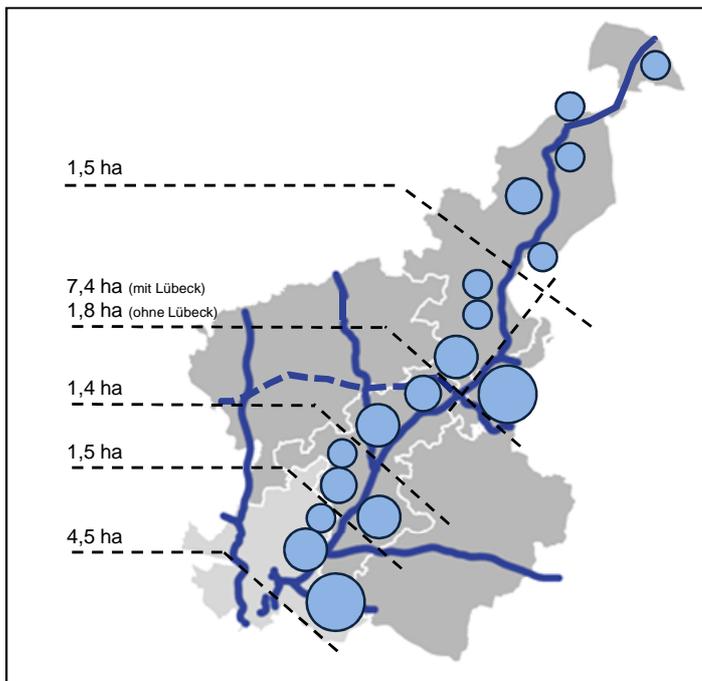
Quelle: Eigene Darstellung nach Auswertung der notariell beglaubigten Kauffälle für „unbebautes Gewerbebauland“, Flächendatenbank Georg & Ottenströer

**Abb. 42 Kumulierter Flächenumsatz in ha nach Standorten an der A 1 (2004 bis 2008)
Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte**



Quelle: Eigene Darstellung nach Sonderauswertung der notariell beglaubigten Kauffälle für „unbebautes Gewerbebauland“

Abb. 43 Ø jährlicher Flächenumsatz nach Standortabschnitten an der A 1 (2004 bis 2008) Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte



Quelle: Eigene Darstellung nach Sonderauswertung der notariell beglaubigten Kauffälle für „unbebautes Gewerbebauland“

Logistik und großflächiger Einzelhandel benötigen beispielsweise große Grundstücke, was das Umsatzgeschehen an diesen Standorten nach oben treibt, während an Standorten für Mittelstand und Handwerk die Grundstücke eher kleinteiliger vermarktet werden. Lag die durchschnittlich vermarktete Flächengröße im direkten Hamburger Umland im Zeitraum 2004 bis 2008 bei rund 5.700 bis 6.700 m² pro Kauffall, so nimmt sie tendenziell in Richtung Norden auf 2.200 bis 3.870 m² ab.

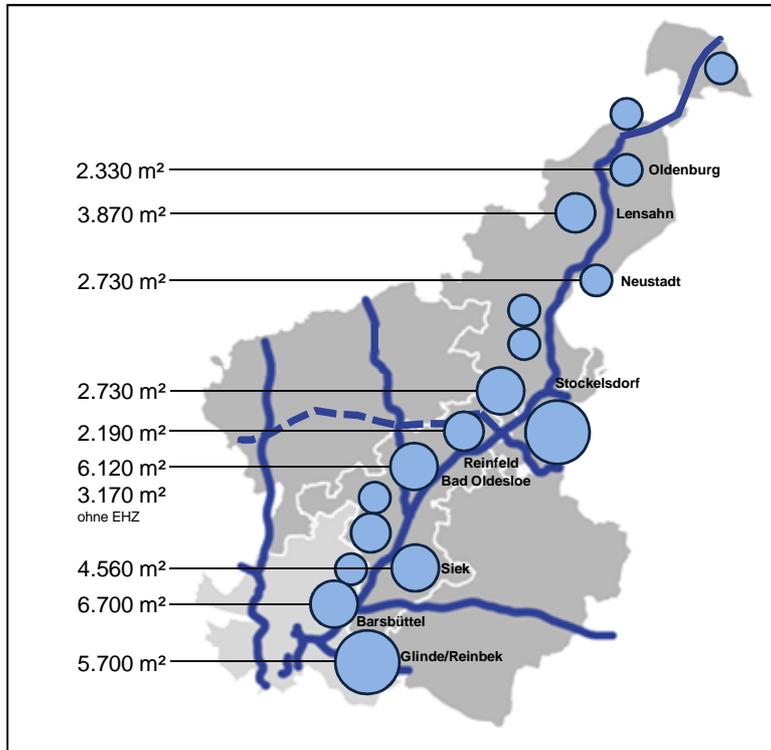
Die Analyse des Ansiedlungsgeschehens entlang der A1 zeigt, dass die Vermarktung stark von großflächigem Einzelhandel und Logistik/Großhandel geprägt ist. Diese Nutzer fragen in aller Regel große Grundstücke nach. Auch zeigt sich, dass Logistik bisher relativ nah an Hamburg (nähe zum Absatz- und Beschaffungsmarkt) bleibt und - neben dem großflächigen Einzelhandel - mit ein Grund für die hohen Flächenumsätze im Hamburger Umland ist. Bei Logistik ist jedoch die Tendenz absehbar, dass aufgrund von Flächenengpässen und Nutzungskonflikten mit „höherwertigen Ansiedlungen“ (wie z.B. größere Unternehmen und/oder Dienstleistungsunternehmen), ein Ausweichen auf weiter von Hamburg entfernt liegende Standorte erfolgt.

Jüngere Ansiedlungen von Dienstleistungsunternehmen und von größeren Unternehmen finden sich ebenfalls im direkten Hamburger Umland. Dienstleistungsunternehmen und auch größere Unternehmen sind auf die Nähe zum Hamburger Arbeitsmarkt angewiesen und siedeln sich deshalb kaum weiter bis ca. 15 km im Umland von Hamburg an.

Erkennbar ist auch, dass die zentralen Orte entlang der A 1 für die Gewerbeflächennachfrage eine gewisse Gravitation ausüben. So weisen Ahrensburg/Siek und Bad Oldesloe höhere Flächenumsätze auf, als die kleineren Orte entlang der A 1 (dies hängt u.a. mit der endogenen Nachfrage durch Mittelstand und Handwerk und auch mit der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel an den zentralen Orten zusammen).

Einen weiteren Gravitationspunkt der Gewerbeflächenansiedlung auf der Achse A1 stellt das Oberzentrum Lübeck dar. Lübeck verfügt über zahlreiche spezialisierte Standorte (hafenauffine Flächen, Flächen für großflächigen Einzelhandel in Genin-Süd, Dänischburg etc.). Dennoch finden deutliche Verlagerungen insbesondere des produzierenden Gewerbes und des Mittelstandes in Richtung Nordwestmecklenburg (günstige Flächenpreise, Förderung) und nach Stockelsdorf und Bad Schwartau (innerräumliche Verlagerung – Stockelsdorf und Bad Schwartau werden noch als „Standort Lübeck“ wahrgenommen) statt.

Abb. 44 Ø Flächengröße pro Kauffall nach Standorten Fokussierung auf die autobahnnahen Standorte an der A1



Quelle Eigene Berechnung auf Basis der registrierten Kauffälle für „unbebautes Gewerbebauland“

Der Mittelstand und das Handwerk haben sich fast auf jedem Standort entlang der Achse A1 niedergelassen. Auffällig ist, dass die meisten Gebiete eine mehr oder minder starke Nutzungsmischung aufweisen, wobei es aber zum skizzierten räumlichen Ansiedlungsmuster kommt. Das eruierte Ansiedlungsmuster korrespondiert deutlich mit den grundlegenden Standortanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen. Von der FBQ werden vor allem die Nutzer-/und Zielgruppen Logistik und Dienstleistung sowie vor allem auch der technologieorientierte Mittelstand profitieren.

In Bezug zu dem eruierten Standortverhalten von Ansiedlern und übertragen auf die bevorzugten Standortbereiche profitieren somit:

- der Hamburger-Rand
- die Region Lübeck
- Standorte, die an den bzw. in der Nähe der Verkehrsknotenpunkten liegen

Abb. 45 Gewerbeflächen Nachfragegruppen und Standortanforderungen

<p>Logistik und Großhandel (transportintensiv) Ansiedlung: überregional bis international (flächenintensive Standorte) - relativ mobil - je nach Schwerpunkt niedrige bis überdurchschnittliche Wertschöpfung Standortfaktoren: Verkehrszentralität, Nähe zu Absatz- und Beschaffungsmärkten</p>	<p>Hamburg-Rand Lübeck (Region) Standorte an den Autobahnachsen</p>
<p>Größere Unternehmen und Dienstleistungsunternehmen Ansiedlung: regional bis international (Standort Europa, Deutschland, Region Nord, West etc. - meist überdurchschnittlich hohe Wertschöpfung Standortfaktoren: Agglomerationsvorteile, Flughafen, ICE-Knoten und Arbeitsmarkt</p>	<p>Hamburg Hamburg-Rand Lübeck</p>
<p>Technologie-orientierter Mittelstand (z. B. Maschinenbau, Medizintechnik) Ansiedlung: regional bis überregional (oft traditionelle Standorte) - oft weltweite Geschäftsbeziehungen (Stichwort: „Hidden Champions“) - meist kapitalintensiv und standorttreu - hohe Wertschöpfung Standortfaktoren: Arbeitsmarkt (hochqualifizierte AK), Know How-Infrastruktur</p>	<p>Hamburg Hamburg-Rand Region Lübeck Traditionelle Standorte</p>
<p>Produktions-orientierter Mittelstand Ansiedlung: regional bis überregional (oft traditionelle Standorte) - meist arbeitsintensiv aber relativ mobil - eher durchschnittliche Wertschöpfung Standortfaktoren: Arbeitskosten, Arbeitsmarkt quantitativ</p>	<p>Hamburg-Rand Region Lübeck Traditionelle Standorte</p>
<p>Handwerk und Kleingewerbe Ansiedlung: lokal (oft traditioneller Standort) - meist arbeitsintensiv und sehr standorttreu – meist unterdurchschnittliche bis mittlere Wertschöpfung Standortfaktoren: Nähe zu Kunden und Unternehmen</p>	<p>Traditionelle (lokale) Standorte</p>
<p>Großflächiger Einzelhandel Ansiedlung lokal bis überregional (flächenintensiv) – meist mittlere Wertschöpfung Standortfaktoren: Große Marktgebiet, Nähe zu Kundenpotenzial (Einzugsgebiet) und Kaufkraft</p>	<p>Hamburg Hamburg-Rand Region Lübeck Zentrale Orte</p>

© Georg & Ottenströer

Quelle: Eigene Ableitung und Darstellung

2.4.3.3 Bedarfseinschätzung und Standort-/Flächenspektrum

Im gesamten Achsenbereich - entlang der A1 - von Hamburg bis Fehmarn sind in den letzten Jahren im Schnitt ca. 16 bis 17,5 ha pro Jahr vermarktet worden. Deutlich wird, dass sich rund 85 % der Flächennachfrage entlang der Achse A1 auf den Abschnitt zwischen Hamburg und die Region Lübeck konzentriert haben. Insgesamt wurden in den Gewerbegebieten entlang der Entwicklungsachse A1 (autobahnahe Standorte) zwischen Hamburg und Lübeck im Schnitt 15 ha jährlich vermarktet (zum Vergleich: Auf dem vergleichbaren Abschnitt der A7 zwischen Hamburg und Neumünster waren es in den letzten Jahren mit im Schnitt 18 ha pro Jahr nur leicht mehr).

In Folge der FBQ erhält die A1 wahrscheinlich einen Bedeutungsgewinn für Unternehmensansiedlungen. Hinzu kommt, dass sich die Region in Folge der Querung stärker als bisher überregional und international als Unternehmensstandort vermarkten lässt. Ausgehend vom durchschnittlichen Flächenumsatz kann daher - vorsichtig geschätzt - davon ausgegangen werden, dass sich die Gewerbeflächennachfrage mittel- bis langfristig um ca. 10 bis 15% er-

höhen wird. Die Frage nach dem Flächenbedarf ist letztendlich aber auch von der weiteren konjunkturellen (Branchen-)Entwicklung abhängig.

Ein überschlägiger Abgleich der Vermarktungsleistung mit dem aktuell freien Flächenpotenzial in den Bestandsgebieten zeigt, dass in allen Teilregionen in einem Zeitraum von ca. drei bis fünf Jahren neue Flächen auf den Markt (Standorterweiterungen und/oder Neuausweisungen) gebracht werden müssen.

Tab. 20 Statistische Reichweite Gewerbeflächen

	Ø Jährlicher Flächenumsatz Referenz 10 J	Ø Jährlicher Flächenumsatz Referenz 5 J	Aktuell freie Flächen in Vermarktungsgebieten Stand 2008	Statistische Reichweite bei 10 J / 5 J Referenzwerte	Fazit
Ostholstein	11,7 ha	5,1 ha	ca. 25 ha	2 / 5	in ca. 3 bis 5 Jahren müssen Erweiterungsflächen und Potenzialflächen aktiviert werden
Lübeck <i>nur WiFö</i>	30,0 ha <i>10,0 ha</i>	24,6 ha <i>11,6 ha</i>	ca. 60 ha	2 / 2,5 6 / 5	
Stormarn	13,1 ha	11,8 ha	ca. 87 ha	6,5 / 7	
Segeberg	23,5 ha	23,0 ha	ca. 75 ha	3 / 3	
Herzogtum Lauenburg	14,1 ha	11,3 ha	ca. 72 ha	5 / 6,5	

Quelle: Eigene Berechnungen nach Auswertung der verbrauchsgestützten Umsätze (Referenzzeitraum Ø 10 Jahre von 1998 bis 2008, Referenzzeitraum Ø 5 Jahre von 2003 bis 2008)

Die eindeutige Bedarfssituation gibt Sicherheit, auch angebotsorientiert Flächen in Folge der FBQ zur Verfügung zu stellen. Um von der wahrscheinlichen **Positionsverbesserung im Standortwettbewerb** durch die FBQ überhaupt profitieren zu können, ergibt sich das folgende Spektrum zur Flächenplanung und Standortentwicklung (Vorschlag):

- Angebotsorientierte Ausweisung von überregional bis international bedeutenden (herausragenden) Standorten mit hohem Flächenentwicklungspotenzial an besonders exponierten Stellen im Raum (z.B. in Nähe der autobahnknoten im Bereich der Landesentwicklungsachse A1), um u.a. den Anteil der exogenen (und mobilen) Nachfrage in Folge der FBQ zu erhöhen. Themen-/Branchenaspekte sind Logistik und Logistik, Dienstleistung und Technologieunternehmen (Großunternehmen und Mittelstand).
- Nachfrageorientierte Neuausweisung von „überschaubaren“ Standorten und/oder Erweiterung bestehender Gebiete in den Teilregionen, um von der verbesserten Erreich-

barkeit durch die FBQ in Verbindung mit der Optimierung der „Hinterland-Infrastruktur“ profitieren zu können. Themen-/Branchenschwerpunkte sind je nach Lage im Raum (z.B. Nähe zu Hamburg oder Lübeck) Mittelstand (produktionsorientiert / technologieorientiert), Transport und Logistik und Dienstleistung.

- Speziell mit dem zunehmenden Transit und Verkehr zusammenhängende Flächenentwicklungen wie z. B. Autohöfe, Gewerbestandorte für Cross-Border-Shopping
- Speziell mit dem Infrastrukturprojekt verbundene Flächenbedarfe wie z. B. Baustellen, Lagerflächen für Bauteile, eine eventuell gewerbliche Nachnutzung des Fährhafens Puttgarden oder die Umnutzung eines Containerdorfs für die Bauarbeiter (gewerbliche Nachnutzung der Standorte)

2.4.4 Exkurs: Arbeitsmarkt- und Beschäftigungseffekte

Der Bereich **Wirtschaft** wird auch durch die Bautätigkeiten in Folge der festen Querung beeinflusst werden. In der Folge werden hier die geschätzten Effekte auf den Arbeitsmarkt systematisch dargelegt: Zu bedenken ist jedoch, dass die Arbeitsplatzeffekte von der Auswahl und Platzierung der Baustellenstandorte abhängig ist.

Während der mindestens fünfjährigen Bauphase der FBQ sind erhebliche Beschäftigungseffekte zu erwarten. Es kann damit gerechnet werden, dass pro Jahr insgesamt ca. **1.780 Beschäftigte** am Produktionsstandort benötigt werden. Daher sollten sich die Unternehmen bereits jetzt - wie die dänischen Unternehmen und Behörden - mit dem Thema auseinandersetzen und entsprechende Vorbereitungen treffen.

Gründe dazu gibt es ausreichend: Aus den dänischen Vergleichsprojekten ist bekannt, dass die Arbeitsaufteilung zwischen beiden Ländern grundsätzlich im Verhältnis 50 / 50 stattfindet. Dies ist aber selbstverständlich auch abhängig von den Rahmenbedingungen. In Deutschland sind beispielsweise die Lohnkosten niedriger und die Anzahl an verfügbaren Arbeitskräften höher als in Dänemark. Das kann zu verstärkter Konkurrenz zwischen Dänemark und Deutschland führen.

Der Bedarf an Arbeitskräften wurde von COWI im Jahr 2005 auf Grundlage von Gesprächen mit Verantwortlichen beim Bau der Öresund- und der Storebelt-Brücke sowie aufgrund von Gesprächen mit Femern Belt A/S geschätzt. Die Zahlen in den folgenden Darstellungen gelten unter der Voraussetzung, dass die Bauphase 5 Jahre andauert. Dauert sie länger, reduziert sich der Arbeitskräftebedarf pro Jahr dementsprechend. Es ist bereits mit eingerechnet, dass einzelne Arbeitsschritte nicht vor Ort ausgeführt werden. Zum Beispiel wird hier davon ausgegangen, dass die Lieferung der Stahlkonstruktionen aus dem Ausland erfolgt. Diese Annahme basiert vor allem auf entsprechenden Erfahrungen beim Bau der Öresund-Brücke und der Brücke über den Großen Belt. Es ist natürlich auch davon auszugehen, dass die Bedarfe sich ändern, falls die Entscheidung auf einen Tunnel fällt, bei dem voraussichtlich weniger Menschen beschäftigt werden. Die meisten der hier aufgeführten Tätigkeiten, sind „**on location**“ Jobs, die bei entsprechender Qualifikation von lokalen/regionalen Unternehmen übernommen werden können (siehe folgende Abbildungen).

Tab. 21 Bedarf an Arbeitskräften beim Bau der FBQ (Bedarf an Arbeitskräften in Personen / a)

Kategorie / Jahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
1) Arbeiten auf der Baustelle /					
Erd & Betonarbeiten ●	95	990	990	990	95
Elektriker ●	20	100	100	100	20
Kranführer ●	8	50	50	50	8
Schmiedearbeiten ●	20	150	150	150	20
Schweisser ●	10	110	110	110	10
Mechaniker ●	2	10	10	10	2
Vermessungsarbeiten ●	5	10	10	10	5
Ingenieure ●	8	80	80	80	8
Errichten der Baustelle ●	2	15	15	15	2
Maschinenführer ●	5	50	50	50	5
Administrative Aufgaben ●	15	20	20	20	15
Berichterstattung ●	3	3	3	3	3

Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an COWI 2005

In der obigen Darstellung werden die Berufsgruppen aufgelistet, die entweder zu den so genannten „Kernberufsgruppen“ am Produktionsstandort zählen, oder die in unmittelbarem Zusammenhang mit diesen zu sehen sind. Mit einem grünen Punkt sind all die Gruppen gekennzeichnet, bei denen besondere Bedarfe bestehen. Dies kann aus unterschiedlichen Gründen der Fall sein. Beispielsweise bestehen in Dänemark Engpässe bei bestimmten Berufsgruppen. Dazu gehören Kranführer oder auch Fahrer im Allgemeinen. Hier haben deutsche Unternehmen bei entsprechender Bereitstellung von Beschäftigten eventuell größere Chancen. Einen blauen Punkt erhielten in der Graphik solche Berufsgruppen, die gute Chancen haben am Bau der festen Querung mitzuwirken. Eher begrenzte Möglichkeiten werden für solche mit rotem Punkt gesehen.

Tab. 22 Bedarf an Arbeitskräften beim Bau der FBQ (Bedarf an Arbeitskräften in Personen / b)

Transport / Logistik		1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr
Fahrer	●	5	50	50	50	5
Seeleute (generell)	●	5	20	20	20	5
Schiffsführer	●	5	10	10	10	5
Servicefunktionen						
Wachpersonal	●	10	15	15	15	10
Kantine	●	5	15	15	15	5
Frisöre	●	1	2	2	2	1
IT-Experten	●	4	6	6	6	4
Maschinenmechaniker	●	6	10	10	10	6
Reinigungsdienst	●	4	8	8	8	4
Handwerker	●	4	10	10	10	4
Summe		252	1784	1784	1784	252

● Sehr gute Aussicht auf Beschäftigung Lokaler Unternehmen
 ● Aussicht auf Beschäftigung lokaler Unternehmen (je nach Qualifikation & Referenzen)
 ● Nur bedingt Beschäftigungsmöglichkeiten für lokale Unternehmen

Im Folgenden soll genauer auf die Inhalte der Abbildungen eingegangen werden:

„On Location Jobs“: Erfahrungsgemäß gibt es einige Aufgaben, bei denen zu erwarten ist, dass sie fast ausschließlich von Beschäftigten aus der Region durchgeführt werden. Dies sind entweder Tätigkeiten, die keine besonderen Qualifikationen erfordern oder auch solche, bei denen große Ressourcen zur Verfügung stehen. Solche sind beim Bau der FBQ beispielsweise:

- Erd- und Betonarbeiten (in diesem Fall ca. 900 Beschäftigte / a)
- Fahrer (sowohl Fahrer für Mannschaften zur und von der Baustelle weg als auch Fahrer von Lasten)
- Elektriker (bis zu 100 Beschäftigte)
- Schmiede- und Schweißerarbeiten (ca. 250 Beschäftigte über die gesamte Bauphase verteilt)
- Kranführer (ca. 50 Beschäftigte / a).

Effekte für das Umland: aus anderen Projekten ist bekannt, dass die Beschäftigten, welche auf der Baustelle arbeiten, nur dann auch baustellennah wohnen, wenn sich die Baustelle in erheblicher Entfernung zu ihrem Wohnstandort befindet. Ansonsten nehmen sie recht große Distanzen zum Pendeln auf sich. Solche, die tatsächlich auf der Baustelle in Containerdörfern oder in lokalen Gastfamilien etc. wohnen, arbeiten längere Zeiträume am Stück, um sich so größere Freizeitkonten aufzubauen. Aus diesem Grund werden die **Effekte für die Umgebung** als eher **unerheblich** eingeschätzt.

Profitieren können aber vor allem das **Catering und Hotelgewerbe** (je nachdem inwieweit diese Funktionen aus der Baustelle ausgelagert werden). Beim Bau der FBQ ist beispielsweise geplant, eine Kantine einzurichten. Hierfür wird Küchenpersonal in einem geschätzten Umfang von ca. 10-15 Personen und Reinigungskräfte im Umfang von ca. 5-8 Personen pro Jahr benötigt. Auch diese Arbeitsplätze werden vor allem mit lokalen Beschäftigten besetzt werden. **Insgesamt** bestehen vielfältige Möglichkeiten (beispielsweise **zielgerichtete Informationsveranstaltungen**), um bereits in der Vorbereitungsphase die entsprechenden Unternehmen zu sensibilisieren und auf die sich abzeichnenden Geschäftsmöglichkeiten hinzuweisen. So lassen sich bereits heute Aussagen darüber treffen, welche Branchen vom Bau der Brücke profitieren und wo evtl. sogar **Rekrutierungsengpässe** entstehen können. Diese Berufsgruppen sind u. a. Kranführer, Fahrer im Allgemeinen und unter anderem auch Maurer und Beschäftigte aus dem Bereich Metall (z. B. Schweißer auf der dänischen Seite). Unter Berücksichtigung dieser Aspekte laufen in Dänemark bereits aktuell Vorbereitungen zur Qualifizierung von Mitarbeitern für den Bau.

2.4.5 SWOT - Wirtschaft und Gewerbe

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Untersuchungsregion und speziell die Teilregion entlang der Landesentwicklungsachse A1 durch die FBQ besser („symbolträchtiger“) im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb positioniert werden kann. Durch eine zunehmende (mentale und reale) grenzübergreifende Integration kann die großräumliche Lagegunst zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen in Wert gesetzt werden. Die großräumlichen Branchen-Cluster in der westlichen und südlichen Ostsee bieten Anknüpfungspunkte für eine weitergehende Vernetzung auch mit den eruierten regionalen Clustern in der Untersuchungsregion. Das Infrastrukturprojekt selbst kann einen wesentlich Impuls (z.B. in der Bauphase) zu einem integrierten Arbeitsmarkt beitragen.

Auffallend ist die starke Heterogenität der Untersuchungsregion in wirtschaftlich starke Teilregionen und Regionen mit „Nachholbedarf“. Der räumliche, wirtschaftliche und mentale Bezug der Kreise Stormarn, Herzogtum Lauenburg und Segeberg ist schwerpunktmäßig auf die Metropole Hamburg ausgerichtet, während Ostholstein auf Lübeck als nahe liegendes wirtschaftliches Zentrum fokussiert ist. Das Oberzentrum Lübeck funktioniert als Klammer zwischen den einzelnen Teilregionen.

Der regionale Branchenbesatz zeigt teilweise sehr positive Anknüpfungspunkte hinsichtlich der relevanten Zukunftsbranchen und es gibt entsprechende regionale und landesweite Cluster-Initiativen, die zunehmend durch grenzübergreifende Initiativen ausgeweitet und fortentwickelt werden.

Die Gewerbeflächenvermarktung folgt in aller Regel dem konjunkturellen Verlauf und ist abhängig vom regionalen (endogenen) Industriebesatz (ca. 80% der Nachfrage nach Gewerbeflächen ist bisher endogen induziert), der Außenverflechtung und der Standortfaktor-

ausstattung der Region bzw. der Teilregionen. Gleichzeitig wird die Dynamik von der Nähe zu Hamburg und Lübeck bestimmt.

Die ausgewerteten Infrastruktur-Referenzprojekte haben gezeigt, dass - neben einer aktiven und fokussierten regional abgestimmten Ansiedlungspolitik - eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit positive Aspekte auf regionale Unternehmens- und Branchenkonjunkturen und das Ansiedlungsgeschehen insgesamt ausüben. Diese Wirkung kann die feste Querung aber nur dann optimal entfalten, wenn ein zeitnahe Zusammenspiel mit dem Ausbau der weiteren Verkehrsinfrastruktur (Fortführung der A20 inklusive Elb-Querung, Fertigstellung der A21 bis Kiel, Schaffung einer leistungsfähigen Ostumgehung Hamburgs A21/B404 etc.) erfolgt.

Mittel- bis langfristig wird die Landesentwicklungsachse A1 einen Bedeutungsgewinn durch die FBQ erlangen. Unter Umständen kommt es zu einer noch stärkeren Konzentration von Unternehmensansiedlungen an der Verkehrsachse (innerregionale und überregionale Verlagerung) und auf besonders gut platzierte Gewerbestandorte direkt an der A1.

Die regionale Gewerbeflächenbedarfssituation zeigt für alle Teilregionen des Untersuchungsraumes im mittelfristigem Zeithorizont die Notwendigkeit zur Flächenentwicklung. Im Kontext der FBQ ist es daher vertretbar, in gewissen Umfang und zu einem relativ „frühen“ Zeitpunkt (bereits während der Bauphase) angebotsorientierte Flächen für die überregionale bis internationale Vermarktung bereitzustellen.

Relativ frühzeitig dürften sich Chancen für besonders geeignete Standorte für Logistik, Transport und Verkehr an exponierten Stellen in der Region (Kreuzungspunkte der Hauptverkehrsachsen) ergeben. Logistiker und transportintensives Gewerbe stellen zurzeit bundes- und landesweit eine der größten Nachfragegruppen nach Gewerbeflächen dar. Durch besonders geeignete und herausragende Standorte ließe sich der Anteil der exogenen (überregionalen bis internationalen) Nachfrage in Folge der FBQ erhöhen.

Andere Standorte profitieren oder merken die Effekte durch die FBQ wahrscheinlich erst mit einer fortschreitenden Betriebsphase. Aufbauend auf der Stärken-/Schwächenbetrachtung lassen sich deutliche wirtschaftsstrukturelle Entwicklungsperspektiven für die Region durch die feste FBQ erkennen. Direkte Beschäftigungseffekte sind sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase zu erwarten. In diesem Zusammenhang stellen Informations- und Qualifikationsmaßnahmen frühzeitige Aufgabenschwerpunkte dar.

Für das Zusammenwachsen der Region und die weitergehende Vernetzung der regionalen und großräumlichen Cluster ist u. a. in die Bereitstellung von attraktiven und flexiblen Flächenangeboten eine der wesentlichen Grundvoraussetzungen. Durch die „**Konzentration auf herausragende Standortprojekte**“ lassen sich die Kräfte bündeln und durch die „richtige“ lokale Verortung die größtmöglichen regionalökonomischen Effekte erzielen.

Tab. 23 Stärken und Schwächen / Chancen und Risiken

Stärken	Schwächen
Lage an der Achse Hamburg – Kopenhagen (zwei wachsende Metropolregionen)	Im Norden typische Probleme einer Grenzregion bzw. peripheren Region
Nähe zu Hamburg	Unterschiedliche funktionale und mentale Zuordnung/Fokussierung der Teilregionen
Lübeck als Oberzentrum an der Achse	
Vielfältige Branchenstrukturen und teilweise hoher Besatz an Zukunftsbranchen	Teilweise Strukturschwäche und geringe Produktivität
Bestehende Cluster-Initiativen (regional, landesweit, grenzübergreifend)	Unterdurchschnittliche Außenverflechtung im Verarbeitenden Gewerbe (mit Ausnahme von Lübeck)
Großer Arbeitsmarkt	Unterdurchschnittlicher Besatz an Hochqualifizierten
Teilweise hohe Vermarktungsdynamik von Gewerbeflächen	Absehbare Flächenengpässe an bestimmten Stellen/Lagen im Raum bzw. an den Achsen
Chancen	Risiken
Entwicklung einer großräumlichen nordeuropäischen Entwicklungsachse	
Verbesserung der Position im Standortwettbewerb (Aufmerksamkeits-/ Imagegewinn)	Verkehrsengpässe bei schleppendem Ausbau der Hinterlandverkehrsinfrastruktur
Mittel- bis langfristig höheres und breiteres Ansiedlungsspektrum (stärker technologieorientiert)	Starke Heterogenität der Teilregionen, divergierende Interessen
Zusammenwachsen der Grenzregion	
Zunehmende Vernetzung der regionalen und großräumlichen Cluster (Erzielung höhere Wertschöpfung)	
Schaffung eines integrierten Arbeitsmarktes	Arbeitsplatzverluste bei Führunternehmen
Beschäftigungseffekte durch Bau und Betrieb der FBQ	

2.4.6 Entwicklungsstrategien und -ziele / Handlungsfelder

Aufbauend auf den Analyseergebnissen und der SWOT-Betrachtung wird der folgende übergeordnete Leitgedanke bzw. werden die entsprechenden Ziele für die Branchenentwicklung und für die Gewerbeflächenentwicklung zur Diskussion gestellt.

Der Vorschlag für die **übergeordnete Entwicklungsstrategie** (Leitgedanken) lautet:

- **Zusammenwachsen und Schaffung eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes**

Dabei bezieht sich der Begriff „Zusammenwachsen“ sowohl auf die Regionalebene des Untersuchungsraumes bzw. auf die Region entlang der Landesentwicklungsachse A1 als auch auf die Grenzregion beiderseits des Fehmarnbelt. Ein Zusammenwachsen bedingt eine verstärkte regionale und grenzübergreifende Projektzusammenarbeit und Abstimmung. Die Kreise Herzogtum Lauenburg, Segeberg, und Stormarn sind aufgrund vorhandener intensiver Verflechtungen bereits Mitglied in bestehenden Kooperationsräumen (u. a. Metropolregion Hamburg, Arbeitsgemeinschaft Hamburg-Randkreise, Region Lübeck). Ergänzend zu diesen Ko-

operationen schlagen die Gutachter vor, in einem „**Wirtschaftsraum Fehmarnbelt**“ zusammen zu arbeiten.

Hinsichtlich der Entwicklungsziele greifen die Ziele der Wirtschafts- und Branchenentwicklung mit denen der Gewerbeflächenentwicklung (und auch des Themenfeldes Kooperation) ineinander.

Die **Ziel-Vorschläge für die Wirtschafts- und Branchenentwicklung** lauten:

- **Ausbau und Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten unter besonderer Berücksichtigung technologieorientierter Ansätze**

Hierunter ist z.B. eine stärkere regionale Vernetzung von Unternehmen und Universitäten, der Ausbau von Branchenkompetenzen, die Förderung von Unternehmens-/Brancheninitiativen und Branchen-Cluster sowie ein Stärkung der regionalen Zuliefer- und Abnehmerbeziehungen zu verstehen. Mit zunehmender Verflechtung steigen erfahrungsgemäß die Wirtschaftskraft und Beschäftigungsmöglichkeiten an. Die Fortentwicklung der Wertschöpfungsketten ist vor allem eine Aufgabe der Wirtschaftsförderung, des Standortmarketings und einer zielgerichteten Ansiedlungspolitik aber auch einer gezielten Förderung durch das Land auf der Grundlage eines - steuerungsfähigen und steuerungswilligen - Landesentwicklungsplanes (kein Gießkannenprinzip). Die FBQ bietet hierfür Ansatzpunkte und kann als Initialzündung und Impulsgeber wirken.

- **Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster (Zukunftsbranchen)**

Die Vernetzung und Fortentwicklung der Cluster führt unter den neuen Rahmenbedingungen durch die FBQ zu stärkeren funktionalen Verflechtungen zwischen den Regionen, schafft Entwicklungsmöglichkeiten für Unternehmen und wirkt sich positiv auf das Ansiedlungsgeschehen aus. Die Fortentwicklung und Vernetzung von Clustern ist eine sehr komplexe Aufgabe und beinhaltet z.B. auch eine stärkere Kooperation zwischen den regionalen Akteuren (Institutionen, Universitäten / Forschungseinrichtungen, Initiativen / Unternehmen etc.). Mögliche Anknüpfungspunkte stellen z.B. die Vernetzung des regionalen ernährungswirtschaftlichen Clusters mit dem Logistik-Cluster dar. Großräumlich betrachtet können sich z.B. Anknüpfungspunkte zwischen dem medizintechnischen Cluster in der Öresundregion mit dem entsprechenden Cluster im Untersuchungsraum ergeben.

- **Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtung**

Ein ergänzendes Entwicklungsziel zum Ausbau der Wertschöpfungsketten und der stärkeren Vernetzung der Cluster stellt die Verbesserung der Außenverflechtung der Unternehmen dar. Hier hat die Untersuchungsregion - wie aufgezeigt - deutliche Defizite. Durch das Zusammenwachsen der Grenzregion können für die hiesigen Unternehmen (durch begleitende aktive Projekte und Maßnahmen) eventuell neue Absatz- und Beschaffungsmärkte erschlossen wer-

den. Hierzu müssen z.B. auch mentale, kulturelle und faktische Hemmnisse - wie z.B. Sprachbarrieren - abgebaut werden (siehe auch Kapitel Kooperation und Unternehmensbefragung).

Den **Entwicklungszielen** können verschiedene **Handlungsfelder**, die z. T. bereits im laufenden REK-Prozess diskutiert worden sind, zugeordnet werden. Die möglichen Handlungsfelder sind:

- **Außenwirtschaftstage Fehmarnbeltregion** zur Förderung von grenzübergreifenden Geschäftskontakte/-beziehungen
- **Branchenfachtagungen Fehmarnbeltregion** (z.B. Maschinenbau und Medizintechnik, Biotechnologie)
- Aufbau eines **spezifischen Forschungs- und Entwicklungszentrums Fehmarnbeltregion** (Medizintechnik, Ernährungswirtschaft, Materialforschung)
- **Fortentwicklung/Ausweitung bestehender Cluster-Initiativen** unter den veränderten Rahmenbedingungen durch die FBQ wie z.B. Logistik-Initiative „FehmarnbelteXpress-Region“
- **Spezifische (branchenbezogene) Qualifizierungsmaßnahmen** zur Stärkung des Arbeitsmarktes und Förderung eines grenzübergreifenden integrierten Arbeitsmarktes

Die **Ziel-Vorschläge für die Gewerbeflächenentwicklung** lauten:

- **Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb durch die FBQ**

Mit der festen Querung rückt die Region mittel- bis langfristig stärker in das überregionale bis internationale Ansiedlungsinteresse. Mit der FBQ (als Brückenbauwerk) erhält die Region (sowohl die Untersuchungsregion also auch die Grenzregion beiderseits des Fehmarnbelts) ein unverwechselbares Symbol für ein gemeinsames regionales Standortmarketing. Die Positionsverbesserung sollte aktiv für die Ansiedlungspolitik genutzt werden. Grundlage hierfür ist jedoch die Ausweisung von herausragenden Standorten z.B. an der Landesentwicklungsachse A1.

- **Schaffung eines differenzierten und zielgruppenspezifischen Flächenangebotes**

Wie die Analyse gezeigt hat, haben alle Teilregionen mittelfristig einen Flächenbedarf. Um eine unnötige und ineffiziente innerregionale Flächenkonkurrenz in Folge der FBQ zu vermeiden, ist ein differenziertes und auf Zielgruppen (Ansiedlungsgruppen) bezogenes Vorgehen bei der Planung und Neuausweisung zu empfehlen (Grundlage hierfür ist u.a. eine steuerungsfähige Raumordnung / Regionalplanung mit dem entsprechenden regional- und landesplanerischen Instrumenten zur Vermeidung von für die Region nachteiligen Konkur-

renzsituationen und der Wille zur Schwerpunktbildung und überregionalen Zusammenarbeit).

Die möglichen Projektansätze sind:

- Entwicklung und Vermarktung von **herausragenden Gewerbeflächenstandorten** für die überregionale und internationale Vermarktung. Je nach Lage im Raum bedarf es hierzu einer projektbezogenen Zusammenarbeit. Im Rahmen der vertiefenden Bearbeitung von Handlungsfeldern (Kapitel 4. und 5.) werden hierzu auch gutachterliche Vorschläge gemacht.
- Im weiteren Zusammenhang sollte auch die Möglichkeit und der Wille zu einem **gemeinsamen Standortmarketing oder gar Achsenmanagement** - z.B. Kreierung einer (Dach-)Marke „Fehmarnbeltregion/-achse“, Verständigung über die räumliche Ansiedlung von Leitbranchen etc. - ausgelotet werden.
- Bei Verständigung auf eine regionale Dachmarke, kann z.B. auch eine **gezielte Ansiedlungsinitiativen** für bestimmte Standorte und/oder Achsen bzw. Leitbranchen (siehe Clusterentwicklung) gestartet werden.
- Ein weiteres Projekt stellt die stärkere **Profilierung auch der Nebenstandorte** hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen durch die FBQ dar.
- Andere Maßnahmenvorschläge stehen in direktem Zusammenhang mit dem Bau der FBQ. So sind Standort- und Projektvorschläge für **Produktionsstandorte** zu machen und zu diskutieren. Diese könnten nach der Fertigstellung der FBQ - ebenso wie der Fährhafen Puttgarden - z.B. als “Maritime Unternehmensstandorte“ weiter genutzt und vermarktet werden.
- In Folge des zunehmenden Transits sind die Möglichkeiten für **Autohöfe** (evtl. einen im Norden und einem im Süden der Untersuchungsregion) zu überprüfen. Dabei muss klar unterschieden werden zwischen Rasthöfen - die direkt an der Autobahn liegen und als Tourist Stop-/Welcome-Center konzipiert sind - und Autohöfen, die sich meist in den autobahnnahen Gewerbegebieten befinden und stark auf die Bedürfnisse des LKW-Transitverkehrs abgestimmt sind. Autohöfe sind zudem oftmals Initialzündungen für die Gewerbegebietsvermarktung (sind meist als erste da!).
- Sofern der Einkaufs-Tourismus ein Thema in der Grenzregion bleibt, können **fachmarktorientierte SO-Gebiete** für Cross-Border-Shopping an ausgewählten Stellen platziert werden. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Gewerbegebiete nicht für Einzelhandelsansiedlungen zweckentfremdet werden sollen und das Thema Cross-Order-Shopping vor allem im nördlichen Teil der Untersuchungsregion

(Fehmarn, Ostholstein) von wirtschaftlicher Bedeutung ist und hier entsprechende Standorte in Folge der FBQ geschaffen werden können.

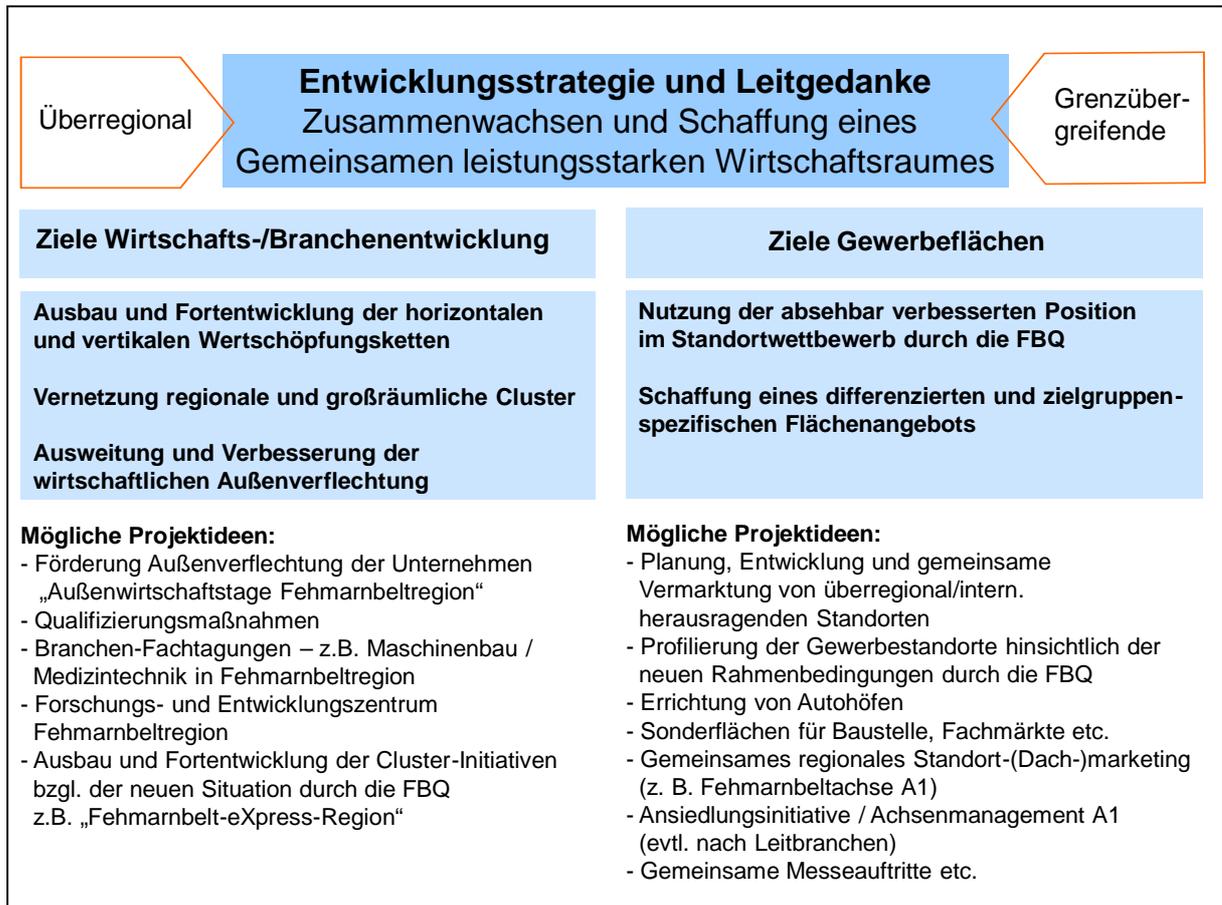
Perspektivisch können sich wegen des Transits auch Möglichkeiten für Fabrikverkäufe eröffnen. Auch hier müssen die landesplanerischen Belange Berücksichtigung finden bzw. sind Vorhaben mit kommunalen und regionalen Einzelhandelskonzepten und Bestimmungen abzustimmen. *Hinweis Hansestadt Lübeck: „Gewerbstandorte für Einkaufstourismus“ (mit Ausnahme am Brückenkopf Fehmarn) werden von der Hansestadt Lübeck entschieden abgelehnt. Touristen, auch „Durchgangstouristen“, sollen nicht an der Autobahn abgefangen werden, sondern – durch Bereitstellung attraktiver Angebote in integrierten Lagen, dazu zählt auch der Standort Dänischburg - in die Städte und zentralen Orte der Region gelenkt werden.*

Die Flächenprojekte mit herausragender Bedeutung sind räumlich so zu verorten, dass sie Nachfrager finden (also den Standortanforderungen von Unternehmen entsprechen) und ein größtmöglicher regionalökonomischer Nutzen für die Gesamtregion entsteht. Wichtig erscheint der Ausbau der Zukunfts-Branchen und die Stärkung von regional bestimmenden Branchen. Mögliche gewerbeflächenrelevante Leitbranchen für herausragende Standorte bzw. die Profilierung der Gewerbstandorte in der Untersuchungsregion sind:

- Logistik
- Dienstleistungen
- Maschinenbau
- Medizintechnik
- Biotechnologie (siehe neues Fraunhofer Institut in Lübeck)
- Maritime Wirtschaft
- Ernährungswirtschaft

Generell ist jedoch zu bedenken, dass ausschließliche Branchenvermarktungsansätze für Gewerbegebiete in der Realität kaum umsetzbar sind. Vielmehr muss stärker in den erwähnten Ziel- und Nutzergruppen nach Gewerbeflächen gedacht werden – wenngleich spezifische Branchen im Sinne der Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten natürlich weiter auszubauen sind. Stark branchenbezogene Vermarktungsstrategien setzen jedoch dezidierte Clusteranalysen voraus.

Abb. 46 Entwicklungsstrategie und -ziele Wirtschaft und Gewerbeflächen



2.4.7 Ergebnisse Gewerbeflächen-Workshop / Gewerbeflächenstrategie

Im Rahmen eines Gewerbeflächen-Workshops am 30. Oktober 2009 wurde mit den regionalen Wirtschaftsförderern, Fachexperten der Planungsstellen und Vertretern des Landes Schleswig-Holstein über mögliche Gewerbeflächenstrategien in Folge der FBQ diskutiert.

Wie die vorangegangene Marktbeobachtung gezeigt hat, benötigen alle Kreise mittelfristig neue Flächen (entweder durch Fortentwicklung und Ausweitung bestehender Standorte und/oder durch Neuausweisung). Die verbrauchsgestützte Bedarfssituation und die wahrscheinlichen mittel- bis langfristigen Push-Effekte durch die FBQ sowie die aktuelle und zukünftig absehbare Nachfragestruktur nach Gewerbeflächen sollten zum Anlass genommen werden, über herausragende Gewerbeflächenstandorte an der Landesentwicklung Achse A1 nachzudenken. Durch die Verständigung auf herausragende Standorte für die überregionale bis internationale Unternehmensakquisition könnte die sich perspektivisch verbessernde Situation im Standortwettbewerb optimaler für die Untersuchungsregion genutzt werden. Herausragende Standorte

müssten aber über ein relativ großes Flächen- und Entwicklungspotenzial sowie über eine außerordentlich hohe Lagegunst verfügen.

Im Ergebnis des Gewerbeflächen-Workshops wurde die Idee von herausragenden Gewerbeflächenstandorten positiv aufgenommen und unterstützt. Auch der neue LEP-Entwurf favorisiert überregional bedeutsame Standorte an den Hauptverkehrsachsen (z.B. an Landesentwicklungsachse A1). Als mögliche Nutzer- bzw. Zielgruppen für herausragende Standorte wurden

- Logistik und transportaffines Gewerbe
- Produzierende Unternehmen
- Technologieorientierte Unternehmen
- Dienstleistungsunternehmen (aufgrund ihres Standortverhaltens eher nachrangig)

identifiziert.

Für höherwertige Dienstleistungsunternehmen stehen vor allem urbane Standorte und damit die Zentren selbst bzw. allenfalls Standorte in unmittelbarer Nähe zu Hamburg oder dem Oberzentrum Lübeck im Fokus. Generell gilt für alle Nutzergruppen (mit Ausnahme der Logistik): Je größer die anzusiedelnden Unternehmen sind, desto eher wird - aufgrund des Arbeitskräftebedarfs - die Nähe zu Hamburg oder Lübeck eine Rolle bei der Standortentscheidung spielen. Logistische und transportintensive Nachfrager hingegen suchen vor allem verkehrlich gut angeschlossene und erreichbare Standorte (am besten in Nähe der Autobahnachsen und -knoten).

Weitergehend wurden für die einzelnen Teilregionen übergeordnete Strategieansätze mit den folgenden Schlussfolgerungen diskutiert:

Im **Kreis Ostholstein** empfiehlt sich in Folge der FBQ u. a. die Erweiterung des autobahnorientierten Standortes Neustadt (bestehender und akzeptierter Standort mit hoher regionaler Ausstrahlungskraft). Die angedachte Neuausweisung in Gremersdorf/Oldenburg (interkommunaler Standort) im nördlichen Abschnitt der A1 und in relativer Nähe zur FBQ sollte nach feststellbarem Push/Bedarf durch die FBQ erfolgen. Der Standort sollte somit planerisch vorbereitet werden (es ist jedoch auf mögliche topographische Probleme bzgl. großflächiger Logistikansiedlungen hinzuweisen). Mögliche Ansatzpunkte für eine gewerbliche Fortentwicklung bestehender Gebiete ergeben sich ggf. (neben der „normalen“ Gewerbeflächennachfrage in Burg auf Fehmarn) auch auf Fehmarn in direkter Nähe zur FBQ (z. B. Produktionsstandorte bzw. Standorte für Unternehmen, die sich aufgrund der langjährigen Bauaktivitäten nah an der FBQ ansiedeln wollen).

Die **Region Lübeck** verfügt über ein breites Spektrum an Gewerbeflächenstandorten mit unterschiedlichen Zielgruppen (Genin-Süd, Dänischburg, Skandinavienkai etc.) und kann daher Unternehmensansiedlungen nach Standortqualitäten und Nutzergruppen steuern. Als einziges Oberzentrum auf der Achse Hamburg – Kopenhagen sowie aufgrund des nahen Autobahn-

knotens A1/A20 kommt die Region Lübeck als Standort für ein herausragendes Gebiet grundsätzlich gut in Frage. Ein solcher Standort könnte z. B. in Nähe des Autobahnknotens A1/A20 („Suchraum Lübeck-Süd“) realisiert werden. Der „Suchraum“ würde sich schwerpunktmäßig für Logistik und transportintensives Gewerbe und nachrangig auch für Dienstleister eignen. Möglicherweise ergeben sich hier auch Ansätze einer kreisübergreifenden Standortentwicklung (wie für das Standortprojekt Mönkhagen bereits diskutiert). Die Hansestadt Lübeck als einziges Oberzentrum auf der Landesentwicklungsachse A1 ist prädestiniert für einen herausragenden Gewerbeflächenstandort. Eine überregionale Stärkung des Oberzentrums Lübeck (auch über interkommunale bzw. interregionale Gewerbeflächenentwicklungen) ist aus Aspekten der Raumordnung und landesplanerischen Zielsetzungen anzustreben, der neue LEP (Entwurf) gibt Signale in diese Richtung.

Im **Kreis Stormarn** steht u. a. die bedarfsgerechte Erweiterung der hamburgnahen Standorte an der A1 (Barsbüttel, Glinde/Reinbek, Stapelfeld/Braak und Siek) z. B. für Nutzer mit hoher Wertschöpfung (Dienstleistung, technologieorientierte Unternehmen, größere Unternehmen) im Fokus. Vor allem die aktuelle Standortüberlegung in Hammoor am Autobahnknoten A1/A21 hat aufgrund der positiven Lageeigenschaften Potenzial für einen herausragenden Standort z. B. für Logistik und transportintensives Gewerbe. Darüber hinaus dürften mittel- bis langfristig auch die bestehenden Standorte (mit Flächenpotenzial) an der A1 wie Bad Oldesloe und Reinfeld von den verbesserten Rahmenbedingungen durch die FBQ profitieren. Hier bietet sich eine bedarfsgerechte Fortentwicklung der Standorte an. Durch die zeitnahe Optimierung der Hinterlandinfrastruktur - wie z. B. der Realisierung einer leistungsfähigen Ostumgehung Hamburgs - gewinnen auch die autobahnnahen Standorte wie Trittau an der B 404 an Bedeutung. Für den Kreis Stormarn empfiehlt sich in Folge der FBQ eine strategische Steuerung der qualitativ und quantitativ unterschiedlichen Nachfrage auf speziell profilierte Standorte mit Schwerpunktnutzungen (höherwertige Nutzungen für die hamburgnahen Standorte, Logistik und transportaffine Nutzungen für die verkehrlich besonders attraktiv gelegenen Standorte und die Bedarfsdeckung der endogenen und regionalen Nachfrage durch gut profilierte Nebenstandorte).

Im **Kreis Segeberg** steht vor allem der Standortbereich Bad Segeberg / Wahlstedt im Blickpunkt der veränderten Rahmenbedingungen durch die FBQ. Hier werden insbesondere der zeitnahe Ausbau der A20 und die Fertigstellung der A21 bis Kiel eine verbesserte Erreichbarkeit garantieren. Hier verfügen Flächen im Bereich des entstehenden Autobahnknotens der A21/A20 über ein Potenzial zur überregionalen Unternehmensakquisition. Im Bereich des Autobahnknotens gibt es entsprechende gewerbliche Standortüberlegungen/-planungen. Hier sollte zudem überlegt werden, inwieweit eine neue Flächenentwicklung mit dem Konversionsvorhaben der Lettow Vorbeck-Kaserne in diesem Standortbereich verknüpft werden kann. Der bestehende Gewerbestandort Wahlstedt an der A21 ist einer der wenigen GI-Standorte in der Region und sollte mit Bezug auf die verbesserten Rahmenbedingungen durch die FBQ weiter profiliert werden.

Der **Kreis Herzogtum Lauenburg** ist nicht direkt betroffen durch die FBQ. Durch die Schaffung einer leistungsfähigen Ostumgehung Hamburgs (A21/B404) würden sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen für den bereits etablierten Logistikstandort Lanken an der A24 jedoch noch verbessern und sich auf die angedachte Standorterweiterung positiv auswirken. Je nach Sachstand zum Erhalt des Lübecker Flughafens könnten sich im nördlichen Bereich des Kreises Anknüpfungspunkte für eine Gewerbeflächenentwicklung durch die Nähe zum Airport, dem Autobahnknoten A1/A20 und der guten Erreichbarkeit der FBQ ergeben.

Es wird deutlich, dass ein so **komplexes Thema wie die Gewerbeflächenentwicklung** für fast ein **Drittel der Fläche des Landes Schleswig-Holstein** nicht allein im Rahmen eines Workshops oder des REK-Prozesses abschließend diskutiert werden kann.

Im Rahmen des Workshops wurde sich jedoch darauf verständigt, sich bei der Ableitung von Handlungsfeldern und Projekten auf die Hauptentwicklungsachse A1 und mögliche herausragende Gewerbestandorte zu fokussieren. Es wurde betont, dass die Konzentration auf herausragende Standorte keine generelle Benachteiligung der „übrigen Standorte“ bedeutet. Die Verständigung auf herausragende Gewerbestandorte setzt jedoch grundsätzlich den Willen für eine weitere überregionale Zusammenarbeit und Abstimmung voraus.

2.5 Verkehr

2.5.1 Ausgangssituation und statistische Daten

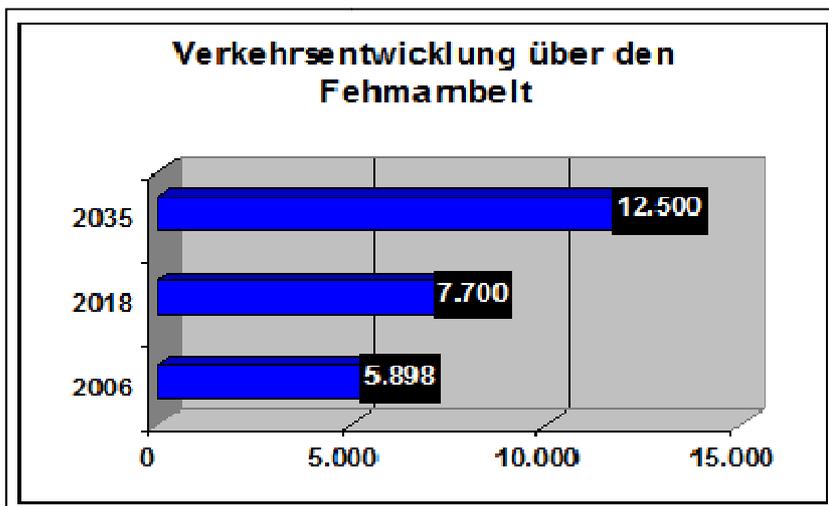
Bisher erfolgt die Verbindung über den Fehmarnbelt im 30 Minutentakt per Autofähre durch den Betreiber Scandlines. Ab dem Jahr 2018 wird dann zusätzlich die Möglichkeit bestehen, die feste Querung zu nutzen.

In Folge des Baus der FBQ wird der Bereich Verkehr in besonderem Maße betroffen sein. Aus diesem Grund hat die IHK zu Lübeck ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das sich dezidiert mit den Effekten und Maßnahmen in diesem Bereich auseinandersetzt. Das Thema Verkehr wird im REK daher nur als Querschnittsthema behandelt und konzentriert sich aus diesem Grund auf die Effekte bei den betroffenen Häfen und Fährschiffahrtslinien (i.e.S. Scandlines), da dieser Aspekt im Rahmen des Verkehrsgutachtens nicht genauer beleuchtet wird.

Die wichtigsten positiven Effekte im Verkehr werden in der **Zeitersparnis** sowie der verbesserten **Qualität der Hinterlandanbindung** gesehen. Als negative Effekte können aus heutiger Sicht vor allem die **Verluste** von **Arbeitsplätzen** bei den **Fährbetreibern** oder die Möglichkeit eines **Nadelöhrs** im Bereich der **Fehmarnsundbrücke** genannt werden, deren Ausbau im deutsch-dänischen Staatsvertrag nicht vorgesehen ist. Auch bestehen erhebliche Risiken und Konfliktpotenziale mit dem erhöhten Schienenverkehrsaufkommen in den touristischen Orten in Ostholstein.

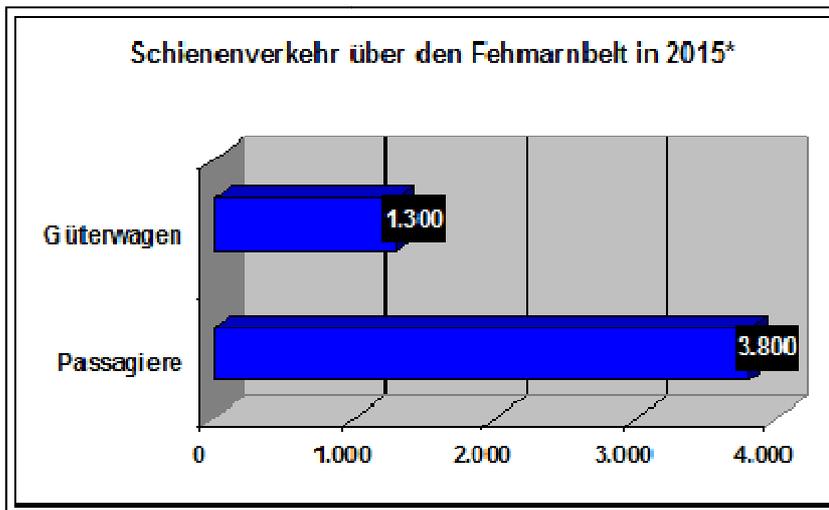
Verkehrsprognosen und Hinterlandanbindung: Die folgenden Abbildung stellen eine Prognose der täglichen Verkehrsmengen auf der Straße und der Schiene über die feste Querung im Zeitraum von 2006 bis 2035 dar. Gegenübergestellt wird hier die negativere Schätzung der VIEREGG - RÖSSLER GmbH (V&R). Demnach wird eine deutlich weniger optimistische Entwicklung der täglichen Verkehrsmengen erwartet, sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Zugverkehr. Die zugrunde liegende Prognose erwartet ein tägliches Volumen im motorisierten Verkehr, bestehend aus 7.500 Pkw, 1.100 Lkw und 130 Bussen, von **insgesamt 8.730 Fahrzeugen**. VIEREGG und RÖSSLER gehen dagegen nur von einer täglichen Fahrzeugmenge von **5.100 Fahrzeugen** aus. Dabei wurde die tägliche Menge an Pkw bei weitem tiefer angesetzt. Die Zahl der Busse und Lkw wird aber annähernd gleich eingeschätzt. Hinsichtlich der täglichen Zugfahrten rechnen VIEREGG und RÖSSLER mit einer um mehr als die Hälfte geringeren Anzahl, als in der zugrunde liegenden Prognose für 2015.

Abb. 47 Entwicklung der Verkehre über den Fehmarnbelt



Quelle: www.femerninfo.com

Abb. 48 Entwicklung des Schienenverkehrs über den Fehmarnbelt in 2015



Quelle: www.femerninfo.com

Tab. 24 Abschätzung der wahrscheinlichen täglichen Verkehrsmengen 2015

Verkehrsmittel	Prognose für 2015	Schätzung V & R für 2015
Pkw	7.500	4.000
Lkw	1.100	1.000
Busse	130	100
Summe	8.730	5.100
Personenzüge	40	16
Güterzüge	56	28
Summe	96	44

In **direktem Zusammenhang** mit dem Bau der festen Querung stehen der Ausbau der B207 zur A1 und die Ertüchtigung des **Schiennetzes** bis Puttgarden (wie in der folgenden Abb. zur Hinterlandanbindung dargestellt). Die Kosten für den Bau der Hinterlandanbindung belaufen sich auf geschätzte 840 Mio. Euro. Die Weiteren, hier genannten Maßnahmen zur Ertüchtigung der Ost-West-Magistrale und den Verbesserungen im Bereich der Ortsdurchfahrten sind keine direkten Maßnahmen in Verbindung mit der festen Querung. Dennoch besteht hier bei den betroffenen Kreisen ein großes Interesse an einer Verbesserung der Situation auch in Bezug auf die feste Querung. Durch eine leistungsfähigere Ost-West-Magistrale wird es beispielsweise auch diesen Kreisen möglich, von den Effekten der festen Querung zu profitieren.

Planmäßig sind der Aus- bzw. Neubau folgender Streckenabschnitte im Bereich der Straße und Schiene vorgesehen:

- Der **vierspürige Ausbau der B207 zur A1**: Der Streckenabschnitt zwischen Oldenburg-Nord und Heiligenhafen-Mitte wurde bereits Mitte August 2008 für den Verkehr freigegeben. Der Bau der restlichen Strecke bis nach Puttgarden soll bis zur Fertigstellung der festen Querung im Jahr 2018 erfolgt sein. In diesem Zusammenhang muss auch die Fehmarnsundbrücke berücksichtigt werden. Sie ist derzeit zweispurig ausgebaut. Hier besteht die Möglichkeit, dass es bei hohem Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zur Ausbildung eines Nadelöhres kommen könnte. Aus diesem Grund ist zu vorsorglich prüfen, ob und wie die unter Denkmalschutz stehende Brücke ausgebaut oder durch eine Parallel- oder Tunnellösung ergänzt werden kann, um den reibungslosen Ablauf des Verkehrsflusses zu garantieren.
- Auch die **Bahnstrecke zwischen Hamburg und Puttgarden** soll auf 160 km/h ertüchtigt werden. Hier ist geplant, die vorhandene Strecke zu verbessern. Dazu gehört auch der Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Puttgarden der bis zum Jahr 2018 elektrifiziert werden soll. Diese Pläne führen derzeit zu Widerständen in der Bevölkerung in den touristischen Orten. Wird die Ertüchtigung der bestehenden Strecke realisiert, werden diese Orte (die weitestgehend vom Tourismus abhängig sind) nach Fertigstellung der festen Querung stark durch den zusätzlichen Personen- und vor allem neu entstehenden Güterverkehr gestört. Aus diesem Grund werden derzeit alternative Trassenverläufe geprüft (insbesondere ein Neubau entlang der A1). Diese Variante wäre für die touristischen Orte voraussichtlich vorteilhaft (und aus touristischer bzw. regionalökonomischer Sicht auch voraussichtlich empfehlenswert), weil dann die Belastung durch die große Anzahl von Güterverkehrszügen ausbleiben würde und der Tourismus als wirtschaftliche Existenzgrundlage (gerade der Bäderorte in der Lübecker Bucht) nicht beeinträchtigt würde (allerdings entstehen dann vermehrte Belastungen entlang der A1, die aber ggf. mit den Emissionen des Autobahnverkehrs zusammenfallen). Gleichzeitig ist aber zu beachten, dass die gute Erreichbarkeit für Touristen / Urlauber durch Beibehalten der Fern- und Regionalhaltestellen in den touristischen Orten, v. a. in der Lübecker Bucht, weiterhin gegeben sein sollte. Zu diesem Thema laufen aktuell Verhandlungen und spezifische Untersuchungen. Derzeit wird durch die Deutsche Bahn AG auch geprüft, welche Trassenführung in Frage kommt und welche Haltestellen es geben könnte. Ein Gutachten zu den volkswirtschaftlichen Effekten unterschiedlicher Trassenführungen wird derzeit durch den Kreis Ostholstein vorbereitet. Erste Ergebnisse zu diesem Thema liegen aber bisher noch nicht vor. Ein weiteres Problemfeld im Zusammenhang mit der Schienenhinterlandanbindung stellt die mögliche Überlastung des Bahnknotens Lübeck durch die Zunahme des Bahnverkehrs in Folderder FBQ dar.
- Auf der dänischen Seite wird die **E47** ausgebaut und es besteht der Wunsch, die Bahnstrecke auf 200 km/h zu ertüchtigen. In Skandinavien wünscht man sich eine

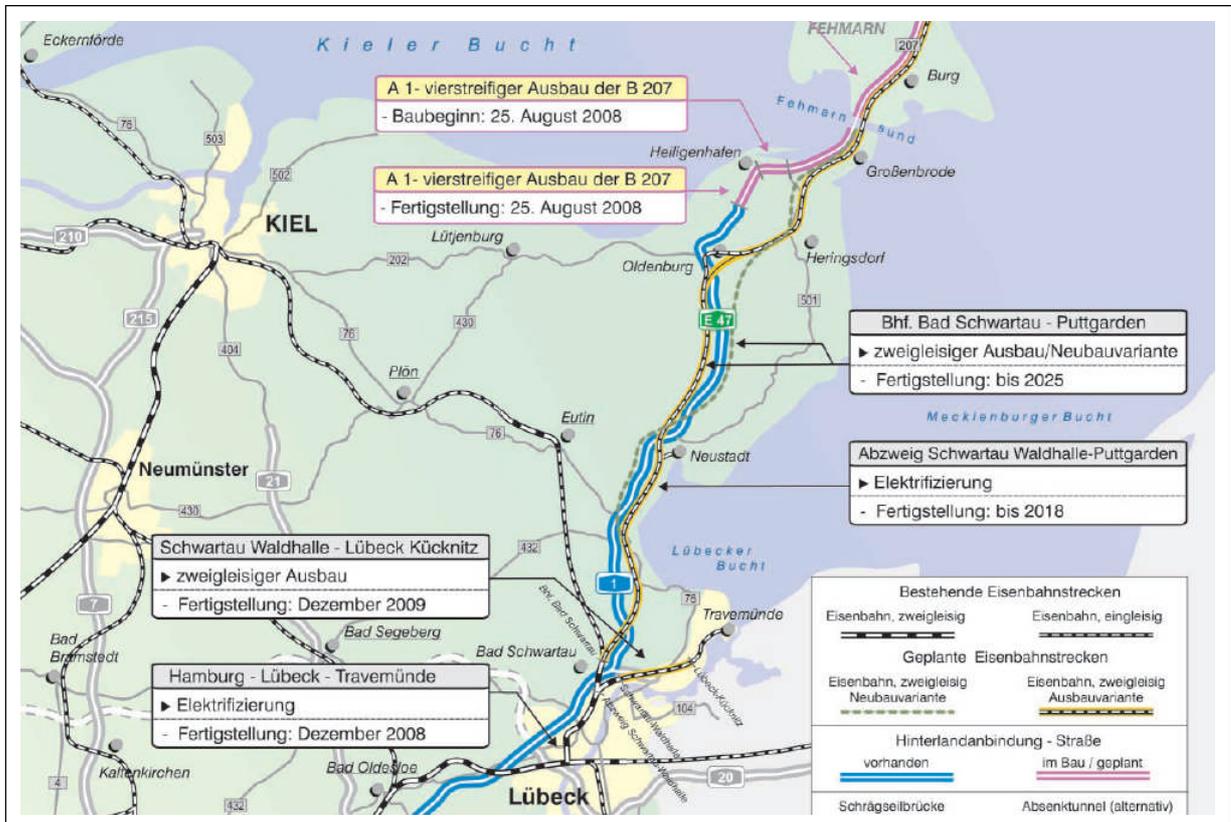
Hochgeschwindigkeitsstrecke für die Schiene zwischen Hamburg über Kopenhagen / Malmö bis nach Stockholm.

- Des Weiteren ist der **Ausbau der A20** geplant, um das Verkehrsnetz vor allem im südlichen Raum zu entlasten und dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Es besteht jedoch die Auffassung, dass die A20 als Ost- West-Achse allein nicht in der Lage sein wird das Aufkommen zu bewältigen, da sie vor allem die überregionalen Verkehre aufnimmt. Daher ist zur Entlastung etwaiger Ausweichstrecken eine Erhöhung der B202 vorgeschlagen worden. Dieser kommt die Aufgabe zu, die Region nördlich der A20 an die Wachstumsachse Hamburg / Lübeck – Kopenhagen / Malmö anzubinden und die Region von der festen Verbindung über den Fehmarnbelt profitieren zu lassen. Von einer leistungsfähigen Ost-West-Magistrale können außerdem neue Wachstumsimpulse in Form von u. a. Unternehmensansiedlungen ausgehen. Die bestehende Verbindung erfolgt von Oldenburg in Holstein über Kiel nach Rendsburg, hier wird der Verkehrsfluss durch viele Ortsdurchfahrten und Einmündungen behindert. Deswegen sind Ortsumgehungen zur Vermeidung von Staus und Behinderungen zukünftig notwendig.

Der Ausschuss für Planung und Wirtschaft des Kreises Ostholstein hat in seiner Sitzung am 09.09.2009 beschlossen, eine Gesamtstrategie für die Hinterlandanbindung der FBQ erarbeiten zu lassen. Hierbei sollen vor allem die möglichen volkswirtschaftlichen Schäden die aus unterschiedlichen Trassenführungen für die Schienenstrecke resultieren würden, beleuchtet werden. Des Weiteren sollen Folgeabschätzungen u. a. für Tourismus, Landwirtschaft und Ortsentwicklung vorgenommen werden. Ein Förderantrag für diese wichtige Maßnahme wurde durch den Kreis gestellt.

Die folgende Abbildung illustriert die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Hinterlandanbindung in den nächsten Jahren getroffen werden sollen.

Abb. 49 Hinterlandanbindung der FBQ



Quelle: Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, Schleswig-Holstein (2008). Nach Angaben der Stadt Lübeck beträgt der Fertigstellungstermin für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Waldhalle-Kücknitz Ende 2010

Über die in obiger Abbildung deutlich gemachten Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandverbindung hinaus sind noch weitere Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Diskussion, die ebenfalls als sinnvoll erachtet werden. In diesem Zusammenhang handelt es sich im Speziellen um den Ausbau der **B404 zur A21** als Ostumfahrung für die Stadt Hamburg. So soll die bereits jetzt überlastete Teilstrecke entlastet werden.

Von besonderer Wichtigkeit für die Region sind auch die Verbesserung und die Entlastung der Schienenverbindung. Besonders engagiert sich die Region für einen Ausbau der S-Bahn Linie S4. Gewünscht ist der Bau zumindest eines separaten Gleises für die S4 bis Ahrensburg (bzw. langfristig bis Bad Oldesloe). Dies soll vor allem zur Entlastung der bestehenden Strecke beitragen, auf die im Zuge der Fehmarnbelt-Querung voraussichtlich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zukommen wird. Besonders im Segment der Güterverkehre wird ein zusätzliches Volumen zu bewältigen sein. Die bisher gemeinsam für S-Bahn und sonstige Zugverkehre genutzten Gleise würden durch diese Maßnahme entlastet. Dies wird auch von der IHK zu Lübeck befürwortet. Dieses Projekt ist seit 2008 im Koalitionsvertrag des Hamburger Senats festgeschrieben und seit 2003 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Regionale Betroffenheit der einzelnen Kreise im Bereich Verkehr – Ergebnisse aus den Kommunalveranstaltungen

Von September bis November 2009 fanden in den Kreisen Kommunalveranstaltungen statt, bei denen das Regionale Entwicklungskonzept in Folge der FBQ vorgestellt und mit den Teilnehmern diskutiert wurde. In diesen Gesprächen mit den zum Untersuchungsgebiet gehörenden Teilregionen konnte insgesamt eine starke Betroffenheit im Bereich Verkehr festgestellt werden, die sich allerdings von Kreis zu Kreis unterscheidet. Zusammenfassend werden hier die regionalen Besonderheiten und die Betroffenheit ergänzend zu den Ausführungen im Kapitel Verkehr dargestellt:

Kreis Segeberg: Besonders für die Verkehrsträger Schiene und Straße wird in den nächsten Jahren eine Zunahme der Verkehre prognostiziert, die sich aber größtenteils durch die Zunahme regionaler Verkehre erklären lässt. Dennoch sind nach Inbetriebnahme der FBQ zusätzliche Belastungen bereits stark beanspruchter Teilstrecken wahrscheinlich. Es ist zudem denkbar, dass besonders LKW vermehrt Ausweichstrecken wie die B432 nutzen. Der Kreis unterstützt einen Ausbau der A20 sowie der A7. Der Kreis Segeberg fordert außerdem - vor allem mit Blick auf die zukünftig erhöhte Belastung der Gleise - den zweigleisigen Ausbau der Strecke Bad Oldesloe – Bad Segeberg – Neumünster um eine Entlastung der Hamburger Randgebiete zu gewährleisten.

Kreis Stormarn: Der Kreis Stormarn sieht vor allem im Bereich der S-Bahn Linie 4 Handlungsbedarf. Der mehrgleisige Ausbau dieser Linie ist seit 2003 im vordringlichen Bedarf des BVWP. Diese Strecke soll zeitnah ausgebaut werden, um u. a. auf die wachsenden Verkehrsmengen, die mit Eröffnung der FBQ erwartet werden, reagieren zu können. Von Relevanz ist für den Kreis Stormarn ebenso der Ausbau der B404 zur vierspurigen A21 (Ostumfahrung Hamburg), um diesen Bereich zukünftig stärker zu entlasten.

Kreis Ostholstein: Für den Kreis Ostholstein ist vor allem mit Blick auf die FBQ ein zügiges Voranschreiten des Ausbaus der A1 ins Auge zu fassen. Außerdem sollte die gute Erreichbarkeit auf der Insel Fehmarn weiterhin erhalten bleiben (DB-Haltepunkte). Im Hinblick auf die touristische Ausrichtung von Ostholstein wäre es daher nicht zielführend, wenn sich die Bahn nur für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ohne weitere Haltepunkte in den touristischen Orten entscheiden würde.

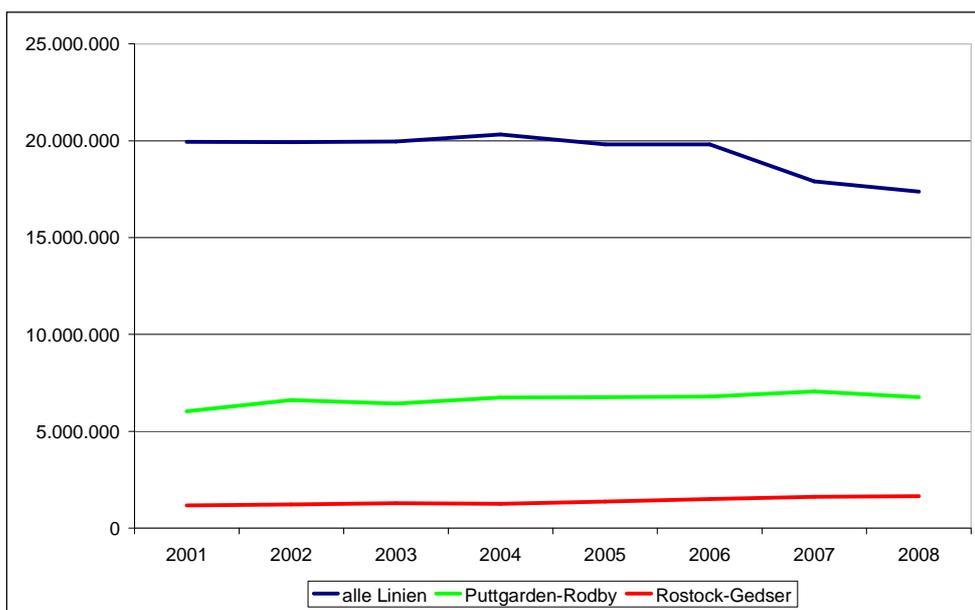
Kreis Herzogtum Lauenburg: Der Kreis Herzogtum Lauenburg liegt im Vergleich zu den anderen Kreisen des Untersuchungsraumes am weitesten entfernt von der FBQ und erwartet daher keine signifikanten Effekte für die Bereiche Tourismus sowie Wirtschaft und Gewerbeflächen. Es wird jedoch vermutet, dass im Bereich Verkehr Auswirkungen spürbar sein werden. Dies betrifft vor allem das Aufkommen an zusätzlichen LKW-Verkehren auf den Ausweichstrecken. Dies würde Teilstrecken der B207 und B208 betreffen. Der Kreis unterstützt den Ausbau der B404 zur zentralen Erschließungsachse im Land zur A21. Zusätzlich wird

auch hier, ebenso wie in den anderen Kreisen, eine Überlastung der Bahnstrecke Hamburg – Lübeck angenommen und es werden die Strecke entlastende Maßnahmen befürwortet.

In **Lübeck** werden vor allem Auswirkungen (zunehmende Staugefahr) im Streckenabschnitt der A1 zwischen dem Autobahnknoten Lübeck und dem Autobahndreieck Bad Schwartau erwartet. Gleichzeitig wird durch die Zunahme des Bahnverkehrs ein Ausbau des Bahnknotens Lübecks als notwendig erachtet.

Fährschifffahrt und Häfen: Die folgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsentwicklung bei der Scandlines AG der letzten Jahre (2001 bis 2008) bezogen auf das Passagier-, Pkw-, Bus-, Lkw- und das Eisenbahnwaggonaufkommen. Dabei werden im jeweiligen Teilbereich neben dem Gesamtverkehrsvolumen bei Scandlines besonders die Linie **Puttgarden – Rödby** dargestellt. Vergleichsweise wird noch die Linie Rostock-Gedser betrachtet. Scandlines wird vom Bau einer festen Querung **direkt betroffen** sein. Ob die Fährlinien aufrechterhalten werden, oder ihr Betrieb eingestellt wird, wird sich erst mit Fertigstellung der festen Querung zeigen. Die Gesamtzahlen der Passagiere bei Scandlines verhalten sich im betrachteten Zeitraum recht konstant bei ungefähr 20 Mio. Passagieren, nur 2004 wurde die 20-Mio.-Marke übertroffen. In 2008 dagegen ist das Aufkommen gesunken. Der Fährbetreiber gibt an, dass die Linie Puttgarden – Rödby zu ungefähr 40% ausgelastet ist. Wartezeiten gibt es nur in Ausnahmefällen: zum Beispiel zu Ferienbeginn/-ende. Das **Verkehrsvolumen** zwischen Puttgarden und Rödby stieg zwischen 2001 und 2008 leicht an, von etwa 6 Mio. auf **6,7 Mio. Passagiere**. Das macht etwa **ein Drittel** des Gesamtvolumens aller Scandlines Fährverbindungen aus. Im Verhältnis zu Rostock-Gedser kann man sehen, dass ein beträchtlicher Anteil des Volumens über die Vogelfluglinie abgewickelt wird.

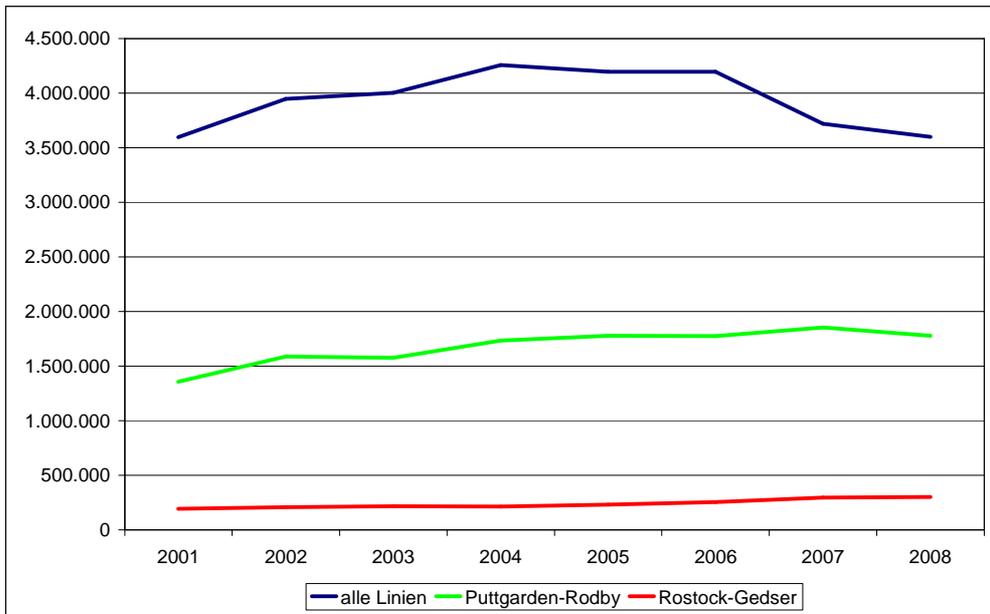
Abb. 50 Scandlines – Entwicklung der Passagierzahlen (2001-2008)



Quelle: www.scandlines.dk, www.scandlines.com

Das jährliche Verkehrsvolumen aller Linien von Scandlines stieg im betrachteten Zeitraum von ca. 3,5 Mio. auf 4,2 Mio. Pkw (vgl. Abb. 81). In etwa gleichem Maße stieg auch das Pkw-Aufkommen zwischen Puttgarden – Rödby, von 1,3 Mio. auf 1,7 Mio.

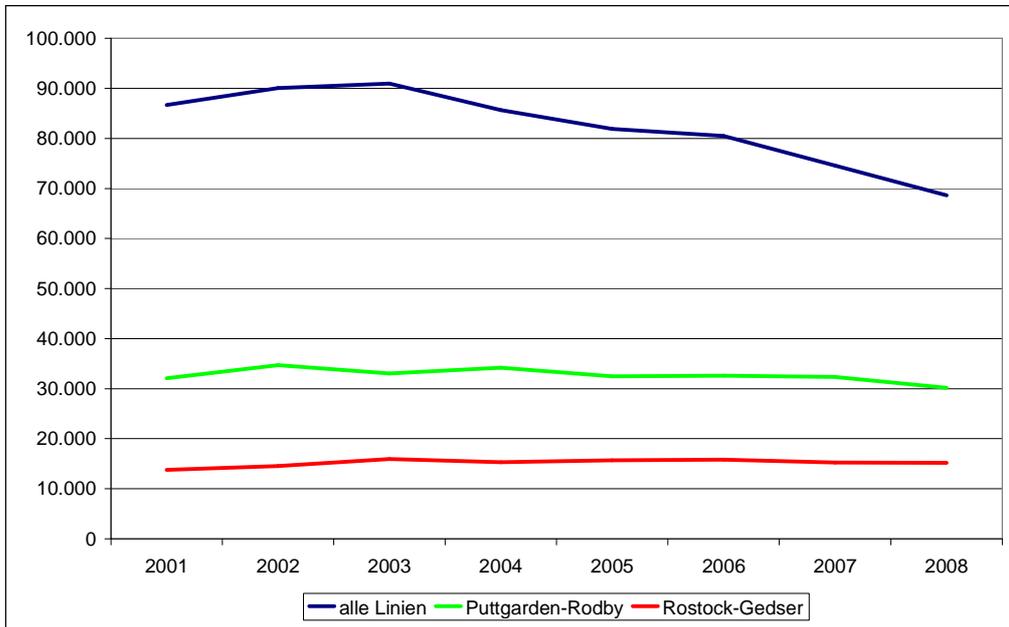
Abb. 51 Scandlines – Verkehrsentwicklung für Pkw (2001-2008)



Quelle: www.scandlines.dk, www.scandlines.com

Das Segment **Busreisen** unterlag leichten Schwankungen. Hier sank die Gesamtanzahl auf allen Scandlines-Routen von ca. 86.000 auf 80.000 Busse im Jahr 2008. Zwischen Puttgarden und Rödby schwankte die Anzahl innerhalb des Zeitraums, veränderte sich aber nur geringfügig nach unten auf ca. 30.000 Busse in 2008.

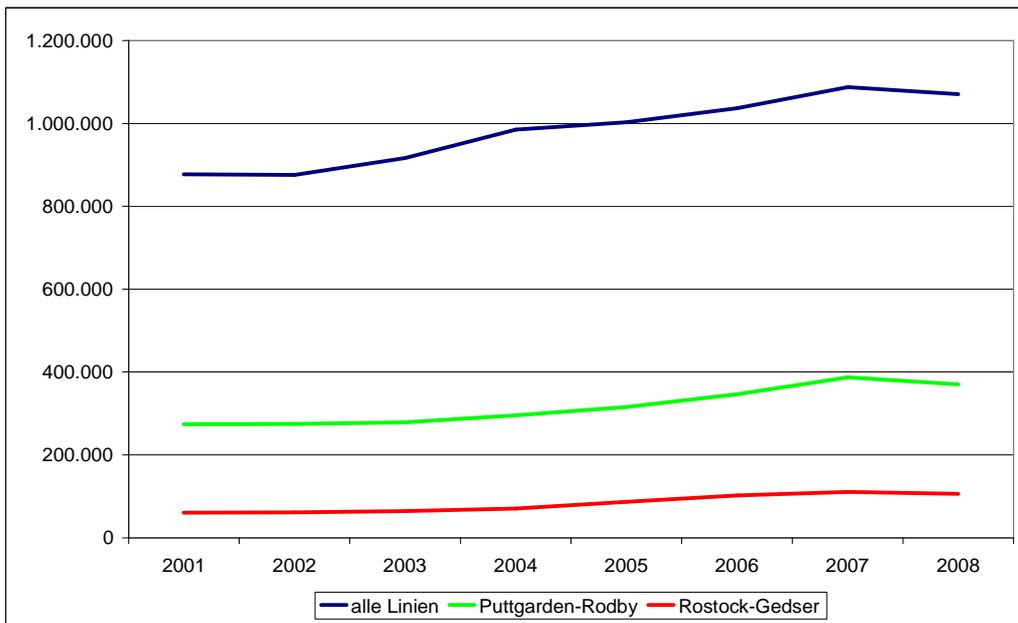
Abb. 52 Scandlines – Verkehrsentwicklung für Busse (2001-2008)



Quelle: www.scandlines.dk, www.scandlines.com

Die Anzahl der **Lkw** stieg sowohl für die beiden betrachteten Fährlinien als auch insgesamt für alle Scandlines Linien an. Auf allen Linien stieg die Anzahl von etwa 870.000 auf über 1 Mio. Lkw, zwischen Puttgarden und Rödby von ca. 275.000 auf 345.000. Auch hier zeigt der Vergleich mit Rostock-Gedser, dass auch bei den LKW-Transporten die Linie Puttgarden- Rödby führend ist.

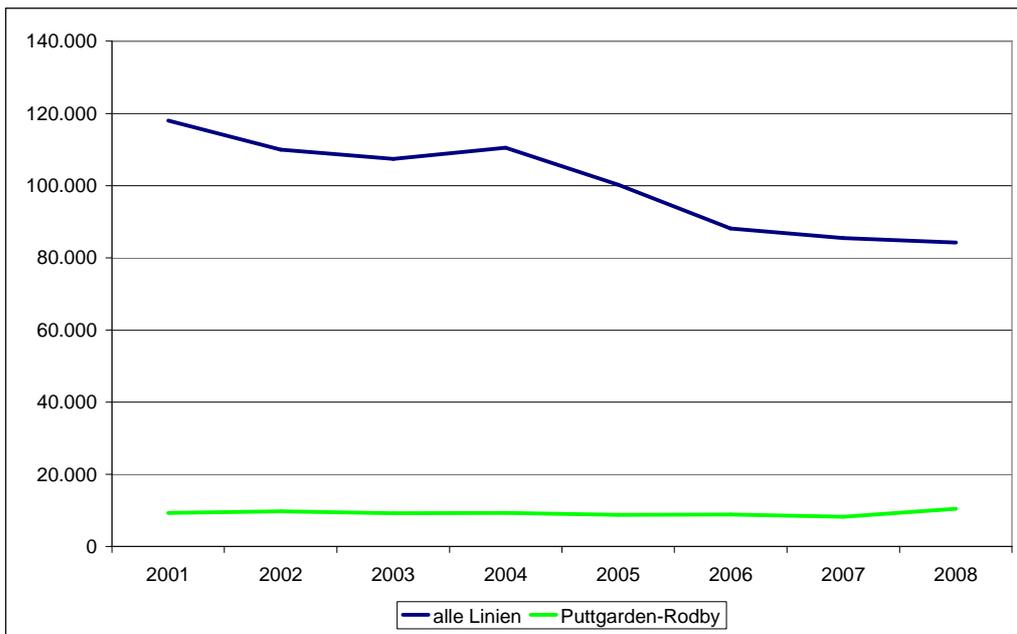
Abb. 53 Scandlines – Verkehrsentwicklung für Lkw (2001-2008)



Quelle: www.scandlines.dk, www.scandlines.com

Die Verkehrsentwicklung für Eisenbahnwaggons zwischen 2001 und 2008 verlief rückläufig. Während auf der Linie Puttgarden – Rödby die Anzahl nur leicht sank, von ca. 9.300 auf 8.800 Eisenbahnwaggons, ging die Zahl für alle anderen Linien recht stark zurück, von gut 118.000 auf 88.000 Waggons.

Abb. 54 Verkehrsentwicklung für Eisenbahnwaggons (2001-2008)

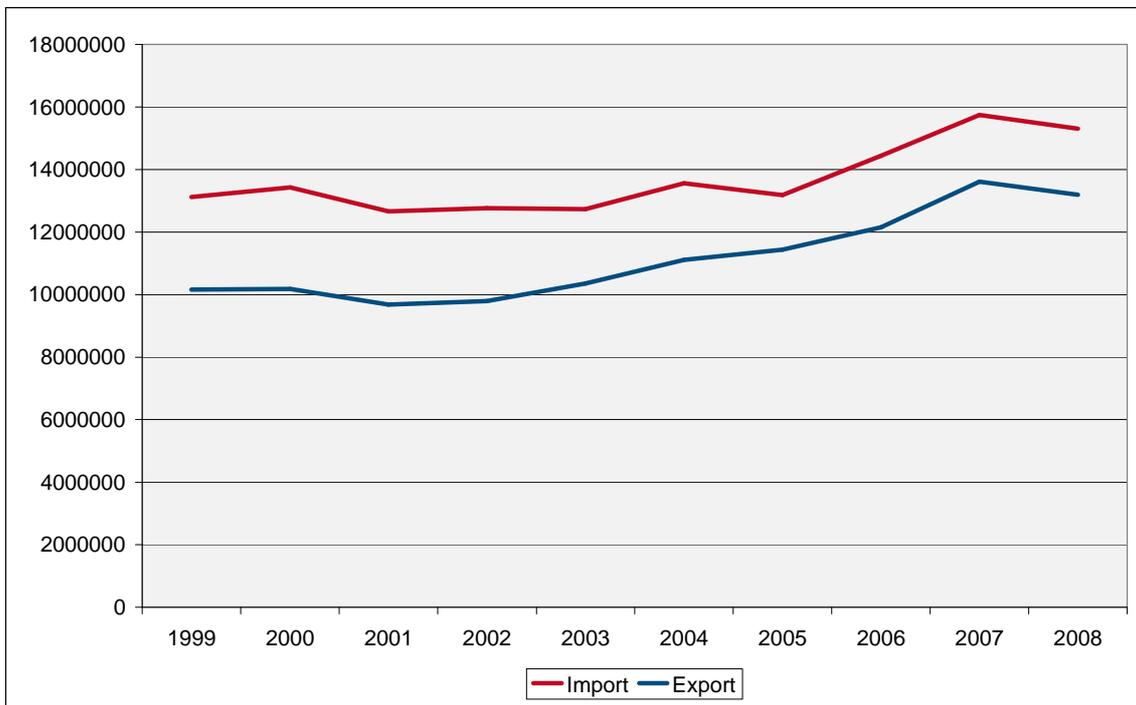


Quelle: www.scandlines.dk, www.scandlines.com

Anhand der oben dargestellten Diagramme lässt sich feststellen, wie sich die einzelnen Segmente in den Jahren 2001 bis 2008 verändert haben. Hier haben besonders die Lkw eine positive Entwicklung durchlebt, während das Segment der Busreisen geschrumpft ist.

Auch der **Güterumschlag in den Häfen** wird voraussichtlich durch die feste Querung beeinflusst werden. Besonders betroffen ist hier der **Lübecker Hafen** (Grundlage der folgenden Abbildungen), der 50% seines Umschlages über die Südschwedenroute abwickelt. Hier rechnet man mit einem Rückgang von ca. 10% nach Eröffnung der festen Querung. Der Güterumschlag im Hafen von Puttgarden ist sehr viel geringer als in Lübeck, daher ist in Puttgarden in erster Linie die Fährschiffahrt betroffen, während im Lübecker Hafen der Güterumschlag das betroffene Segment darstellt.

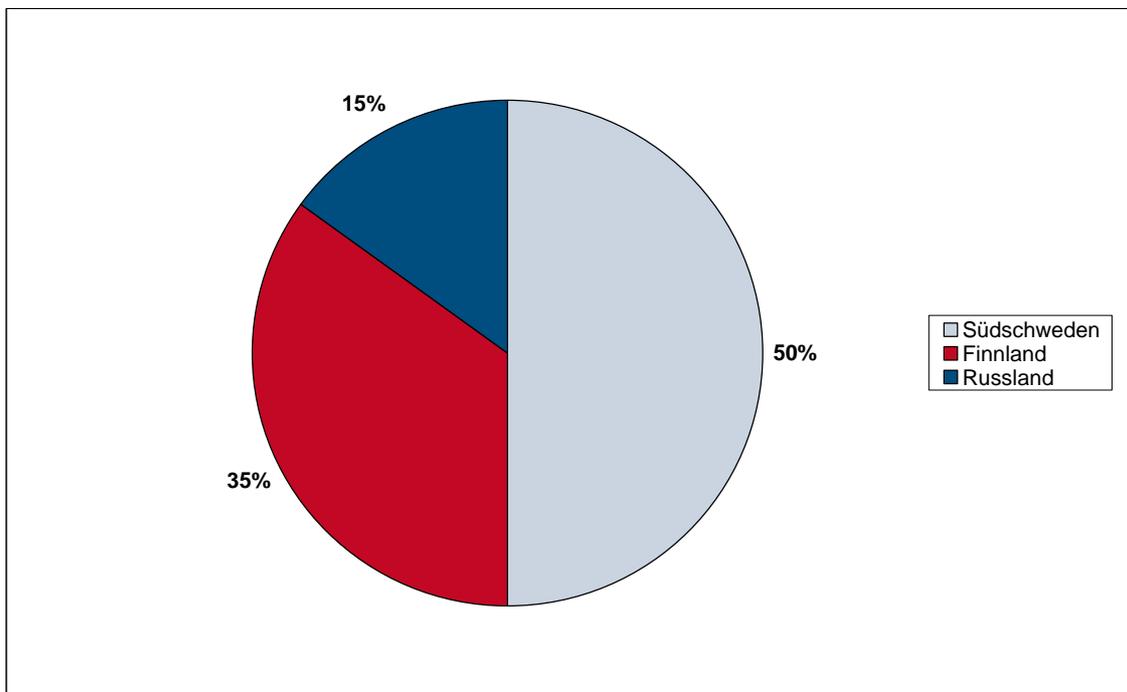
Abb. 55 Gesamtumschlag der LHG (in t)



Quelle: www.lhg-online.de

Die obige Abbildung zeigt die Entwicklung des Im- und Exports der Lübecker Hafengesellschaft zwischen 1999 und 2008. Sowohl die Im- als auch Exportrate stieg in diesem Zeitraum an. Der Anteil am Umsatz verteilt sich auf Südschweden (50% Anteil am Umsatz), Finnland (35%) und Russland (15%). Dabei wird besonders die stark frequentierte Südschwedenroute durch den Bau der festen Querung in diesem Bereich Einbußen bei der Umschlagsmenge hinnehmen müssen.

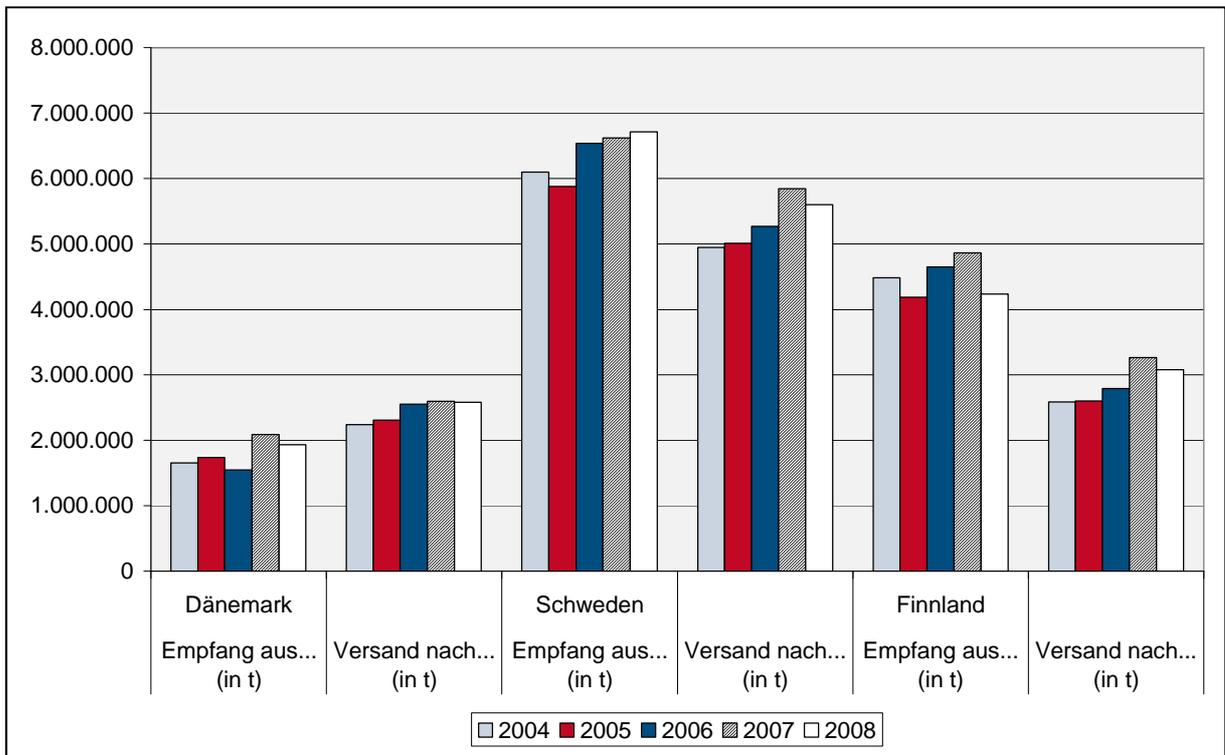
Abb. 56 Anteil verschiedener Länder am Umsatz der LHG



Quelle: Fachgespräch LHG Herr Beier, Herr Klein

Beim Güterverkehr Schleswig-Holsteins über See im Ostseebereich werden am meisten Güter aus Schweden empfangen bzw. dorthin versandt, gefolgt von Finnland und Dänemark. Schleswig-Holstein versendet mehr Güter nach Dänemark als es empfängt. Bei Schweden und Finnland wiederum empfängt Schleswig-Holstein mehr Güter als es an sie versendet. Ein Teil dieser Transporte über See werden zukünftig auch über die feste Verbindung über den Fehmarnbelt abgewickelt. Besonders betroffen sind wiederum die In - und Exporte von und nach Schweden. Hier kann bei günstigeren Transporten und Zeiteinsparungen besonders **Schweden** von der festen Querung **profitieren**, da ein erheblicher Teil der Im- und Exporte Deutschland erreicht.

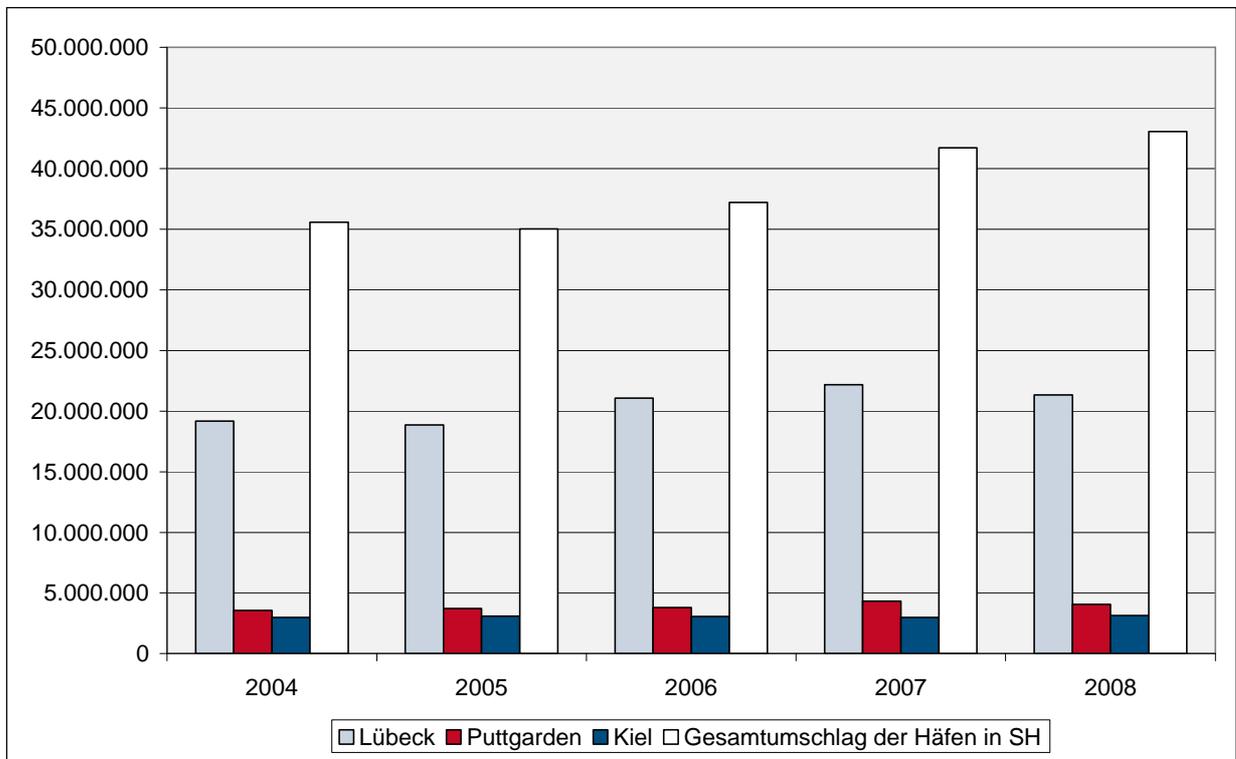
Abb. 57 Güterverkehr Schleswig-Holsteins über See



Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Den meisten Güterumschlag, also die Summe aus Gütereingang und Güterversand, der schleswig-Holsteinischen Häfen hat Lübeck, mit ungefähr 20 Mio. Tonnen an Gütern. Dahinter folgen mit größerem Abstand die Häfen in Puttgarden (ca. 4 Mio. Tonnen) und Kiel (ca. 3 Mio. Tonnen).

Abb. 58 Güterumschlag der Häfen Schleswig-Holsteins (in t)



Quelle: Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Der **Ist- Zustand** zeigt, dass die Häfen und Fährhäfen eine große Bedeutung besitzen, die sie mit Fertigstellung der festen Querung teilweise verlieren könnten. Daher werden in diesem Bereich Maßnahmen nötig, nachdem der Bau beendet ist. **Zusammenfassend** für die Bereiche Häfen und Fährhäfen kann konstatiert werden, dass sowohl im Segment Fahrgastbeförderung sowie auch im Gütertransport deutliche **Verlagerungen** stattfinden könnten. Je nachdem, welcher Fahrpreis zukünftig für die feste Querung anfällt, wird ein (Groß-)teil der Überfahrten per Schiff nach Fertigstellung über die feste Querung erfolgen.

2.5.2 Stärken-Schwächen Profil Verkehr

Der Themenbereich Verkehr wird im Rahmen des REK feste Querung über den Fehmarnbelt nicht vollständig abgedeckt, da die Effekte in diesem Bereich im Rahmen des Verkehrsgutachtens näher beleuchtet werden, welches auch Stellung zu Fragen einer effizienten Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet nimmt und die Chancen verkehrsorientierter Projekte auf der Wachstumsachse beurteilt.

Anschließend erfolgt eine Auswahl wichtiger Charakteristika in Form einer **SWOT-Analyse**, aus der sich dann die Strategien und Ziele für den Bereich Verkehr ableiten lassen. Die deutlichsten Effekte im Bereich Verkehr sind für die A1 und die Fehmarnsundbrücke zu erwarten, da diese Strecken am stärksten von dem erhöhten Verkehrsaufkommen betroffen sein werden. In diesen Bereichen besteht jedoch auch die Möglichkeit, die zusätzlichen Verkehre durch entsprechende Maßnahmen zu brechen und so für die Region wirtschaftlich nutzbar zu machen.

Tab. 25 Stärken- und Schwächen / Chancen und Risiken

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ○ Aufbau neuer / besserer Verkehrsinfrastruktur ○ Verbesserte Erreichbarkeit ○ Geringere Fahrzeiten ○ Ausbau der Hinterlandanbindung Straße und Schiene ○ Stärkung der Landesentwicklungsachse A1 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Negative Beschäftigungseffekte aufgrund veränderter Transportwege bei den Fähren ○ Konkurrenz für Fährlinien, eventuelle Linieneinstellungen (ganz oder teilweise) ○ Verluste im Bereich der Häfen bei den Umschlagsmengen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ○ Schnellerer Anschluss nach Kopenhagen / Malmö ○ Vergrößerung des Einzugsgebietes ○ Bessere Abwicklung des erhöhten Verkehrsaufkommens ○ Neue verkehrsorientierte Infrastruktur kann auf der Wachstumsachse A1 entstehen ○ Bau weniger konfliktträchtiger Trassen an der A1 ○ Nutzung der zusätzlichen Transitverkehre durch Brechen der Verkehre an ausgewählten Attraktionspunkten 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verlagerung der Verkehre von der A7 zur A1 – Ausweichstrecken ○ Fehmarnsundbrücke entwickelt sich zum Nadelöhr ○ Trassenführung der Bahn nicht klar ○ Fehmarnsundbrücke wird bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zum Engpass ○ Fehmarnbeltregion wird zur Transitstrecke ○ „Mautflüchtlinge“ bei zu hohen Querungskosten ○ Sehr hohe Zugfrequenzen und Belastungen im Bereich der touristischen Urlaubsziele insb. in Lübecker Bucht,

<ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbau des Verkehrswegenetzes B404 → A21 	<p>Bereich Heiligenhafen/Großenbrode und auf Fehmarn</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Nachnutzungskonzepte für die Fährhafen müssen (vorsorglich) erstellt werden ○ Betroffenheit auch im Bereich Hamburg und den Zubringern ○ Zunahme des Güterfernverkehrs Lübeck- Büchen-Lüneburg durch Entlastung der Strecke Lübeck – Hamburg ○ Zunahme dieser Verkehre nach Fertigstellung der festen Querung ○ Erhöhtes Lärmaufkommen im Bereich des Bahnknotens Lübeck und der angrenzenden Streckenabschnitte ○ Durch Zunahme des Bahnverkehrs erhöhen sich die Schließzeiten bei höhengleichen Bahnübergängen
--	---

2.5.3 Ziele im Bereich Verkehr

Aufgrund der Stärken Schwächenanalyse bestehen für den Bereich Verkehr folgende **Entwicklungsziele**:

- **Vermeidung einer reinen Transitstrecke**

Es besteht durchaus die Gefahr, dass die Fehmarnbeltregion zur Transitstrecke wird. Prognosen zeigen, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen in Folge des Baus einer festen Querung in den nächsten Jahren von derzeit 5.900 auf 7.700 in 2015 (Prognose ging noch von einer Eröffnung im Jahr 2015 aus), ansteigen wird. Das Entwicklungsziel „Vermeidung einer Transitstrecke“ hat Berührungspunkte mit den Bereichen Tourismus und Wirtschaft. Durch die Schaffung von Attraktionspunkten entlang der Achse können die Verkehre gebrochen und das Entstehen einer reinen Transitstrecke verhindert werden. Bereits heute wird entlang der A1 eine signifikante Anzahl an Stop-Over-Übernachtungen durch Transitverkehre erzeugt. Die feste Querung wird voraussichtlich zu einer zum Verkehrsaufkommen proportionalen Steigerung der (frequenzbedingten) Übernachtungen führen. Durch zusätzliche Maßnahmen im Handlungsfeld Tourismus ist anzustreben, positive Effekte für die Region zu erzielen und Verkehre „zu brechen“.

- **Ausbau einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung und Verhinderung von Ausweichstrecken**

Besonders die **Fehmarnsundbrücke** könnte aufgrund der erwarteten Steigerung des Verkehrsaufkommens zum **Nadelöhr** werden. Die Brücke ist denkmalgeschützt und im Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland findet ihr Ausbau keine Erwähnung. Da die Fehmarnsundbrücke aber nur über 2 Spuren verfügt und die feste Querung voraussichtlich 4-spurig ausgebaut sein wird, besteht hier ein entsprechendes **Konfliktpotential**.

Auch der Ausbau der A1 muss mit dem Teilstück Heiligenhafen Ost und Puttgarden bis 2018 fertig gestellt sein, um eine reibungslose Abwicklung der Verkehre zu gewährleisten. Auf Fehmarn können eventuell (gerade hinsichtlich der Staugefahr in der touristischen Hauptsaison) ausreichend lange Aus- und Einfädelspuren (und Rückstaubereiche) bei den Ein- und Ausfahrten von der ausgebauten A1, Staugefahren vermindern.

Weitere Aspekte bezüglich des Ausbaus einer leistungsfähigen Hinterlandinfrastruktur sind:

- Zeitnaher Ausbau der A20 und der A21/B404 (als leistungsfähige Ortsumgehung Hamburgs)
- Im Streckenabschnitt der A1 zwischen dem Autobahnknoten Lübeck und dem Autobahndreieck Bad Schwartau ist eine temporäre Seitenstreifenfreigabe in der Überlegung, die durch die zunehmenden Verkehre der FBQ (Staugefahr) an Relevanz gewinnt
- Vermeidung einer zusätzlichen Belastung von Ausweichstrecken (z.B. B207, B432)
- Angesichts der wahrscheinlichen Zunahme des Bahnverkehrs in Folge der FBQ kommt dem Ausbau der Schienenverbindung zwischen Lübeck und Fehmarn sowie der Engpassbeseitigung des Bahnknotens Lübeck eine entsprechende Bedeutung zu.
- Ausbau der S4 zwischen Hamburg und Lübeck
- Minimierung der Auswirkung auf die Häfen

Der Bau der festen Querung hat selbstverständlich Einfluss auf die Fährschifffahrt zwischen Puttgarden-Rødby. Wie hoch der Anteil dieser Strecke am gesamten Angebot von Scandlines ist, wurde im Analyseteil bereits dargestellt. Hier werden die Entwicklungen zeigen, ob es nur zu einer Reduzierung oder letztendlich doch zu einer Einstellung des Fährbetriebes kommt. Auch der Lübecker Hafen, der 50% seines Umschlages über die Südschwedenroute abwickelt, wird von der festen Querung betroffen sein. Schätzungen gehen von einem zehnten Rückgang der Umschlagsmenge der betroffenen Segmente aus. Um den möglichen negativen Effekten entgegenzuwirken, sollten präventiv Alternativen und für Puttgarden Umnutzungsvorschläge entwickelt werden. Hierzu können die bestehenden Möglichkeiten durch entsprechende Machbarkeitsstudien untersucht werden. Beispielsweise könnten in Puttgarden ein Yachthafen mit touristischer Umfeldnutzung, ein Güterumschlagshafen, ein Spezialhafen für Projektladung (Bsp.: Offshore) oder eine Kombination aus verschiedenen Nachnutzungskonzepten entstehen.

- **Vermeidung konfliktträchtiger Trassenverläufe**

Der **Trassenverlauf** für die Schiene ist zum jetzigen Zeitpunkt noch **ungeklärt**. Ebenso fehlen auch weiterführende Informationen zu Zugaufkommen, -geschwindigkeit, und -taktung. In Folge der festen Querung soll das vorhandene Netz ertüchtigt werden. Es besteht aber auch die Möglichkeit eines Neubaus an anderer Stelle (dazu wird ein Verlauf näher an der A1 derzeit geprüft). Eine Ertüchtigung der vorhandenen Trasse auf 160 km/h ist konfliktträchtig und würde insbesondere die touristischen Orte in der Lübecker Bucht und Wagrien (insb. Großbrode) sehr stark beeinflussen. Bei einem erhöhten Passagierverkehr und dem zusätzlichen Güterverkehr ist es wünschenswert, die Möglichkeit eines **alternativen Trassenverlaufs** beispielsweise entlang der A1 ernsthaft in Erwägung zu ziehen, um die touristischen Orte nicht zu stark zu belasten.

Auch im **Straßenverkehr** wird besonders auf Fehmarn und im Bereich Heiligenhafen / Großbrode mit erheblichen Beeinträchtigungen durch Stau und Lärm gerechnet. Die Verkehrsprognosen gehen von einer allgemeinen Zunahme der Verkehre aus. Die dezidierte Überprüfung dieser Problematik erfolgt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Verkehrsgutachtens durch HTC und COWI. Diese Beeinträchtigungen können durch geeignete Maßnahmen (ggf. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Lärmschutzmaßnahmen etc.) verringert werden.

2.5.4 Handlungsfelder im Bereich Verkehr

Aus den **Entwicklungszielen** und den bisher vorliegenden **Prognosen** ergeben sich folgende **Handlungsfelder / Maßnahmenbereiche** für den Themenbereich Verkehr:

- **Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke (insbesondere im touristischen Bereich)**

Durch Schaffung von Attraktionspunkten v. a. entlang der Landesentwicklungsachse A1 z.B.: Cross-Border-Shopping, dem Bau eines Welcome-Centers oder Stop-over taugliche Beherbergungsangeboten (siehe Projektideen Tourismus und Wirtschaft) können die zusätzlichen Verkehre gebrochen und ihr Potenzial somit wirtschaftlich genutzt werden.

- **Lange Einfädelspuren / Flüsterasphalt / Wälle**

Da besonders im Bereich der touristischen Orte mit einem erhöhten Lärmpegel und Stau während der Bauphase und der Betriebsphase gerechnet wird, müssen hier Maßnahmen ergriffen werden, um die Belastung in diesem Bereich gering zu halten. Durch oben erwähnte Maßnahmen und unter anderem auch Einschränkungen des Baus in den Sommerferien / in der Hauptsaison können die negativen Effekte vermindert werden.

- **Nutzung alternativer und weniger konflikträchtiger Trassenverläufe (Schiene)**

Ein erhöhtes Aufkommen auf der Schiene - nicht nur durch Personenzüge, sondern vor allem auch durch Güterzüge - stört die touristischen Orte. Hier empfiehlt sich im Bereich Schiene besonders die Trassenlegung entlang der A1, um die touristischen Orte nicht zu beeinträchtigen.

- **Erhalt bzw. Optimierung der (guten) Erreichbarkeit in den touristischen Orten (Bahn-Haltestellen in den touristischen Orten / Autobahnausfahrten)**

Die Möglichkeit, diese Orte auch per Bahn zu erreichen, soll weiterhin gegeben sein. Viele v. a. ältere Urlauber erreichen ihren Urlaubsort per Bahn. Zu den langfristigen verkehrspolitischen Zielen in Lübeck zählt beispielsweise auch die Realisierung eines S-Bahn-ähnlichen Schienenverkehrs zwischen HL-Travemünde und HL-Flughafen. Es ist ebenfalls wichtig, dass beim Ausbau der Hinterlandanbindung genügend Autobahnausfahrten auf Fehmarn eingeplant werden.

- **Erstellung von Nachnutzungskonzepten für die Fährhäfen**

Es ist möglich, dass nach dem Bau der festen Querung der Fährverkehr eingestellt oder zumindest reduziert werden muss. Aus diesem Grund kann vorsorglich ein Nachnutzungskonzept für den Fährhafen Puttgarden erarbeitet werden. In einer Machbarkeitsstudie können die verschiedenen Um- bzw. Nachnutzungsmöglichkeiten geprüft werden. Es wären hier u. a. ein Yachthafen mit touristischer Umfeldnutzung, eine gewerbliche Funktion oder der Umbau zu einem Spezialhafen für Projektladung denkbar. Die Nachnutzungsmöglichkeiten werden in Kapitel 4. und 5. vertiefend betrachtet.

- **Vermeidung eines Nadelöhrs Fehmarnsundbrücke**

Es ist möglich, dass die zweispurige Fehmarnsundbrücke aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens von mehr als 7.700 Fahrzeugen pro Tag zum Nadelöhr wird. Die Fehmarnsundbrücke steht unter Denkmalschutz, aber es ist vorsorglich zu prüfen ob und inwieweit die Fehmarnsund-Querung ausgebaut werden kann. Daher sollte vor Öffnung der festen Querung entschieden werden, wie mit dem Thema umgegangen wird.

- **Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck**

Aus Lübecker Sicht ist die Engpassbeseitigung im Bahnknoten Lübeck, mit einer vorgeschalteten vertiefenden Untersuchung und einem hieraus resultierenden Ausbau des Knotens Lübeck dringend erforderlich. Davon sind insb. die

Schienehinterlandverkehre des Skandinavienkais und der Hafenanlagen in Dänischburg und Siems betroffen. Ohne einen adäquaten Ausbau entsprechend der in Zukunft massiv steigenden Schienengüterverkehre aus Richtung der FBQ und aus den diversen Hafenstandorten in Lübeck wird es zu schwerwiegenden Behinderungen im Bereich des Bahnknotenpunktes Lübeck kommen. Mit Bezug auf die zunehmenden Bahnverkehre wird auch mit einer Erhöhung der Lärmbelastung gerechnet. Für die von Lübeck geforderte Ertüchtigung der Bahnstrecke „Lübeck-Buchen“ ist in einer besonderen fachlichen Stellungnahme zu prüfen, wie auf der Strecke erhöhte Bahnverkehre und ein S-Bahn-ähnlicher Schienennahverkehr abgewickelt werden kann.

o **Verbesserung der Verkehrssituation A1**

Die Verkehrssituation auf dem Streckenabschnitt der A1 zwischen den AK Lübeck und dem AD Bad Schwartau durch Einsatz einer Streckenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen AK Lübeck und Lübeck-Zentrum sowie einer Knotenbeeinflussungsanlage mit temporärer Seitenstreifenfreigabe am AD Bad Schwartau ist zu verbessern. Bei der zuletzt genannten Maßnahme handelt es sich um bereits bestehende Überlegungen / Planungen des Landes, die spätestens im Zusammenhang mit der FBQ umgesetzt werden müssen.

2.6 Politik und Kooperation - Kultur und Begegnung

2.6.1 Ausgangssituation

Schon seit dem Jahr 1977 bestehen zwischen Storstroms Amt und dem Kreis Ostholstein Kooperationsbeziehungen, die im selben Jahr erstmals durch eine deutsch-dänische Woche manifestiert wurden. Im Bereich der **grenzübergreifenden Zusammenarbeit** wurde seitdem viel getan. Vor allem die Bemühungen im Rahmen von INTERREG sind dabei vielfältig. Im Jahr 1991 wurde im Rahmen von INTERREG I die erste Förderung für die gemeinsame Region Ostholstein- und dem (ehemaligen) Kreis Storstroms Amt möglich. Bis heute konnten so insgesamt 74 Projekte durch INTERREG I-III finanziell unterstützt werden. Momentan werden im Zuge von INTERREG IVA weitere Projekte initiiert und andere fortgeführt. Die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Deutschland in diesem Rahmen hat die Vision einer „Entwicklung einer funktionierenden maritimen Region im Ostseeraum, dazu wurden ebenfalls 4 Entwicklungsziele erarbeitet:

- o Wirtschaftliche Positionierung der Region entlang der Achse Hamburg - Kopenhagen/ Malmö
- o Verbesserung der Attraktivität der Fehmarnbeltregion
- o Mehr grenzüberschreitende Information und Wissen für die Bevölkerung in der Region
- o Förderung der Integration

Im Rahmen von INTERREG IVA können zwei Schwerpunkte - mit den jeweiligen Unterthemen - in besonderem Maße durch das INTERREG-Programm gefördert werden: Zum einen der Schwerpunkt „Wirtschaft, Innovation, Maritimes und Umwelt“ und zum anderen der Bereich „Grenzüberschreitende Strukturen und Humanressourcen“.

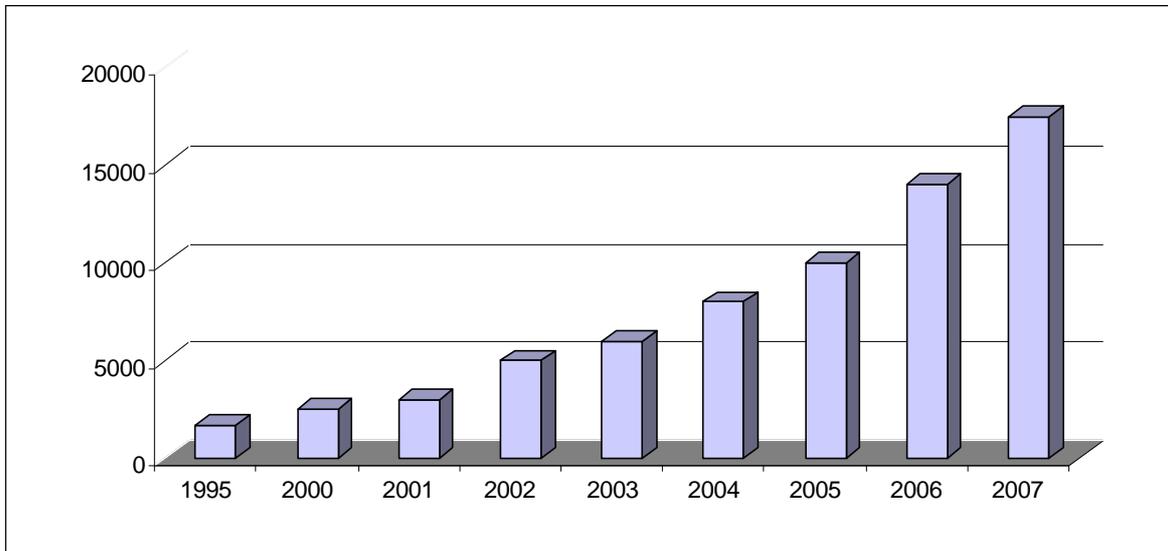
Dennoch stellt der Belt auch aktuell noch eine physische und mentale Barriere mit den „klassischen Grenzregionsproblemen“ dar. In der Bevölkerung bestehen Informationsdefizite über die Nachbarn. Der Bau der FBQ kann deshalb zum Anlass für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern und auch innerhalb der Region genutzt werden. Die Kooperation muss weiter forciert und vorangetrieben werden. Dazu haben sich auf beiden Seiten des Belts bereits verschiedene Organisationen gebildet, die in Zukunft konkrete Projekte angehen wollen und die auch der Unterstützung der Akteure aus der Region bedürfen. Es bestehen vielfältige Möglichkeiten, solche Bemühungen zu fördern. Zu nennen wären hier der **Fehmarnbelt Business Council**, das **Fehmarnbelt-Komitee** oder das INTERREG-Programm. Die Institutionen haben ihre Arbeit in den letzten Jahren aufgenommen, befinden sich aber noch am Beginn. Es besteht zwischen diesen Akteuren aber keine Schnittstelle, an der sämtliche Informationen gesammelt werden können oder die Aktionen in geeigneter Weise koordinieren kann. Auf diese Weise laufen viele Aktionen zeitgleich ab. Mit Hilfe der (lokalen) Medien muss die Bevölkerung über die Fortschritte in der grenzübergreifenden Kooperation und über Veranstaltungen informiert werden.

Probleme wie Sprachbarrieren, fehlende Erreichbarkeit, fehlende Informationen über Arbeitsmarkt oder rechtliche Rahmenbedingungen verzögern den Integrationsprozess. Fehlende Konstanz bei (Förder-) Projekten und eingebundenen Kooperationspartnern macht die Integration immer wieder schwierig. Die feste FBQ bietet jetzt die Möglichkeit und den Anlass, das Verhältnis und das Verständnis auf beiden Seiten zu verbessern und das nachhaltige Zusammengehen zu fördern. Dies könnte unter anderem auch zu einer tatsächlichen Integration des Arbeitsmarktes führen.

Erfahrungen aus den Vergleichsregionen im Bereich Kooperation / Begegnung: Das Beispiel der **Öresundregion** zeigt, dass das Zusammenwachsen und die Integration von Regionen möglich sind. Bestand vor dem Bau der festen Querung über den Öresund kaum ein Austausch zwischen Dänen und Schweden auf beiden Seiten, ist die Region seit der Eröffnung im Jahr 2000 enger „zusammengewachsen“. Faktoren, welche eine erfolgreiche Integration in den Bereichen Arbeits- und Wohnungsmarkt beeinflussen können sind Transportkosten, Reisezeit, Behördensysteme oder auch unterschiedliche Steuersysteme.

Beispielhaft ist die Öresundregion im Bereich integrierter Arbeitsmarkt: Das Öresundsbro Konsortium hat im Jahr 2008 Daten erhoben, die die positive Entwicklung der Pendlerbeziehungen darlegen. Unter den Pendlern gab es 2007 auch 2.500 Studienpendler.

Abb. 59 Pendlerbeziehungen über den Öresund (pro Tag)



Quelle: Eigene Darstellung nach Öresundsbro Konsortium (2008): Tatsachen zur Öresundbrücke, S.32

Bei der FBQ sind Pendlerbeziehungen in diesem Umfang nicht realistisch, da hier trotz der verbesserten Erreichbarkeit weiterhin eine recht große geographische Distanz zu überwinden ist und eben keine Metropolen oder Städte miteinander verbunden werden. Zu diesem Ergebnis kommt auch eine Studie zu den Potenzialen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Studie kommt, ausgehend vom Status-quo, zu dem Schluss, dass bei einem vollständig integrierten Arbeitsmarkt ein Pendleraufkommen maximal vergleichbar mit den Größenverhältnissen an anderen deutsch-dänischen Grenzregionen möglich wäre. Es gibt bereits Initiativen, die Interessenten das Arbeiten auf der anderen Seite des Belts erleichtern sollen. Zu nennen sind hier das Fehmarnbelt-Büro oder das Fehmarnbelt-Portal mit der Internetadresse: www.Fehmarnbelt-Portal.de, über die Informationen über Steuern, Arbeitsbedingungen und Versicherungen im anderen Land erhältlich sind.

Stark integriert ist die Öresundregion im Bereich Forschungs Kooperation. Im Jahr 2001 wurde, die heute aus 5 Plattformen bestehende, „Öresund Science Region“ von der Öresundsuniversität gegründet. Zu der gemeinsamen Öresunduniversität haben sich 1997 zwölf (bis dahin unabhängige) Universitäten, mit dem Ziel die führende transnationale Universität Europas zu werden, zusammengeschlossen.

Auch beim Referenzprojekt **Eurotunnel** ist ein intensiverer Kontakt zwischen England und Frankreich zu beobachten. Dies gilt vor allem für den Bereich des Wochenendtourismus. Besonders die Engländer kaufen sich Ferienhäuser oder -wohnungen in Frankreich, um dort ihre Wochenenden zu verbringen. In der Woche leben sie im Heimatland.

Potenziale der grenzübergreifenden Kooperation im Bereich Bildung und Forschung: Im Großraum Hamburg / Lübeck-Kopenhagen / Malmö gibt es eine Reihe von Universitäten, die Potenzial zur Zusammenarbeit haben. Sechs Universitäten und Fachhochschulen in Schles-

wig-Holstein haben bereits heute eine Partneruniversität in Dänemark und anderen Ländern Skandinaviens.

Die bereits bestehenden Kontakte in Form von ERASMUS-Austauschen oder gemeinsamen Online-Studienangeboten können weiter ausgebaut werden. Ein Online-Campus (OnCampus) baut beispielsweise derzeit die Kooperationen zwischen den verschiedensten Bildungseinrichtungen im Ostseeraum von Deutschland über Skandinavien bis nach Estland aus. Im Angebot ist hier der überregionale Studiengang „Transregional Management“, der von der Universität im schwedischen Lund begleitet wird. Der Studiengang, der im Rahmen einer Hochschulkoope-ration zwischen Schweden, Finnland, Norwegen und Deutschland entwickelt wurde, wird berufsbegleitend als Online Studiengang angeboten.

Besonders in den Bereichen Wirtschaft, Management, Elektronik und Kommunikation beste-hen Überschneidungen im Lehrangebot der deutschen Universitäten und ihren dänischen Partneruniversitäten, die es zu nutzen gilt. Eine Übersicht findet sich auf der hier dargestellten Tabelle.

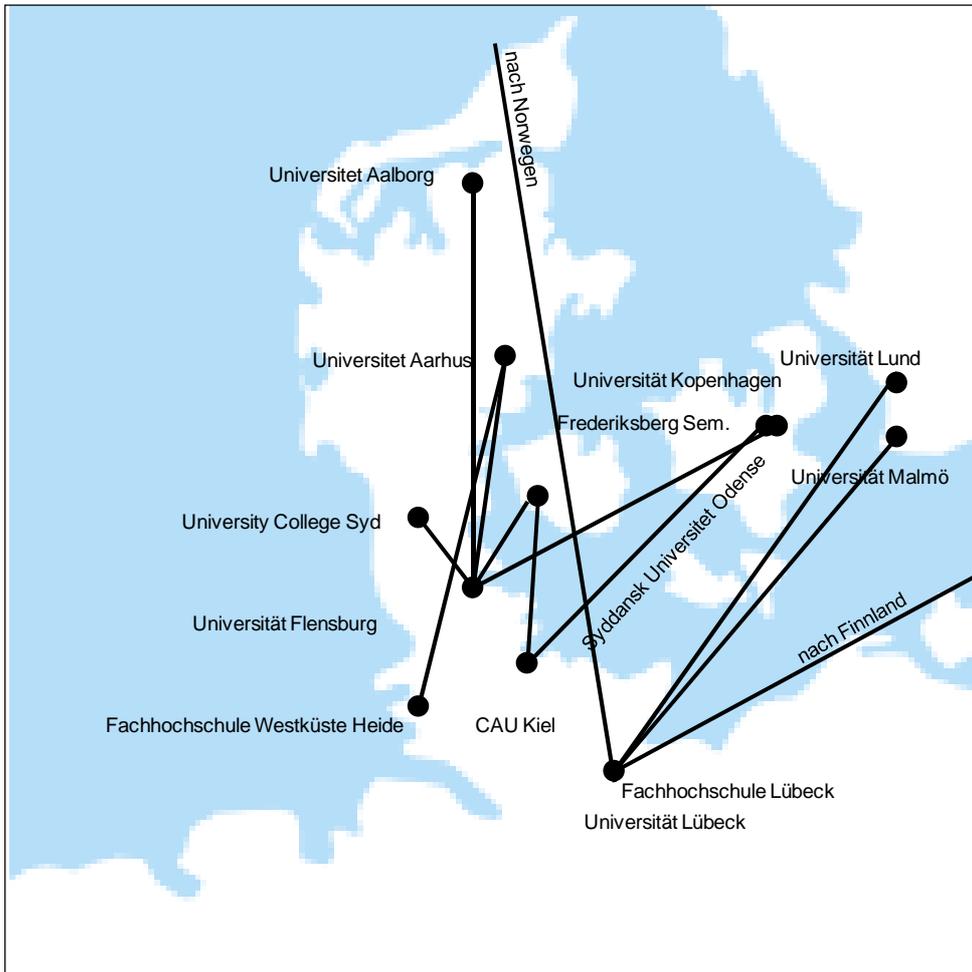
Tab. 26 Überschneidungen im Studienangebot deutscher und dänischer Universitäten

Deutsche Universität	Dänische Partneruniversität	Überschneidende Studiengänge
Universität Flensburg	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aarhus Universität 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Management
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aalborg Universi-tet 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sprachstudium / Kommunika-tion
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Fredriksberg Seminarium 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ökonomie
	<ul style="list-style-type: none"> ○ CVU Sonderjyl-land 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sprachstudium / Pädagogik und Didaktik
Christian-Albrechts-Universität Kiel	<ul style="list-style-type: none"> ○ Syddansk Universität in Odense 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ingenieurwissenschaften ○ Business
Fachhochschule Westküste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aarhus Universität 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Business und Management, ○ Economics ○ Electronics und Informatik
Fachhochschule Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> ○ Universität Lund 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ingenieurwissenschaften ○ (Industrial) Management / Logistik ○ Elektronik

Quelle: Internet Recherche vom 20.08.2009

Die nachfolgende Abbildung stellt die Inhalte der Tabelle nochmals graphisch dar. Hier werden die zahlreichen schon bestehenden Verbindungen mit Bildungseinrichtungen in Dänemark und Skandinavien sichtbar.

Abb. 60 Deutsche Universitäten und ihre skandinavischen Partneruniversitäten



Quelle: Internet Recherche vom 20.08.2009

Möglichkeiten der Zusammenarbeit bestehen ebenfalls im Bereich Forschung. Im Großraum Hamburg / Lübeck – Kopenhagen / Malmö. Auf die großräumlichen Cluster wurde bereits im Kapitel „Wirtschaft und Gewerbeflächen“ hingewiesen. Besonders in den Bereichen Medizintechnik / Forschung, Logistik ergeben sich Möglichkeiten zur Kooperation. Denkbar wäre auch eine Forschungsk Kooperation im Rahmen der Ostseeforschung (Wasserqualität / Strömungen u.v.m.).

2.6.2 Stärken –Schwächen Profil Begegnung und Kooperation

Die Fehmarnbeltregion ist eine Grenzregion mit „den typischen Grenzregionsproblemen“. Auf den vorangegangenen Seiten wurde dargelegt, in welchen Bereichen bereits eine Kooperation besteht und wo ungenutzte Potenziale existieren. Auf die nachfolgenden Seiten werden die Stärken und Schwächen in diesem Bereich herausgestellt.

Tab. 27 Stärken und Schwächen im Bereich Begegnung und Kooperation

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ○ Bestehen von überregionalen kulturellen und wirtschaftlichen Kontakten ○ vielfältige Fördermöglichkeiten für die Grenzregion (Bsp.: INTERREG) ○ Offenheit gegenüber dem Nachbarn / keine Vorbehalte ○ es wurden schon viele Projekte initiiert und langanhaltende people-to-people Kontakte geknüpft ○ „mentale Brücke“ durch Bau der festen Querung ○ Viele Initiativen und Bemühungen 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Der Belt stellt eine physische und mentale Barriere dar ○ Image „Peripherie“- daher konzentriert sich die nationale Politik auf beiden Seiten jeweils auf andere Grenzregionen ○ typische Probleme einer Grenzregion: Sprachbarrieren, Informationsdefizite ○ Kooperation und grenzübergreifende Zusammenarbeit noch nicht ausreichend ○ geringe Koordination der teilweise kleinteiligen Projekte mit anderen Akteuren ○ Niedriger Integrationsgrad / grenzüberschreitende Institutionalisierung noch auf geringem Niveau ○ nicht immer besteht Kontinuität bei Projekten und Akteuren über lange Dauer ○ Aktivitäten „versanden“ nach Auslauf der Projektförderung ○ Zusammenarbeit ist stark von persönlichem Engagement abhängig
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ○ Brücke als Anstoß zu mehr überregionaler Zusammenarbeit ○ Benennung und Integration von neuen Akteuren ○ Brückenbau als „Anstoß“ zur Zusammenarbeit mit dem Nachbarn ○ Modellregion Sprache und Kultur ○ stärkere Einbeziehung der regionalen Bevölkerung in die Kooperation - auch unter Mithil- 	<ul style="list-style-type: none"> ○ administrative Barrieren bleiben bestehen ○ Sprachbarrieren bleiben bestehen ○ eine zu hohe Mautgebühr an der festen Querung kann den Integrations- / Kooperationsprozess hemmen ○ grenzüberschreitende Zusammenarbeit hängt stark von externer Finanzierung (v.a. INTERREG) ab

<ul style="list-style-type: none"> fe der (lokalen) Medien o verstärkte regionale Zusammenarbeit auf Kreisebene 	
---	--

2.6.3 Ziele im Bereich Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung

Das herausgehobene Ziel im Bereich Kultur und Begegnung ist die Verstärkung der gemeinsamen überregionalen und regionalen Kooperation. Der Bau der festen Querung soll als Anstoß zu dieser Zusammenarbeit genutzt werden.

Aus diesem strategischen Ansatz wurden folgende **Entwicklungsziele** abgeleitet:

- o **Institutionalisierung (der Lenkungsgruppe)**

Die Nutzung der Chancen der Fehmarnbelt-Querung erfordert eine nachhaltige Zusammenarbeit in der REK-Untersuchungsregion und bedingt daher auch die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen. Daher ist es sinnvoll die Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Erarbeitung/Umsetzung des REK bzw. mit Bau der FBQ entstehen, durch eine zentrale Organisation / Institution zu koordinieren. Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen deutlich, dass eine stringente organisatorische Begleitung den Prozess deutlich voranbringen und unterstützen kann. Die zahlreichen Bemühungen und teilweise kleinteiligen Projekte sind sehr vielfältig und werden von den unterschiedlichen Akteuren vorangetrieben. Es ist daher eine **zentrale Schnittstelle** notwendig, die einen Überblick über die Geschehnisse in der Region hat; und nach außen kommunizieren und koordinieren kann, welche Aktivitäten wann und von wem durchgeführt werden.

- o **Stärkere grenzübergreifende und regionale Zusammenarbeit**

Die Darstellung der Ausgangslage zeigt, dass im Bereich der **grenzübergreifenden Zusammenarbeit** bereits viel getan wurde. Vor allem die Bemühungen im Rahmen des INTERREG-Programms sind dabei vielfältig. Durch dieses konnten seit 1991 bereits 74 Projekte finanziell unterstützt werden. Auch der Aufbau des INTERREG Büros in Eutin konnte mit diesen Mitteln finanziert werden. Die zahlreichen Institutionen, die sich in der grenzübergreifenden Kooperation auf den unterschiedlichen Ebenen engagieren, müssen noch enger zusammenarbeiten und Informationen austauschen können.

Im Themenfeld **verbesserte regionalen Zusammenarbeit** ist zu allererst wichtig, dass alle Akteure im Untersuchungsgebiet gleichermaßen gut informiert und in den Prozess des Regionalen Entwicklungskonzeptes mit eingebunden werden. Die möglichen Effekte der FBQ lassen sich nur für die Region insgesamt und mit Hilfe der Akteure der Region erschließen. Über die Zusammenarbeit im Rahmen der FBQ kann so die Zusammenarbeit insgesamt vorangetrieben und die regionale Kooperation auf eine völlig neue Stufe gehoben werden. Dieser Aspekt berührt auch den Bereich Wirtschaft, indem beispielsweise eine (projektbezogene) Koordination

der Wirtschaftsförderung möglich wäre. Eine klare Aufgabenteilung: „**Wer macht Was?**“ wäre hierbei in allen Bereichen zielführend.

- **Verstärkte gemeinsame Vermarktung**

Die Region erhält mit der festen Querung ein **Identifikationssymbol**, das weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt sein wird. Eine Brücke würde ein europaweit Aufmerksamkeit induzierendes Bauwerk darstellen und enorme Anziehungskraft auf Besucher haben. Die Region kann sich somit mit einem klaren Profil und Symbol, dass die Fehmarnbeltregion deutlich von anderen Standorten abgrenzt, vermarkten.

Bei nationalen oder internationalen Messen kann die Region mehr erreichen, wenn sie als Einheit auftritt. Dies zeigen auch die Erfahrungen aus den Referenzprojekten (Bsp.: gemeinsames Marketing von Fünen und Seeland beim Bau der Brücke über den Großen Belt). Hier wurde als Marketinginstrument, um die Größe des Baus zu veranschaulichen eine Collage angefertigt, welche die Große Belt Brücke in Relation zur (viel kleineren) Freiheitsstatue zeigte. Auch andere internationale Beispiele zeigen auf, dass ein gemeinsames Tourismus- und Standortmarketing Vorteile mit sich bringt (z. B.: Tirol-Werbung).

- **Grenzübergreifende und regionale Kooperation von Bildungseinrichtungen (Bsp.: gemeinsame Studiengänge)**

Kooperation von Bildungseinrichtungen ist ein wichtiger Aspekt beim Aufbau von Kontakten mit dem Nachbarland. Die Universitäten Flensburg, die Fachhochschule Westküste und die Christian-Albrechts-Universität in Kiel haben bereits Partneruniversitäten in Dänemark. An den 5 dänischen Partneruniversitäten der Uni Flensburg sind deutsche Studenten von den Studiengebühren befreit. Der Bau der festen Querung könnte den Anstoß zu noch mehr Kooperation auf diesem Gebiet geben. An den Universitäten in der Region überschneidet sich das Lehrangebot an vielen Stellen. Hier bietet es sich an, diese Überschneidungen zu nutzen um den Aufbau von gemeinsamen Studiengängen voranzutreiben. Der grenzübergreifende Studiengang Transregional Management des Online-Campus ist ein gutes Beispiel, wie eine solche Zusammenarbeit aussehen kann.

Auch Forschungseinrichtungen im Ostseeraum sollten auf diese Weise kooperieren, um die Wachstumsbranchen auf der Wirtschaftsachse Hamburg – Kopenhagen / Malmö weiter zu unterstützen. Das könnte für die Cluster Maritime Wirtschaft, Materialforschung und andere gelten.

- **Forcierung der Fremdsprachenausbildung in der Region**

Im Bereich Fremdsprachenausbildung liegen noch ungenutzte Potenziale. Dabei sollte der Fokus nach Auffassung der Gutachter und der Lenkungsgruppe nicht so stark auf der Ausbildung in der dänischen Sprache liegen. Vielmehr kann die Brücke als Anlass genutzt werden, eine „**Modellregion englische Sprache**“ ins Leben zu rufen. Dies kann mit einer Qualitätsof-

fensive im Bereich Tourismus und Service verbunden werden. Zusätzlich ist auch eine verstärkte Ausbildung in der dänischen Sprache denkbar.

2.6.4 Handlungsfelder im Bereich Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung

Zur Konkretisierung und Umsetzung der o. g. Ziele bieten sich die folgenden Handlungsfelder / Projektideen und Maßnahmen an:

- **Institutionalisierung (der Lenkungsgruppe)**

Um die Aktivitäten im Bereich Kooperation / Begegnung (und auch andere Aktivitäten beispielsweise im Bereich Wirtschaft) zu koordinieren und voranzubringen, ist es notwendig eine Schnittstelle zu schaffen, die über alle Aktivitäten informiert ist und diese koordinieren kann. Dies kann helfen Doppelarbeiten zu verhindern.

- **Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbeltregion**

Die Zusammenarbeit von deutschen und dänischen Forschungseinrichtungen ist wünschenswert. Im Zusammenhang mit dem Bau der FBQ kann ein gemeinsames Forschungszentrum errichtet werden. Aufgabengebiet könnte die Erforschung der Veränderung der Wasserqualität und des Strömungsverhaltens in Folge des Baus einer festen Querung sein.

- **Gemeinsames Standortmarketing**

Die Referenzprojekte beweisen, dass ein gemeinsames Marketing zielführend ist, um einen Standort international bekannt zu machen. Auch die Bemühungen am Großen Belt in den späten 80er Jahren waren ein Erfolg. Die Fehmarnbelt-Region könnte die Mittel und Ressourcen bündeln um gemeinsam auf nationalen und internationalen Messen präsent zu sein und für die Region zu werben.

- **Verstärkte Zusammenarbeit der Universitäten der Region (u.a. mehr gemeinsame Studiengänge)**

Die Zusammenarbeit im Bereich Bildung kann Wegbereiter für weitere Kontakte sein. Deshalb sind solche - kleinteiligen - Projekte ebenfalls wichtig, um ein Zusammenwachsen der gesamten Fehmarnbelt Region zu erreichen. Das Selbe gilt auch für Schüleraustausche oder Ferien-camps, bei denen sich deutsche und dänische Kinder und Jugendliche kennen lernen können.

- **Zusammenarbeit Sprache: „Modellregion englische Sprache“**

Hier geht es besonders um die Forcierung der englischen Sprache, weil sie im Allgemeinen zu wenig beherrscht wird. Das kann vor allem für Beschäftigte in der Tourismusbranche oder im Service ein Handicap sein. Mit dieser Projektidee wird eine Qualitätsoffensive für diese Bereiche beabsichtigt. Ein verstärktes Engagement, welches nur auf den Bereich dänische Sprache abzielt, wird nicht als zielführend angesehen; kann aber zusätzlich mit angeboten werden.

- **„Kulturbrücke“ gemeinsame Veranstaltungen/ Feste sowie grenzübergreifende Kooperation von Kultureinrichtungen**

Schon in den vergangenen Jahren wurden beispielsweise im Rahmen von INTERREG immer wieder deutsch-dänische Feste / Wochen ausgerichtet. Mit der reduzierten Fahrzeit, die aus dem Bau der festen Querung resultiert, können über das größere Einzugsgebiet noch mehr Menschen erreicht werden. Im Rahmen solcher Veranstaltungen können neue Projektideen induziert und people-to-people Kontakte verfestigt werden.

Es gibt zusätzlich noch eine Reihe von kleinteiligen Handlungsfeldern, die hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden sollen. Eine Liste von Ideen und bereits initiierten Projekte ist daher dem Anhang beigefügt.

3 Übergeordnetes und regionales Leitbild

3.1 Handlungsfelder Leitbild

Der Bau der FBQ ist eines der zentralen europäischen Verkehrsprojekte und trägt zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bei. Wie vorangegangenen Analysen gezeigt haben, wird die FBQ die Entwicklungsmöglichkeiten der Region besonders im Bereich der Hauptentwicklungs-/Landesentwicklungsachse A1 nachhaltig beeinflussen und hier neue Perspektiven eröffnen. Vor diesem Hintergrund wurden - aufbauend auf den Analyseergebnissen und den (regionalen) Diskussions- und Abstimmungsprozessen - Handlungsfelder und Projektansätze entwickelt.

Mit Bezug zu den skizzierten Handlungsfeldern wurde in der ersten Bearbeitungsphase des REK ein **übergeordnetes Leitbild** mit vier Botschaften entwickelt:

- Schaffung einer Aufbruchsstimmung
- Chancen nutzen – Risiken minimieren
- Verstärkte regionale und grenzübergreifende Kooperation
- Weiterentwicklung der Standortqualitäten / Stärkung der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A 1 („Fehmarnbeltachse“)

Um die Chancen, die sich aus der FBQ ergeben, auch nutzen zu können, muss eine Aufbruchsstimmung in der Region erzeugt werden. Hierzu bedarf es vor allem einer verstärkten regionalen und grenzübergreifenden Kooperation zwischen den Akteuren, sowie der Weiterentwicklung und Stärkung der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A1 („Fehmarnbeltachse“). Die mit der FBQ verbundenen Risiken müssen minimiert werden. Auch hier trägt - neben konkreten Projektmaßnahmen - eine intensiviertere regionale, überregionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit zur „Zielerreichung“ wesentlich bei.

3.2 Entwicklungsziele Leitbild

Zusammenfassend ergeben sich aus dem Leitbild für die einzelnen Themenfelder des REK die folgenden **Entwicklungsziele**:

Tourismus:

- Nutzung der besseren Erreichbarkeit und Gewinnung zusätzlicher Gäste insb. aus Skandinavien (Tagesausflügler, Städte- & Kurzurlauber, Ferienurlauber)
- Nutzung des Transitverkehrs für den Kurz- oder Stop-Over-Tourismus
- Nutzung der FBQ als Impulsgeber für eine neue Dynamik im Tourismus (neue touristische Angebote und Attraktionen, Qualitätsverbesserungen)
- Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten (regional, grenzüberschreitend) insb. bei der touristischen Vermarktung
- Nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region

Wirtschaft und Gewerbeflächen:

- Schaffung eines differenzierten und zielgruppenspezifischen Gewerbeflächenangebotes
- Entwicklung von herausragenden Gewerbestandorten z.B. an der Landesentwicklungsachse A1 für die überregionale und internationale Vermarktung (Unternehmensansiedlung)
- Ausbau und Fortentwicklung der horizontalen und vertikalen Wertschöpfungsketten unter besonderer Berücksichtigung technologieorientierter Ansätze
- Vernetzung und Fortentwicklung der regionalen und großräumlichen Cluster
- Ausweitung und Verbesserung der wirtschaftlichen Außenverflechtungen
- Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb
- Zusammenwachsen und Schaffen eines gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraumes
- Frühzeitige Information und Vorbereitung von Unternehmen
- Hohe Partizipation von lokalen und regionalen Unternehmen am Bau der festen Querung
- Sinnvolle und nachhaltige Nutzung der Häfen (spez. Puttgarden)
- Schaffung eines grenzübergreifenden / integrierten Arbeitsmarktes

Verkehr:

- Vermeidung einer reinen Transitstrecke
- Ausbau leistungsfähiger Hinterlandanbindungen und Verhinderung von Ausweichstrecken (beispielsweise durch Ausbau der Ausweichstrecken)
- Minimierung der Auswirkungen auf die Häfen
- Vermeidung konfliktträchtiger Trassenverläufe
- Sicherstellen einer weiterhin guten Erreichbarkeit der touristischen Orte durch entsprechende Fern- und Regionalhaltestellen sowie Autobahnausfahrten auf Fehmarn

Kooperation und Begegnung:

- Weiterführung der Lenkungsgruppe zur begleitenden Umsetzung des REKs (Managementaufgaben)
- Stärkere regionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Grenzübergreifende und regionale Kooperation von Bildungseinrichtungen, gemeinsame Studiengänge
- Forcierung der Fremdsprachenausbildung

Die nachfolgende Abbildung stellt das Leitbild und die Handlungsfelder abschließend noch einmal im Überblick dar und ordnet die erarbeiteten Handlungsfelder entsprechend zu. In der zweiten REK-Phase werden die Handlungsfelder vertiefend diskutiert.

Abb. 61 Ziele und Handlungsfelder Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung



4 Vertiefung der Handlungsfelder

4.1 Vorbemerkungen, Abgrenzung und Auswahl der Handlungsfelder

Die Ergebnisse der ersten Phase des REK wurden in regionalen Informationsveranstaltungen mit Vertretern aus den Regionen und Kommunen diskutiert und Anregungen und Hinweise für die zweite Bearbeitungsphase aufgenommen.

Die Informationsdichte über die FBQ und der damit einhergehenden Chancen und Risiken war in den Kreisen sehr unterschiedlich. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass sich die Kreise unterschiedlich stark betroffen „fühlen“ bzw. auch unterschiedlich stark durch die FBQ betroffen sein werden.

Aufgrund der besonderen Bedeutung (bzw. starken Betroffenheit der Region) in den Bereichen „Tourismus“ und „Gewerbeflächen“ wurden diese zwei Themen - wie bereits erwähnt - zusätzlich in Fach-Workshops diskutiert. Die Ergebnisse aus den jeweiligen Workshops finden sich in den zum Thema gehörigen Fach-Kapiteln des vorliegenden Berichts

Die erwähnten „kommunalen Informationsveranstaltungen“ und Fach-Workshops fanden wie folgt statt:

- Informationsveranstaltung Ostholstein: 29.10.2009
- Informationsveranstaltung Stormarn: 10.11.2009
- Informationsveranstaltung Segeberg: 24.11.2009
- Informationsveranstaltung Herzogtum Lauenburg: 27.10.2009
- Workshop Thema „Tourismus“: 19.10.2009 in Lübeck
- Workshop Thema „Gewerbeflächen“: 30.10.2009 in Lübeck

Nachdem das Leitbild und die Handlungsfelder / Projektansätze in den regionalen Informationsveranstaltungen diskutiert wurden, erfolgte am 6. November 2009 die abschließende Diskussion in der Lenkungsgruppe und es wurde auf Basis der Empfehlung der Gutachter eine Entscheidung über die weitere Bearbeitung der Handlungsfelder getroffen.

Auswahlkriterien für die vertiefende Projektbetrachtung waren einerseits die Zielerreichung des Leitbildes und andererseits der direkte Zusammenhang der Projekte mit der FBQ und die damit verbundenen Effekte für die Region.

Einige Handlungsfelder wurden deshalb nicht weiter vertieft, weil diese bereits an anderer Stelle intensiv bearbeitet werden. Auch wurden einige wichtige Handlungsfelder des REK bereits durch unterschiedliche Initiatoren bereits aufgegriffen und werden weiter verfolgt (z. B. Destination Fehmarnbelt, Gesundheitstourismus, Verstärkte Zusammenarbeit der Universitäten).

Die zu vertiefenden Handlungsfelder werden in der folgenden Tabelle dargestellt (markiert). Die Nummerierung erfolgt anhand der Übersicht der Handlungsfelder aus der ersten Untersuchungsphase.

Tab. 28 Handlungsfelder und weitere Bearbeitung

Ifd. Nummer	Handlungsfeld	Vertiefende Bearbeitung	Bearbeitung an anderer Stelle
Tourismus			
1	Tourismusregion Destination Fehmarnbelt		X (OHT/Fonden Ost dansk Tourisme INTERREG IV))
2	Quellgebietsmarketing Skandinavien		(TASH, OHT)
3	Bündelung touristischer Aufgaben		X (Tourismuskonzept S.-H., LTO's)
4	Gesundheitstourismus		X (Kompetenzzentrum für Gesundheitstourismus in S.-H., Kiel))
5	Urlaubsressorts (Erweiterungen / Neuentwicklungen)	X	
6	Wohnmobilstellplätze / Motels	X	
7	Cross-Border-Shopping	X	
8	Welcome-Center	X	
9	Attraktionen (z.B. Erlebnisstrand)	X	
Wirtschaft und Gewerbeflächen			
10	Autohof	X	
11	Außenwirtschaftstage Fehmarnbeltregion		
12	Branchen-Fachtagungen		X (IHK, Belt-Trade)
13	Logistik Initiative Fehmarnbeltregion		
14	Kommunikation Standortprofil (ehem. Standortmarketing)		
15	Baustellenstandorte		X (Ausschreibungen Fernern A/S)

16	Gezielte Ansiedlungsinitiative		
17	Stärkere Profilierung Gewerbestandorte (auch der „Nebestandorte“)		siehe Analyseteil Gewerbeflächen im REK-Bericht
18	Herausragende Gewerbestandorte intern./ überregionale Vermarktung	X	
19	Invest in Fehmarnbeltregion		
20	Aktionsplan Unternehmen	X	X (IHK)
21	Weiterführung LG / Managementaufgaben		Vereinb. zur weiteren Zusammenarbeit
Kooperation und Begegnung			
22	Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbelt	X	
23	Verstärkte Zusammenarbeit der Unis		X (MORO)
24	Gemeinsame Veranstaltungen (Kulturbrücke)		X (MORO)
25	Modellregion Englische Sprache	X	
Verkehr			
26	Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke	X	
27	Lange Einfädelspuren, Flüsterasphalt		
28	Nutzung weniger konflikträchtiger Trassenverläufe		X (gesondertes Gutachten)
29	Nachnutzungskonzept Hafen Puttgarden (szenarisch)	X	
30	Vermeidung eines Nadelöhrs Fehmarnsund		
31	Ausbau Verkehrsinfrastruktur	X	X (siehe auch Gutachten HTC/ETC)

Anm.: Die Felder ohne Kennzeichnung wurden nicht prioritär für die Vertiefung in Handlungsfeldern ausgewählt worden (Lenkungsgruppe) bzw. gibt es hier keine besonderen Gutachten und/oder Initiativen

Bei der Bearbeitung der Handlungsfelder steht insbesondere die Hauptverkehrs-/Landesentwicklungsachse A1 im Vordergrund, da anzunehmen ist, dass die Effekte der festen Querung sich verstärkt in diesem regionalen (Verkehrs-)Korridor niederschlagen. Hier ist mit den hauptsächlichsten FBQ-induzierten Verkehrsfrequenzen zu rechnen und zudem ist eine Kon-

zentration der Entwicklungen entlang der A1 als Landesentwicklungsachse anzustreben. Auch aus Unternehmenssicht steht die A1 als Wirtschaftsachse mit den entsprechenden positiven Standortfaktoren zwischen Hamburg und Kopenhagen im Fokus des Ansiedlungsinteresses.

Es können für die standortbezogenen Handlungsfelder folgende allgemeine Anforderungen gelten:

- Die nachfolgenden vertiefenden Einschätzungen und Bewertungen sind nicht als quantifizierende Markt- und Bedarfsanalyse, sondern vielmehr als qualitative Tendenzausagen zu interpretieren. Ergänzende Einschätzungen zum Bestand und Bedarf ausgewählter Marktsegmente sind im Tourismus-Kapitel bzw. Gewerbeflächen-Kapitel aufgeführt. Im Vorfeld einer Umsetzung von gewerblichen oder touristischen Immobilienprojekten ist eine konzept- und standortspezifische Analyse hinsichtlich Bedarfsquantifizierung, Finanzierbarkeit, Tragfähigkeit und Machbarkeit sowie auch Verträglichkeit und Konfliktpotenzialen mit bestehenden Nutzungen notwendig.
- Mögliche konkrete Ansätze in den Handlungsfeldern sind aufgrund der Nutzung lokaler Marktkenntnis und zur Unterstützung der regionalen Wirtschaft bevorzugt mit lokalen Partnern umzusetzen. Aufgrund von Flächeneinsparungen und Sicherung der Nachfrage (und Auslastungen) ist eine Projektumsetzung aufbauend auf vorhandenen Nutzungen oder geeigneten Planungen (z.B. Erweiterungen) zu präferieren.
- Aufgrund des sparsamen Umgangs mit Flächen, Vermeidung von Zersiedelung und aufgrund von betrieblichen Kosten- und Nachfragesynergien ist eine Bündelung und Verknüpfung von Projekten untereinander bzw. mit Bestandsnutzungen anzustreben.
- Eine **Projektbündelung** aufgrund von **Synergien** bietet sich insbesondere am Kopf der FBQ an (z.B. Welcome Center, Wohnmobil-Transitstellplatz, ggf. Erlebnisstrand und Forschungs- bzw. Monitoring Center). Hier können folgende Flächenoptionen in Zukunft zum Tragen kommen: a) bisheriger Fährhafen Puttgarden (jedoch beabsichtigt Scandlines nicht den Hafen stillzulegen und es besteht keine Zugriffsmöglichkeit auf das Grundstück), b) Hafen und Flächen eines möglichen Baustellenhafens (nach Fertigstellung der festen Querung) und c) Hafen und Flächen eines möglichen Produktionsgeländes (nach Fertigstellung der festen Querung). Standortkonkretisierungen sind im Abgleich mit der Weiterentwicklung der Projekte (z.B. über Konzept- und Machbarkeitsstudien) und weitere Entscheidungen in Bezug auf das Baustellenkonzept der festen Querung im Anschluss an das REK durchzuführen.
- **Gleichstellungs- und Beschäftigungspolitik** sind bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Handlungsansätze integriert zu betrachten. Auch im Hinblick auf die demographische Entwicklung im Untersuchungsgebiet, die mittel- bis langfristig mit einer Verminderung der erwerbsfähigen Bevölkerung einhergeht, ist der Aspekt der Gleichstellung von Männern und Frauen und deren Einbeziehung in alle Politikfelder geboten.

Eine verstärkte Eingliederung von Frauen in den Arbeitsmarkt wird zukünftig unerlässlich sein. Somit können die sich aus diesem Querschnittsziel ergebenden Chancen für die Entwicklung der Region genutzt werden.

- Des Weiteren sollen die Ansätze unter Berücksichtigung des **Nachhaltigkeitsaspektes** umgesetzt werden. Im Vertrag über die Europäische Union wird unter der vorrangigen Zielsetzung der Gemeinschaft eine „harmonische, ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftslebens“ genannt (Artikel 2 EGV). Nachhaltige Entwicklung soll darauf ausgerichtet sein, „eine kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität sowohl der heutigen als auch künftiger Generationen zu erreichen“. Dies hat im REK besondere Relevanz für die Handlungsansätze aus den Bereichen: Tourismus, Wirtschaft und Gewerbeflächen und Verkehr.
- Das Querschnittsziel **Schutz der Umwelt** findet ebenfalls besonders in den Handlungsfelder Tourismus sowie Wirtschaft und Gewerbeflächen Anwendung. Hier soll eine Projektumsetzung möglichst auf bereits vorhandenen Flächen / Planungen (z.B. Erweiterungen) aufbauen, um eine umweltschützende bzw. umweltschonende Entwicklung des Untersuchungsgebietes voranzutreiben.

4.2 Kurzbeschreibung der Handlungsfelder

Parallel und unabhängig zur Arbeit am REK wurden bereits einige wichtige Maßnahmen durch unterschiedliche Initiatoren aufgegriffen und weiter verfolgt. So wird beispielsweise das Projekt „Verstärkte Zusammenarbeit der Universitäten“ bereits sehr intensiv von der „Initiative Hansebelt“ bearbeitet. Erst kürzlich fand in diesem Zusammenhang eine Veranstaltung zu diesem Thema statt, die von der IHK zu Lübeck ausgerichtet wurde. Um Doppelarbeiten zu vermeiden, war es daher sinnvoll, sich bei den folgenden Handlungsfeldern und Projektansätzen auf neue und bisher weniger stark bearbeiteten Bereiche zu fokussieren. Im Folgenden werden zunächst noch einmal alle Handlungsfelder kurz skizziert. Anschließend finden sich die Handlungsfelder, für die eine vertiefende Betrachtung (Projekt-Steckbriefe) durchgeführt wurde.

4.2.1 Tourismus

- **Tourismusregion „Destination Fehmarnbelt“:** Zielsetzung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion ist die Schaffung und Vermarktung einer Gesamt-Destination im nationalen und internationalen Kontext. Mit einer Gesamtpositionierung als internationale Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) sind zusätzliche Urlauber zu gewinnen. Die Zusammenarbeit der benachbarten deutschen und dänischen regionalen Tourismusorganisationen (und ggf. später zu gründenden Dachorganisation) kann über einen gemeinsamen Außenauftritt, gemeinsame Visionen, gebündelte Vermarktungs- und Buchungssysteme (Kostensynergien, Mittelbündelung) bis hin zur komplementären Produkt- und Angebotsentwicklung im Tourismus reichen. In die-

sem Zusammenhang ist insbesondere auf das aktuelle INTERREG-Projekt „Destination Fehmarnbelt“ in Kooperation zwischen Ostsee-Holstein-Tourismus (OHT) und dem dänischen Pendant Fonden Ostdansk Turisme hinzuweisen.

- **Bündelung touristischer Aufgaben:** Die FBQ eröffnet die Bearbeitung eines großräumigeren touristischen Quellmarktes. Zudem ist zu erwarten, dass die FBQ zu einem beschleunigten Strukturwandel im Tourismus durch größere Konkurrenz führt. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint eine zunehmende Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen in der (deutschen) Untersuchungsregion zur Nutzung von Synergieeffekten, zur Erhöhung der Schlagkraft und zur Vermeidung eines (kleinteiligen) ineffizienten Mitteleinsatzes sinnvoll. Primäre Zielsetzung der Kooperation könnte die Umsetzung einer gemeinsamen Vermarktung der Gesamtregion zwischen lokalen und regionalen Tourismusorganisationen sein. Durch die Landes-Tourismusstrategie einer Zusammenführung lokaler Akteure in LTO's und übergeordnete Tourismusorganisationen wird bereits an einer Bündelung gearbeitet.
- **Quellgebietsmarketing Skandinavien:** Es ist ein intensiviertes Marketing in den Quellgebieten Skandinaviens durchzuführen. Zielsetzung ist es, die bereits heute bedeutsame touristische Nachfrage aus Skandinavien, aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit und Steigerung der Transitverkehre, für Aufenthalte in der Untersuchungsregion zu gewinnen. In den skandinavischen Herkunftsgebieten ist anhand der geschilderten Wettbewerbsvorteile die Untersuchungsregion bekannt zu machen und attraktiv darzustellen (durch übergeordnete Tourismusorganisationen).
- **Gesundheitstourismus:** Im Gesundheitstourismus, verstanden als Verlängerung der regionalen Wertschöpfungskette durch Verbindung von medizinischen Anwendungen mit Nach- bzw. Vorsorge durch touristische Angebote, wird eine Chance für die gesamte Untersuchungsregion gesehen. Sowohl der Tourismus als auch die Gesundheitswirtschaft sind eindeutige Stärken der Region. Zukünftig dürfte die Gesundheitsbranche (schon aufgrund der demografischen Entwicklungen) eine steigende Bedeutung erfahren. Auch fragen bereits heute Skandinavier medizinische Leistungen in der Region nach. Eine Stärkung des Angebots und eine Vernetzung der Anbieter (z.B. zu Paketangeboten) in den Bereichen „medizinische Gesundheitsanwendung“, „Medical-Wellness“, Prävention durch „Wellness“, „Sport & Aktivität“ und „Ernährung“ verlängert die Wertschöpfungskette der Region.
- **Urlaubs-Resort/Ferienpark:** Derzeit ist die Hotellerie an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins durch unterdurchschnittliche Größe, ein hohes Durchschnittsalter, einen geringen Anteil im höheren Sternesegment und durch wachsende Konkurrenz im Ostseeraum gekennzeichnet. Größere Resorts verfügen meist über eigenes Klientel und zusätzliche Vermarktungskraft (z. B. Fleesensee mit TUI, Center Parcs) und können aufgrund der kritischen Masse einen „eigenen Standort schaffen“ (ggf. sind somit weniger

konfliktträchtige Standorte nötig). Zudem können diese Großprojekte als Impulsgeber für Qualitätsoptimierungen und Investitionen im privaten Beherbergungsbereich dienen. Die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Tagungs-, Sport-, Golf-, Wellness- und Freizeitangebote kann die Infrastruktur für Urlauber und Einheimische verbessern und Geschäftstourismus anziehen. Zudem zeigt sich, dass moderne Maritime-/Golf-Ressorts oder Ferienparkangebote mit integrierten Tagungs-, Sport- und Freizeitnutzungen intensiv von Skandinaviern nachgefragt werden und der Ganzjahrestourismus gestärkt werden kann. Neuere Untersuchungen zeigen darüber hinaus signifikante positive regionalökonomische Wirkungen von Ferienparks. Natürlich ist bei allen Konzeptansätzen ein „Aufsatteln“ (Ergänzung / Erweiterung) an bestehende Einrichtungen zu prüfen.

- **Motels/Wohnmobilstellplatz:** Motels und Wohnmobilstellplätze sind insbesondere dazu geeignet, den Transitverkehr zu unterbrechen und Wertschöpfung für die Region zu generieren. Zudem sollten die Motels als Plattform für regionales Tourismusmarketing für längere (ggf. spätere) Aufenthalte in der Region eingesetzt werden. Bei den Motels bieten sich einerseits Standorte an (neuen) Rast-, Auto- und Servicehöfen an der A1 an sowie an attraktiven Standorten innerhalb der Untersuchungsregion (mit entsprechender Gravitation) an.
- **Cross-Border-Shopping:** Shopping ist ein wesentliches Motiv skandinavischer Besucher der Untersuchungsregion. Die Einzelhandelsoptionen reichen vom preisgetriebenen Grenzhandel (ggf. rückläufig), Fachmärkten, dem Handel mit regionalen (Öko-) Produkten (z. B. über touristischen Erlebnishof / Marktplatz) bis hin zum innerstädtischen Shopping.
- **Welcome Center:** Als „Tor nach Fehmarn, Ostholstein und Schleswig-Holstein“ von Skandinavien könnte, ggf. in Zusammenarbeit mit der TASH, dem OHT und anderen Tourismusorganisationen, ein Welcome Center umgesetzt werden. Dieses Welcome Center könnte als touristische Nachnutzungsoption des Informationscenters (idealerweise umgesetzt am deutschen „Brückenkopf“) umgesetzt werden.
- **Attraktionen** (z. B.: Erlebnisstrand etc.): Spezifische Attraktionen können zu einer Gewinnung zusätzlicher skandinavischer Gäste führen und insgesamt die Tourismusinfrastruktur der Region stärken. Dadurch kann auch eine Qualitätssteigerung erreicht werden. Es ist zu diskutieren, welche Attraktionen hier an welchen Standorten in Frage kommen könnten.

4.2.2 Wirtschaft und Gewerbeflächen

- **Autohof:** Durch den zunehmenden LKW-Transit gewinnen u.U. Autohöfe an Bedeutung. Es ist Ziel, die zusätzlichen Transitverkehre entlang der Hauptverkehrsachse A1 zu nutzen (z.B. zusätzliches Gewerbesteueraufkommen durch Autohöfe). Zudem sind die Autobahnrasthöfe entlang der A 1 oftmals vom ruhenden LKW-Verkehr überlastet, so dass sich insbesondere in den Sommermonaten mit dem Urlaubsverkehren (PKW-Verkehre) Konflikte und Engpasssituationen ergeben. Dieser Projektvorschlag wird daher vertiefend bearbeitet.
- **Außenwirtschaftstage Fehmarnbeltregion:** Bei Außenwirtschaftstagen (Workshops oder ähnlichen Veranstaltungen) können die Geschäftskontakte/-beziehungen gestärkt werden. Hier ist zu klären, in welchem Rahmen solche Veranstaltungen stattfinden sollen (ggf. Finanzierung/Gastgeber etc.). In Abstimmung mit den dänischen Partnern - und vor allem den Erfahrungen aus der Öresundregion - kann ein Konzept erarbeitet werden. Die Federführung könnte aus Gutachtersicht bei der IHK liegen. Unter Umständen bietet sich eine Integration in das Projekt „Branchenfachtagungen“ an.
- **Branchenfachtagungen:** Branchenfachtagungen sind entsprechend der bereits bestehenden Cluster in der Region themenspezifisch auszurichten. (z. B.: Maschinenbau, Medizintechnik, Ernährungswissenschaft etc.). Es erfolgt eine Vernetzung und Entwicklung zukunftsfähiger Cluster. In diesem Projekt besteht eine Schnittstelle zu Veranstaltungen die zukünftig im Rahmen von Belt -Trade durchgeführt werden (in Federführung der IHK zu Lübeck).
- **Logistik-Initiative Fehmarnbelt:** Für die nächsten Jahre ist ein starkes Wachstum im Bereich Logistik wahrscheinlich. Mit einer eigenen Logistikinitiative könnte sich die Region als Logistikkreuzung stärker profilieren. Hier bestehen ebenfalls Überschneidungen mit Projekten / bzw. Projektideen des Initiativkreises „Hanse Belt“. Als Herangehensweise würde sich in diesem Fall eine Kontaktaufnahme / bzw. Kooperation mit der entsprechenden Initiative anbieten. Zusätzlich wäre eine Kontaktaufnahme mit bereits bestehenden Initiativen / Plattformen wie beispielsweise LogRegio Lübeck ein wichtiger Schritt. Eine neue Logistikinitiative sollte zwingend mit bestehenden Initiativen des Landes bzw. anderer Länder (Niedersachsen / Hamburg) verknüpft / vernetzt sein. Das Thema wird aufgrund der bestehenden Initiativen jedoch im Rahmen des REK nicht weiter behandelt.
- **Kommunikation / Standortprofil:** Die Untersuchungsregion erhält mit Bau der festen Querung ein Identifikationssymbol, das weit über die Grenzen Deutschlands bekannt sein wird. Eine Brücke würde ein europaweit einmaliges Bauwerk darstellen und sicherlich eine enorme Anziehungskraft auf Besucher haben. Die Region kann sich somit mit einem klaren Profil und Symbol, dass sie deutlich von anderen Standorten abgrenzt, vermarkten. Die für die Region und seine Teilregionen zuständigen Marketing-

bzw. Wirtschaftsfördereinrichtungen stimmen sich über ein mögliches Herangehen und konkrete Planungen ab (z.B.: neue Produkte wie Flyer, Logos, gemeinsame Sonderveröffentlichungen, Messeauftritte, Aktionen oder Investorenansprachen). Für Messeauftritte bietet es sich unter anderem an, ein maßstabsgetreues Modell der Brücke als „eye catcher“ erstellen zu lassen. Aufgrund der starken Heterogenität der Region und dem unterschiedlichen „Zugehörigkeitsgefühl“ der Regionen wird der Projektansatz eher prozessorientiert betrachtet und aktuell nicht in Form eines „konkreten Projekt-Steckbriefes“ weiter thematisiert. Hier kann auf die Intention der beteiligten Regionen verwiesen werden, im Kontext der FBQ weiter regional zusammenarbeiten zu wollen.

- **Baustellenangebote:** Dieses Projekt duldet keinen Aufschub. In der Region erfolgt eine Suche und Abstimmung potenzieller Baustellenstandorte (siehe dazu aktuell den Artikel „Beltquerung schafft schon Jobs“ von In-Online). Mit dem Anforderungsprofil von Femern Belt A/S wird bereits nach möglichen Standorten gesucht. Es könnte eine Planungskonferenz mit den beteiligten Gemeinden durchgeführt und Angebote erarbeitet werden. Der Kontakt mit den Baustellenbetreibern kann ggf. über einen einheitlichen Ansprechpartner abgewickelt werden.
- **Gezielte Ansiedlungsinitiative:** Dieses Projekt beinhaltet gezielte Ansiedlungsinitiativen für bestimmte Unternehmensstandorte bzw. auch für bestimmte übergeordnete Leitbranchen. Diese Ansiedlungsinitiativen könnten sich an den bereits bestehenden Clustern orientieren. Da dieser Projektansatz (insbesondere ein gemeinsamer standortbezogener Ansatz) eine hohe Bereitschaft zur regionalen Zusammenarbeit und Abstimmung voraussetzt, wird er im Rahmen des REK ebenfalls eher prozessorientiert eingestuft und aktuell nicht in Form eines Projekt-Steckbriefes konkretisiert.
- **Stärkere Profilierung der Gewerbestandorte:** Ein weiteres Handlungsfeld stellt die stärkere Profilierung der Gewerbestandorte hinsichtlich der neuen Rahmenbedingungen durch die FBQ dar. Möglichkeiten hierzu wurden u.a. im Gewerbeflächen-Workshop in Lübeck skizziert und diskutiert. Da es im gesamten Betrachtungsraum zum Zeitpunkt der Analyse mehr als 30 Standorte/Standortüberlegungen gab, sollte sich die Profilierung schwerpunktmäßig auf die herausragenden Gewerbestandorte beziehen. Hinsichtlich der Profilierung von Gewerbestandorten wäre eine übergreifende Abstimmung und/oder Zusammenarbeit sinnvoll. Die im Analyseteil des REK skizzierten Nebenstandorte stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der FBQ, wengleich auch sie durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der Hinterlandanbindungen) mittel- bis langfristig profitieren werden (die Nebenstandorte werden aber nicht in einem gesonderten „Projekt-Steckbrief“ betrachtet).
- **Herausragende Gewerbestandorte mit überregionaler / internationaler Vermarktung:** Aufgrund der mittel- bis langfristig verbesserten Position im überregionalen und internationalen Standortwettbewerb sollte die Planung und Entwicklung von überregio-

nal bedeutsamen Gewerbeflächenstandorten erfolgen. Die abgeleitete Bedarfssituation spricht hier für (ein oder zwei) herausragende Standorte an der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A 1. Diese könnten sich z. B. an bzw. in der Nähe der Autobahnknoten befinden. Herausragende Gewerbestandorte setzen allerdings eine Konsensfindung zur projektbezogenen Zusammenarbeit voraus. Auf überregionalen Messen könnten diese Standorte gemeinsam beworben werden. Das Thema wird aufgrund seiner zentralen Bedeutung vertiefend weiter behandelt.

- **Aktionsplan Unternehmen:** Ziel dieses Projektes wäre es, den betroffenen Unternehmen Informationen zukommen zu lassen, wie sie vom Bau der festen Querung profitieren und sich ggf. einbringen können. Hier wäre auch eine Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern zu möglichen Weiterbildungsangeboten etc. sinnvoll. Das Thema wird aufgrund seiner zentralen Bedeutung ebenfalls weiter betrachtet.
- **Weiterführung der Lenkungsgruppe / Managementaufgaben:** Die Nutzung der Chancen der FBQ erfordert eine Zusammenarbeit der Region und auch die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen. Daher ist es sinnvoll die Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Erarbeitung des REK bzw. dem Bau der festen Fehmarnbelt-Querung entstehen, durch eine zentrale Schnittstelle zu koordinieren. Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen deutlich, dass eine stringente organisatorische Begleitung den Prozess deutlich voranbringen und unterstützen kann. Die zahlreichen Bemühungen und teilweise kleinteiligen Projekte sind sehr vielfältig und werden von den unterschiedlichsten Akteuren vorangetrieben. Es ist daher eine zentrale Schnittstelle und Organisationsform notwendig, die einen Überblick über die Geschehnisse in der Region hat und nach außen kommunizieren und koordinieren kann, welche Aktivitäten wann und von wem ausgeführt werden. Nach derzeitigem Stand ist es zwar Konsens unter den Parteien, dass es bis auf weitere Sicht keine gemeinsame Dachmarke geben wird. Eine gute Kommunikation zwischen den Kreisen wird aber von allen Teilnehmern der Lenkungsgruppe unbedingt befürwortet.

4.2.3 Verkehr

- **Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke:** Durch die Schaffung von Attraktionspunkten v. a. entlang der A1 („Fehmarnbeltachse“), Bsp.: Cross-Border Shopping, Welcome-Center oder Stop-Over taugliche Beherbergungsangebote (siehe dazu auch kleinteilige touristische Projekte aus dem Bereich Tourismus) können zusätzliche Verkehre gebrochen und ihre Potenziale somit wirtschaftlich nutzbar gemacht werden.
- **Lange Einfädelspuren:** Da besonders im Bereich der touristischen Orte mit einem erhöhten Lärmpegel und Staus vor allem während der Bauphase (aber auch in der späteren Betriebsphase) zu rechnen ist, müssen hier Maßnahmen ergriffen werden, um

die Belastungen in diesem Bereich gering zu halten (z.B. Einschränkungen des Baus während der Sommermonate / Hauptsaison).

- **Nutzung weniger konflikträchtiger Trassenverläufe:** Ein erhöhtes Aufkommen auf der Schiene - im Besonderen durch Güter- und Personenverkehre - stört die touristischen Ortschaften. Hier empfiehlt es sich, eine alternative Trassenlegung in Erwägung zu ziehen. Diese könnte beispielsweise entlang der A1 verlaufen. Dabei muss aber trotzdem eine gute Erreichbarkeit der touristischen Orte durch Beibehalt der DB Haltestellen gewährleistet sein.
- **Nachnutzungskonzept Hafen Puttgarden:** Im Fall der Einstellung des Fährverkehrs zwischen den Häfen Rödby und Puttgarden sollte eine Nachnutzungsmöglichkeit für den Fährhafen Puttgarden gefunden werden. Dazu ist ein entsprechendes Gutachten / Machbarkeitsstudie nötig. Im Rahmen des REK werden hier lediglich einige touristische und gewerbliche Nachnutzungen skizziert.
- **Vermeidung eines Nadelöhrs Fehmarnsundbrücke:** Es ist möglich, dass die zweispurige Fehmarnsundbrücke aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens von mehr als 7 700 Fahrzeugen pro Tag zum Nadelöhr wird. Es ist vorsorglich zu überprüfen, ob die seit 1999 unter Denkmalschutz stehende Brücke ausgebaut werden kann. Daher sollte vor der Eröffnung der FBQ entschieden werden, wie mit dem Thema umgegangen wird.
- **Ausbaubedarf der Verkehrsinfrastruktur:** Neben dem im Staatsvertrag festgeschriebenen Ausbau der Hinterlandanbindung zur FBQ bestehen noch weitere, regionale Betroffenheiten, die Berücksichtigung finden sollen. Dazu gehören zum Beispiel die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der S4 und des Bahnknotens Lübeck sowie der Ausbau der A20 und der A21/B404 (leistungsfähige Ostumgehung Hamburgs).

4.2.4 Politik, Kooperation – Kultur und Begegnung

- **Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbelt:** Das Projekt beinhaltet die Konzipierung und den Aufbau eines gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungszentrums Fehmarnbelt (z. B. mit den Themen.: Umwelt / Veränderung Wasserqualität/Strömungsverhalten). Die Zusammenarbeit von deutschen und dänischen Forschungseinrichtungen ist wünschenswert.
- **Verstärkte Zusammenarbeit der Universitäten:** Die Zusammenarbeit im Bereich Bildung / Ausbildung kann Wegbereiter für weitere Kontakte sein. Deshalb sind solche Projekte ebenfalls wichtig, um ein „Zusammenwachsen“ der Region zu erreichen. Die Zusammenarbeit der Universitäten führt ebenso eine Ausbildung von Schwerpunkt-

themen mit sich, über die sich die Region dann profilieren kann. Ähnliches gilt auch für Schüleraustausche oder Feriencamps, bei denen sich deutsche und dänische Jugendliche kennenlernen können. Dieses Projekt wird bereits sehr intensiv durch den Initiativkreis HanseBelt bearbeitet. Zudem bestehen hier Überschneidungen durch das IHK geführte Projekt „Kulturbrücke“.

- **Gemeinsame Veranstaltungen (Kulturbrücke):** Schon in den vergangenen Jahren wurden beispielsweise im Rahmen von INTERREG immer wieder deutsch-dänische Feste / Wochen ausgerichtet. Mit der reduzierten Fahrzeit, die aus dem Bau der FBQ resultiert, können über das größere Einzugsgebiet noch mehr Menschen erreicht werden. Im Rahmen solcher Veranstaltungen können neue Projektideen induziert und persönliche Kontakte verfestigt werden. Das Projekt wird bereits bearbeitet. Die entsprechenden Projektträger sind zu motivieren, ihre Aktivitäten auszubauen.
- **Modellregion Englische Sprache:** Hier geht es im Besonderen um die Forcierung der englischen Sprache, weil diese im Allgemeinen zu wenig beherrscht wird. Das kann vor allem für die Beschäftigten im Bereich Tourismus oder im Service ein Handicap sein. Diese Projektidee bietet daher eine Qualitätsoffensive für diese Bereiche. Ein verstärktes Engagement, welches nur auf die Erlernung der dänischen Sprache abzielt, wird nicht als zielführend angesehen; kann aber zusätzlich mit angeboten werden.

5 Handlungsfelder

5.1 Projektsteckbriefe

Handlungsfeld 5: Urlaubsressort / Ferienzentrum	
Maßnahmenbereich Tourismus	
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Hotellerie an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins ist derzeit durch folgende Merkmale charakterisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unterdurchschnittliche Größe der Betriebe - hohes Durchschnittsalter - geringen Anteil im höheren Sterne-Segment - wachsende Konkurrenz im Ostseeraum - Qualitätsdefizite im Beherbergungssegment <p>Jedoch konnte die nördliche Untersuchungsregion (Ostholstein und Lübeck) in den letzten Jahren bereits eine Reihe von Investitionen im Beherbergungsmarkt verzeichnen, wie z.B. Weisenhäuser Strand GmbH & Co. KG, Strandhotel (Grömitz), Hotel Belveder (Scharbeutz), Feriendorf am Lensterstrand (Grömitz), Sarcon-Feriendorf am Hansa-Park (Sierksdorf), Priwall Feriendörfer, 4* Atlantic Hotel Lübecker Altstadt, Treffhotel am Bahnhof (= Ramada 3*-Hotel). Des Weiteren existieren in der Region (wie im Analyseteil skizziert) einige Beherbergungsprojekte, die sich in Planung oder Diskussion befinden. Im Rahmen des Handlungsfeldes „Urlaubsressort/Ferienzentrum“ muss daher eine Unterscheidung zwischen Erweiterungen und Qualifizierung im Bestand und neuen Projekten gemacht werden bzw. sollten die in Planung befindlichen Vorhaben in die Prüfung „neuer Vorhaben“ mit einbezogen werden.</p>
Beschreibung Handlungsfeld	<p>Aus den Erfahrungen anderer Tourismusregionen können große (spektakuläre) Hotelanlagen, Feriendörfer, Resorts mit Freizeitinfrastruktur (als große Betriebseinheit mit eigener Vermarktungskraft) als Impulsgeber für Qualitätsverbesserungen und private Investitionen dienen und die Zukunftssicherung des Tourismus einer Region unterstützen.</p> <p>Es können (vorbehaltlich einer spezifischeren Projektbewertung mit Tragfähigkeits- und Verträglichkeitsuntersuchung) einzelne der bereits in der Region geplanten Beherbergungsprojekte (siehe Kap. 2.3.2.5) zu einer Fortentwicklung der Beherbergungsinfrastruktur beitragen.</p> <p>Eventuell ist auch die Umsetzung eines neuen Urlaubsressorts, mit vielfältiger (witterungsunabhängiger) Freizeit- und Sportinfrastruktur geeignet, als Impulsgeber für den Tourismus der Region mit (angebotsinduzierter) zusätzlicher Tourismuskonsum zu dienen. Hierbei ist zu beachten, dass Urlaubsressorts durch eine große konzeptionelle Bandbreite gekennzeichnet sind (z.B. Center Parcs, Land Fleesensee). Restriktionen in Bezug auf Neuprojektierungen können u.a. in mangelnder Flächenverfügbarkeit oder drohendem Verdrängungswettbewerb bestehen. In jedem Fall ist bei Neuprojektierungen in Hinsicht auf Standort und Konzept eine Differenzierung (Ergänzung) zum Bestand zu empfehlen, um Konfliktpotenziale zu minimieren.</p>

	<p>Aus Gründen der Verträglichkeit und Reduzierung des Flächenverbrauchs muss die Prüfung eines neuen Urlaubsressorts die genannten Planungen oder in Diskussion befindlichen Vorhaben einbeziehen.</p> <p>Umsetzungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung, Erweiterung bestehender Anlagen (z.B. Sarcon-Anlage) - Umsetzung geeigneter Planungen (siehe Kap. 2.3.2.5) - Neuprojektierung <p>Ergänzend zur Umsetzung von Urlaubsressorts ist eine stärkere Verknüpfung von bestehenden oder zukünftigen Feriencentren oder Ferienhausanlagen mit vorhandener Freizeit- und Tourismusinfrastruktur (zur Steigerung der Servicequalität und Angebotsvielfalt aus Sicht des Gastes) anzustreben (Kooperation Vermieter mit touristischen Leistungsanbietern der Region).</p> <p>Grundsätzlich sollte der Ergänzung und Erweiterung bestehender Anlagen sowie geeigneter Planungen Vorrang vor Neuprojektierungen eingeräumt werden (siehe Kap. 4.1).</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Gewinnung zusätzlicher Gäste (Ankünfte und Übernachtungen) - Stärkung des touristischen Angebots (auch für skandinavische Gäste) - Erschließung eigenes Klientel und zusätzliche Vermarktungskraft (über 50% der Gäste reisen aus über 200 km Entfernung an) - Ansprache Kernzielgruppe Tourismusstrategie (junge Familien mit Kindern) - Impuls für Qualitätsoptimierungen, private Investitionen und Ansiedlung komplementärer Tourismusanbieter - Erschließung des Kurzurlaubssegmentes (3 bis 4 Nächte) - Sport-, Golf-, Wellness- & (Wasser-) Freizeitangebote für Urlauber + Einheimische („offene Konzepte zu bevorzugen“) - Abbau der starken Saisonalität der Nachfrage durch ganzjährigen Betrieb (gleichmäßige Auslastung von Ressorts / Feriencentren im Jahresverlauf) - Umsetzung von Tagungseinrichtungen (-> Geschäfts-/ Tagungstourismus) - Signifikante positive regionalökonomische Wirkung und Beschäftigungseffekte <p>Es hat sich gezeigt, dass moderne Maritime- / Golf-Ressorts oder Feriencentren mit integrierten Tagungs-, Sport- und Freizeitnutzungen intensiv von Skandinaviern nachgefragt werden.</p> <p>Das Handlungsfeld verfolgt die Tourismusziele Nr. 2, 3, 5 (siehe Chancen-Nutzung in der Betriebsphase in Tab. 14, Kap. 2.3.5) und eine nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region.</p>
Standortaspekte	
Standortaspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Beispielhafter Flächenbedarf: 70 bis 90 ha für Feriencentren bei rd. 700 Beherbergungseinheiten (jedoch große Bandbreite, bei Golfressorts auch deutlich größer) - Standortanforderungen (Auswahl): etablierte Urlaubsregion, verträgliche Bodenpreise, Unterstützung durch Standortgemeinde, gute Verkehrsanbindung, geeignete Markt- und Bedarfssituation, ggf. Gewässerzugang etc. - Laut Tourismusstrategie des Landes sind „maritime“ Standorte zu be-

	<p>vorzugen („maritimes Urlaubs- und Erlebnisland“); laut LEP-Entwurf touristische Schwerpunkträume (Küstenraum von Behrendsdorf bis Weißehaus, Insel Fehmarn, Küstenraum Heiligenhafen bis Lübeck-Travemünde, Hansestadt Lübeck, Raum um Malente und Eutin)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Neuprojektierungen eventuell weniger sensible und konfliktträchtige Mikrostandorten (nicht zwingend Küstenstandort) nötig, da die kritische Masse und Anziehungskraft eines Großressorts die „Schaffung eines eigenen Standortes“ ermöglicht (Magnetwirkung), oftmals werden isolierte Standorte umgesetzt - Standortsuchbereiche (voraussichtlich präferierte Tourismusregionen aus Betreibersicht): Küstenraum Ostholstein, Holsteinische Schweiz etc. - Konkrete Standortoptionen: bei bestehenden Planungen oder Erweiterungen bereits vorgegeben; bei Neuprojektierungen sind Standortoptionen im Anschluss an das REK zu ermitteln.
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (beispielhaft)	<ul style="list-style-type: none"> - Investition: bis rd. 200 Mio. Euro (stark konzeptabhängig) - Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung (Förderung als Leuchtturmprojekt zu prüfen) - Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, ggf. Standortgemeinde - Betrieb / Management: privatwirtschaftliche Betreibergesellschaft - Wirtschaftlichkeit: i.d.R. rentabel - Projektrisiko: i.d.R. mittel bis hoch
Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte	Überregionale Bekanntheitseffekte, Marketingverbindung aus Urlaubsressort mit Tourismusregion / Standort
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte (z.B. „großes Feriencenter“, Daten stark standort- und konzeptabhängig)	<ul style="list-style-type: none"> - Direkte und indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte insb. im Umkreis bis ca. 50 km um Projektstandort: - Beschäftigungsverhältnisse in der Anlage: rd. 200 bis 400 Beschäftigte - Regionale Brutto-Umsatzwirkung: 50 bis 70 Mio. Euro - Regionale Netto-Wertschöpfung (Einkommen): 15 bis 25 Mio. Euro - Regionale Arbeitsplätze: 500 bis 800 umgerechnete Vollzeitstellen - Fiskalischer Effekt über Grundsteuer B, Gewerbesteuer, höhere anteilige Einkommensteuer (über Stabilisierung Einwohnerzahl) etc. - Verdrängungseffekte: je nach Projekt begrenzte Verdrängungseffekte, da stark eigen generierte Urlaubernachfrage - Versorgung der Einwohner und Urlauber mit Freizeitinfrastruktur (bei „offenen“ Konzepten)
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Flächenverbrauch (Umweltverträglichkeitsprüfung) - Negatives Landschaftsbild bei Veralterung (Rückbauverpflichtung?) - Kanalisierung, Bündelung der Tourismuskonsumnachfrage - „Geschlossene“ Konzepte können zu „Entfremdung“ führen
Gleichstellungsaspekte	Überdurchschnittlicher Anteil weiblicher Mitarbeiter (rd. 2/3)
Zeithorizont Handlungsfeld	Langfristige Planungs- und Umsetzungszeitraum
Hemmnisse des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Gewinnung Risikopartner (Projektentwickler, Betreiber, Investor) - Verfügbarkeit von großen Entwicklungsflächen eingeschränkt (Aus Erfahrungen mit vergangenen Flächenanfragen von Feriendorf-)

	<p>Betreibern kann, nach Angaben des Wirtschaftsministeriums, mit großen Schwierigkeiten in der Flächenverfügbarkeit gerechnet werden)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortgewinnung (inkl. Akzeptanz Gemeinde, örtliche Bevölkerung und lokalen Tourismuswirtschaft) - Mögliche Verträglichkeitsproblematik (Auswirkungen auf den bestehenden Ferienwohnungs- und Ferienhausmarkt sind standort- und projektspezifisch zu prüfen)
Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Günstige Marktsituation (Tourismusregion, Marktlücke) - Ggf. Anknüpfungspunkte in der Region vorhanden - Notwendigkeit des Handelns erkannt <p>Hohe regionalökonomische Bedeutung und Arbeitsplatzeffekte</p>
Priorität	<p>Mittlere bis hohe Priorität</p> <p>Einschätzung Gutachter: Bedeutendes, strategisches Handlungsfeld zur Stärkung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit der Region mit überregionaler Ausstrahlung</p>
Nächste Schritte / Umsetzung	
Weitere Projektinitiative	<p>Weitere Projektinitiative durch „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A1“ (nachfolgend kurz: „Regionale Zusammenarbeit A1“) mit folgenden möglichen Tätigkeitsbereichen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung weiterer Untersuchungen (s.u.), z.B. Standortidentifikation - Bewertung vorliegender Planungen, ggf. Ansprache potenzieller Investoren - Begleitung potenzieller Investoren / Betreiber bei planerischen Aspekten und Standortfragen - Bindeglied zwischen Investor / Betreiber und Standortgemeinde - Unterstützung Investoren / Betreiber bei der Umsetzung geeigneter Projekte
Projektinitiator	Wirtschaftsförderung, Kreis
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung Projektinitiative über „Regionale Zusammenarbeit A1“ - Finanzierung Projekt: private Investition und mögliche Förderung <p>Förderung: Als privatwirtschaftliches Beherbergungsunternehmen ggf. einzelbetriebliche Förderung, vgl. Schloss Weissenhaus als touristisches Leuchtturmprojekt mit EFRE-Zuwendungen von 4,95 Mio. Euro (Hinweis Wirtschaftsministerium: Eine einzelbetriebliche Förderung ist nur denkbar, wenn die Anlage insgesamt einen hotelähnlichen Charakter bekommt, also das Hotel/Hauptgebäude als zentrale Versorgungseinheit dient. Eine „reine“ Ferienhausanlage kann zurzeit nicht gefördert werden.)</p>
Beginn Initiierung Handlungsfeld	Zeitnah mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“ (Bestimmung eines Projektkoordinators)
Stand des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr frühe Projektphase (Ideenphase) - Hohe Akzeptanz des Handlungsfeldes auf Tourismusworkshop (Erweiterung oder Neuprojektierung) <p>Bisher keine Konkretisierung von a) Nutzungskonzept, b) Ansatzpunkten in der Region (Standorte, Akteure, Projekte), c) Standortoptionen und d) Projektentwicklern, Betreibern, Investoren (nach REK notwendig).</p>

<p>Inhaltliche Untersuchungs- schritte (möglicher Ablauf)</p>	<p>Erweiterung und Fortentwicklung (Qualifizierung) bestehender Anlagen und bestehender Planungen durch die neuen Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluierung von bestehenden Planungen, Erweiterungsprojekten im Bereich Urlaubsressorts / Ferienzentren (-> Konsequenzen für Neuprojekte) <p>Neuprojekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifikation von Standort(-alternativen) sowie Erstellung von Konzept- und Machbarkeitsstudie (inkl. Markt- und Bedarfsanalyse, Wirtschaftlichkeit, regionalökonomische Effekte) bei Abgleich mit regional- und landesplanerischen Bestimmungen - Ansprache von privaten Projektpartnern (z.B. Betreiber) - Gewinnung von Realisierungspartnern (Projektentwicklern, Investoren, Betreiber, Standortgemeinde) - Konkretisierung Nutzungskonzept (Positionierung, Größe, Zielgruppen, Nutzungsbausteine, Kapazität, Investition, Finanzierung, Wirtschaftlichkeit, Finanzierungs- und Betreibermodell...) - Detailplanungen und Untersuchungen, ggf. Projektrealisierung
---	---

Handlungsfeld 6: Wohnmobilstellplätze / Motels	
Maßnahmenbereich Tourismus	
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Motels und Wohnmobilstellplätze sind dazu geeignet, den Transitverkehr zu unterbrechen und Wertschöpfung für die Region zu generieren. Zudem sollten diese Einrichtungen als Werbepattform für regionales Tourismusmarketing für längere (ggf. spätere) Aufenthalte in der Region eingesetzt werden. Im Rahmen einer stärkeren Erschließung des (durch die FBQ vsl. wachsenden) Durchreiseverkehrs (und Qualitätsverbesserung der Beherbergungssituation in der Untersuchungsregion) werden folgende Bausteine (nur punktuelle Umsetzung) vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motels (zur Nutzung des Transitverkehrs, ggf. integriert in Autobahnraststätten und Autohöfe) - Reisemobilstellplätze (als Transitstellplatz) <p>Mögliche Standorte für Motels können sich im Norden und Süden der Untersuchungsregion befinden. Transitorientierte Reisemobilstellplätze können ebenfalls im Norden und Süden der Untersuchungsregion in der Nähe bzw. guter Erreichbarkeit der A1, speziell am Fehmarnbelt-Brückenkopf (vgl. Pont de Normandie mit rd. 120 kostenpflichtigen Stellplätzen oder Storebaeltbrücke), ggf. in Nachbarschaft zu einem Welcome Center, umgesetzt werden.</p> <p>Reisemobilstellplätze existieren bereits u.a. auf Fehmarn, in Heiligenhafen, Grömitz, Scharbeuz, Neustadt, Lensahn, Lübeck / Travemünde, Bad Oldesloe, Reinfeld und vereinzelt im Hinterland z.B. in Ratzeburg und in der Holsteinischen Schweiz. Diese Stellplätze sind oft von begrenzter Kapazität, ohne nennenswerte Infrastruktur oder in Campingplätze integriert. Neue Reisemobilstellplätze sollten auf den durch die FBQ verstärkten Transitverkehr abzielen, jedoch auch gleichzeitig eine Werbefunktion für die Region wahrnehmen. Marktseitig ist nach Angaben der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) das Interesse an Wohnmobilurlaub von 1998 bis 2009, von 4,1 auf 8,1 Millionen potenziellen Interessenten, deutlich gestiegen.</p> <p>Direkt an der Autobahn gelegene, in Autohöfe und Rasthöfe integrierte, moderne Motels / Hotels entlang der A1 zwischen Hamburg und Fehmarn sind nicht bekannt (motelähnliche Einrichtungen sind „Zum Grünen Jäger“, Gremersdorf, und das „Hotel Dania“ im Fährhafenbereich Puttgarden).</p> <p>Bei einem Expertengespräch mit der Entwicklungsgesellschaft Ostholstein wurde von einem zusätzlichen Bedarf an attraktiven transitorientierten Beherbergungseinrichtungen wie Wohnmobil-Transitstellplätzen ausgegangen.</p>
Beschreibung Handlungsfeld	Punktuelle Umsetzung moderner und attraktiver Wohnmobil-Transitstellplätze (mit zusätzlichen Serviceeinrichtungen) und Motels (ggf. mit Konferenzeinrichtungen).

	<p>In beiden transitbezogenen Übernachtungseinrichtungen sind entsprechende Informations- und Tourismusmarketingplattformen zu integrieren. So sollen die Durchreisenden für (zukünftige) längere Aufenthalte in der Tourismusregion gewonnen werden. Es ist eine räumliche Bündelung der transitorientierten Beherbergungseinrichtungen mit anderen synergetischen Einrichtungen (z.B. Welcome Center) anzustreben.</p> <p>Umsetzungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Motels (neue Projekte oder Aufgreifen ggf. bestehender Planungen integriert in Rast- und Autohöfe und/oder Qualitätsverbesserung, Umbau, Attraktivierung bestehender verkehrsorientierter Hotels) - Wohnmobilstellplätze (Neuprojektierung oder Aufgreifen eventuell bestehender Planungen in Nähe bzw. guter Erreichbarkeit der Autobahn bei entsprechender Beschilderung) <p>Neue Projekte im Bereich transitorientierter Wohnmobilstellplätze und Motels sind mit bereits vorhandenen Betrieben (Campingplätze oder Ferien- und Freizeitparks) abzustimmen und zu koordinieren.</p> <p>Es ist zu beachten, dass diese auf den Transitverkehr abzielenden Beherbergungseinrichtungen eine „Visitenkarte“ für die Tourismusregion darstellen und deshalb an diese Einrichtungen ein entsprechender Qualitätsanspruch gestellt werden sollte.</p>
Zielsetzungen	<p>Stop-over-taugliche (Beherbergungs-) Angebote können ggf. zu einer Erhöhung der Übernachtungszahlen beitragen (z. B. Motel, Wohnmobilstellplätze):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gewinnung zusätzlicher Übernachtungsgäste (Unterbrechung des Transitverkehrs, Gewinnung zusätzlicher Stop-Over-Übernachtungen) - Nutzung als Vorstaufflächen in Verbindung mit Starkwindphasen auf den Brücken (Fehmarnsundbrücke und ggf. Fehmarnbeltbrücke) - Nutzung für die verlängerte Bindung von Shop & Stop-Nachfrage (Grenzhandel im Bereich Fehmarn, Großenbrode und Heiligenhafen) - Nutzung als Unterkunft für Baubeschäftigte (während Bauphase) - Nutzung als Marketingplattform für die Tourismusregion - Wohnmobilstellplätze und Motels als Bausteine / Serviceeinrichtungen von verkehrsbezogenen Einrichtungen, wie z.B. Rasthöfen oder Autohöfen - Impuls für Ansiedlung komplementärer Tourismusanbieter (Gastronomie, Einzelhandel) - Regionalökonomische Wirkung und Beschäftigungseffekte <p>Handlungsfeld verfolgt u.a. die Tourismusziele Nr. 1 (Chancen-Nutzung in der Bauphase) und die Tourismusziele Nr. 1, 2, 3, 5 (Chancen-Nutzung in der Betriebsphase, siehe Tab. 14, Kap. 2.3.5) und eine Stärkung des touristischen Beherbergungsangebots in der Region.</p>

Standortaspekte	
Standortaspekte	<ul style="list-style-type: none"> - Flächenbedarf Motels: abhängig von Konzept, Zimmer- und Stockwerkanzahl, Nebeneinrichtungen, Parkplatzkonzept etc. (Aussagen erst im Rahmen einer Projektkonkretisierung möglich) - Flächenbedarf Wohnmobilstellplätze: pro Stellplatz brutto etwa 80 qm (= 8.000 qm bei 100 Stellplätzen); Ausstattung: Stromversorgung, Frischwasserversorgung, Müll- und Abwasserentsorgung, Informationstafeln, Tragfähigkeit des Bodens möglichst 7,5 t - Standortanforderungen (Auswahl): Hohe in der Nähe anliegende Verkehrsfrequenz, gute Sichtbarkeit, attraktive Umfeldnutzungen und Impulsgeber, spezielle lokale Anknüpfungspunkte (z.B. Vorstaufunktion bei Brückensperrung, Grenzhandelseinrichtungen, Autohöfe...), etc. (für Wohnmobilstellplätze zusätzlich möglichst ruhige Lage, bevorzugt mit Wasserbezug) - Konkrete Standortoptionen (im Anschluss an das REK zu verifizieren): <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich sollte nur eine punktuelle Umsetzung von transit-orientierten Beherbergungseinrichtungen erfolgen - Grundsätzlich bieten sich bei den Motels bestehende oder neue Rast-, Auto- und Servicehöfe an der A1 an - Puttgarden (Motel und Wohnmobilstellplatz: „Brückenkopfbereich Fehmarnbeltquerung“, ggf. Kombination mit Welcome Center, ggf. Ausbau vorhandener Einrichtungen) - Oldenburg / Gremersdorf (ggf. Motelaus- und Umbau „Zum Grünen Jäger“ und ggf. Wohnmobilstellplatz mit Vorstaufunktion) - Motel One im Bereich Lübeck (ggf. geeignetes Hotelkonzept für Lübeck nach Angaben der Lübeck-Travemünde Marketing GmbH), jedoch strebt Motel One innerstädtische Standorte an - Verkehrsorientierte Beherbergungseinrichtungen am Standort Reinfeld: Anschlussstelle Reinfeld mit Fastfood-Gastronomie, Aral-Servicestation, Mercedes-Benz-Niederlassung etc. Anknüpfungspunkte ergeben sich ggf. über ADAC Huckepack-Wiek, mit geplanter Wohnmobil-Station. - Wohnmobilstellplätze müssen nicht unbedingt unmittelbar an der A1 gebaut werden, sondern können auch an anderen attraktiven Standorten im Untersuchungsgebiet realisiert werden.
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (zu verifizieren)	<ul style="list-style-type: none"> - Investition: standort- und konzeptabhängig - Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung - Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, ggf. Standortgemeinde - Betrieb: Motel privat, Wohnmobilstellplatz privat oder kommunal - Wirtschaftlichkeit: i.d.R. rentabel (bei Wohnmobilstellplätzen gilt für einen wirtschaftlichen Betrieb eine Mindestzahl von 50 Stellplätzen; bei Motels sind Standort, Konzept und Betreiber für die Wirtschaftlichkeit maßgeblich) - Projektrisiko: mittel

Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte (Marketingeffekte)	Verkehrsorientierte Beherbergungseinrichtungen erreichen aufgrund der kurzen Verweildauer eine hohe absolute Kontaktzahl. Über eine hohe Service- und Angebotsqualität der Einrichtungen selbst und als Plattform für Tourismusmarketing sind positive Effekte für die Region (z.B. über Folgebesuche oder Weiterempfehlungen) zu erzielen.
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte	Direkte und indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte: Wohnmobilstellplätze: <ul style="list-style-type: none"> - Geringe direkte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte (im Wohnmobilstellplatz) - Verhältnismäßig hohe indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte durch Nebenausgaben der Wohnmobilsten im lokalen Tourismussektor (Gastronomie, Einzelhandel...) Motels: <ul style="list-style-type: none"> - Relativ hohe direkte Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte im Motel (absolute Höhe stark projektabhängig) - Geringe indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte in der Region (jedoch auch geringe Verdrängungseffekte zur klassischen Urlaubs-Hotellerie zu erwarten)
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Flächenverbrauch (konzeptabhängig) - Voraussichtlich keine umweltsensiblen Standortbereiche berührt - Zusätzliche Verkehre bei Kurzaufenthalt in der Region ggf. Sichtbarkeit von frequentierten Straßen (-> attraktive Architektur)
Gleichstellungsaspekte	Überdurchschnittlicher Anteil weiblicher Mitarbeiter im Hotelgewerbe
Projekt-Zeithorizont	mittelfristiger Planungs- und Umsetzungszeitraum
Hemmnisse des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Gewinnung Risikopartner (Projektentwickler, Betreiber, Investor) - Standortgewinnung (inkl. Akzeptanz lokale Tourismuswirtschaft) - Planungsrechtliche Hürden
Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Voraussichtlich günstige Marktsituation und zunehmende Durchreiseverkehre (jedoch standortgenaue Prüfung Markt- und Bedarfssituation notwendig) - Standort-Anknüpfungspunkte vorhanden (siehe Standortoptionen) - Motels weniger unter quantitativen als qualitativen Aspekten zu beurteilen (-> Strategie Qualitätsverbesserung vorhandener Anlagen) - Regionalökonomische Bedeutung und Arbeitplatzeffekte
Priorität	Mittlere bis hohe Priorität Einschätzung Gutachter: Projektansatz zur Unterbrechung der Durchreiseverkehre und Generierung von Stop-Over-Tourismus mit Marketingfunktion (qualitative Stärkung des verkehrsorientierten Beherbergungswesens)
Nächste Schritte / Umsetzung	
Initiator Handlungsfeld	Wirtschaftsförderung, Kommunen Zuständigkeit entsprechend abgestimmten Konzept „Regionale Zusammenarbeit A1“

Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung Projektinitiative und ggf. vertiefende Untersuchungen über „Regionale Zusammenarbeit A1“ - Finanzierung Projekt: private Investition und mögliche Förderung - Förderung Wohnmobilstellplätze und Motels: ggf. einzelbetriebliche Investitionsförderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) als auch im Rahmen des „Zukunftprogramms Wirtschaft“ aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE); im Falle der Wohnmobilstellplätze auch ELER-Mittel (Zukunftsprogramm Ländlicher Raum – Förderinitiative AktivRegion) denkbar
Beginn Initiierung Handlungsfeld	Beginn Anfang 2010 mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“
Stand des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr frühe Projektphase - Überdurchschnittliche Akzeptanz des Projektansatzes „Motels / Wohnmobilstellplätze“ auf Tourismusworkshop - Bisher keine Konkretisierung von a) Nutzungskonzept, b) Standortoptionen und c) Projektentwicklern, Betreibern, Investoren (nach REK notwendig)
Inhaltliche Untersuchungsschritte (möglicher Ablauf)	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung von regionalen Anknüpfungspunkten und Standortoptionen sowie standortspezifische Erstellung von Konzept- und Machbarkeitsstudien (beispielhafte Inhalte): <ul style="list-style-type: none"> - Rahmenbedingungen und Zielvorgaben - Mögliche (lokale) Partnerkonstellationen (Finanzierung und Betrieb) - Grobkonzept Motels / Wohnmobilstellplätze, Multibaustein-Strategie - Prüfung Standortoptionen (Mikrostandortbewertung inkl. Berücksichtigung regional-/ landesplanerische Bestimmungen) - Vertiefte Markt- und Bedarfsanalyse - Operative Aspekte sowie Kapazitäts- und Flächenaspekte - Investition und Kosten-Erlös-Rechnung, Sensitivitäts-/Risikoanalyse - Finanzierungsmöglichkeiten - Regionalökonomische Effekte - Weiteres Vorgehen und Handlungsempfehlungen - Ggf. Ansprache und Gewinnung weiterer Realisierungspartner (Projektträger, Projektentwickler, Finanzierungspartner, Fördermöglichkeiten, Betreiber, Sponsoren, Standortgemeinde) - Detailplanungen und Untersuchungen - Projektrealisierung

Handlungsfeld 7: Cross-Border-Shopping	
Maßnahmenbereich	Tourismus
Beschreibung Handlungsfeld	
Cross-Border-Shopping	Mögliche Segmente und Projektansätze des Cross-Border-Shopping:
Ansätze Handlungsfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Grenzhandel (wichtigstes Segment des Cross-Border-Shopping; dies beinhaltet den preisgetriebenen Warenhandel mit Genussmitteln und kann vereinfachend dem Lebensmitteleinzelhandel mit kurz-/mittelfristigen Bedarf und insb. den Discountern zugerechnet werden) - Ausbau Baumärkte/Möbelmärkte/Multimedia/Autohandel: Ausbau des Angebots für den langfristigen Bedarf - jedoch hoher Fachmarktbesatz in der Region Lübeck beachten (hier auch neues Ikea-Projekt – inkl. weiterem EHZ rund 60.000 m² VKF in HL-Dänischburg) - Ausbau von service- und dienstleistungsorientierten Fachhandel wie z.B. Auto, und Zubehörhandel inklusive Wartung, Reparatur in Kfz-Werkstatt (Unterschiede im Lohnniveau bei arbeitsintensiven Leistungen nutzen) - Realisierung Erlebnishof: Markt für landwirtschaftliche, ökologische und lokale Produkte mit Erlebnishof-Charakter (vgl. Karl's Erlebnisdorf, Warnsdorf und Rövershagen), z.B. auf Fehmarn - Ergänzung eines möglichen Autohofs um Einzelhandel, der auf skandinavische Kunden und (wachsenden) Transitverkehr abzielt - Designer-/Factory-Outletcenter (DOC/FOC) kann als überregional wirkende (freizeitorientierte) Shopping-Destination Kunden aus Skandinavien generieren und Durchreiseverkehre brechen und somit die bessere Erreichbarkeit durch die FBQ nutzen. Jedoch Nähe zu Oberzentrum / Ballungsraum (Lübeck, Hamburg) vs. notwendig und ggf. unverträglich mit bestehenden Einzelhandel. Projektansatz wird aufgrund der Landesstrategie (Entscheidung für Standort Neumünster), der Position der IHK zu Lübeck und auf Hinweis der Lenkungsgruppe zurückgestellt (es ist jedoch auf die Gefahr hinzuweisen, dass mit einem potenziellen DOC / FOC auf dänischer Seite ein Kaufkraftabfluss für die Untersuchungsregion verbunden sein kann). - Hinweis IHK zu Lübeck bezüglich FOC: Nach der derzeit gültigen Bauleitplanung Schleswig-Holstein kann ein FOC nur in einem Oberzentrum realisiert werden. Ostholstein kommt demnach als Standort, selbst wenn eine mögliche Ansiedlungsgefahr in Dänemark besteht, nicht in Betracht. Das geplante FOC in Neumünster (hier fordert die IHK Organisation eine innerstädtischen Ansiedlung) ist nur aufgeschoben nicht jedoch verhindert. Auch hier wird ein möglicher Investor die Anfahrtstrecken der Kunden von 1,5 bis 2,0 Stunden, so auch zur Fehmarnbelt-Region, in Betracht ziehen. - Stärkere angebots- und marketingseitige Verknüpfung von Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten (z.B. Shopping, Autoreparatur, Klinikaufenthalt) mit Tourismus-/Kurzurlaubsmöglichkeiten in der Region (z.B. Kooperation, Angebotspakete von Dienstleistern/Gesundheitsbranche/Einzelhandel mit Tourismusanbietern) - Hinweis: Die Zweckentfremdung von Gewerbestandorten für „Ein-

	<table border="1"> <tr> <td>Schleswig-Holstein</td> <td>1.434.211</td> <td>2.837.280</td> <td>505</td> <td>29,2%</td> <td>47,1%</td> </tr> <tr> <td>Deutschland</td> <td>34.272.300</td> <td>82.367.200</td> <td>416</td> <td>34,7%</td> <td>43,3%</td> </tr> </table> <p>© Georg & Ottenströer / * VKF gesamt (Food + Nonfood) im filialisierenden Lebensmitteleinzelhandel (Grenzhändler, Discounter, Supermärkte, Verbrauchermärkte); Werte ersetzen keine Verträglichkeitsanalyse und sind bei Nutzung als Entscheidungsgrundlage zu verifizieren</p> <p>Die nördliche Untersuchungsregion (Ostholstein und Lübeck) ist überdurchschnittlich mit Lebensmitteleinzelhandelsflächen (in Bezug auf die Einwohnerzahl) versorgt. Die Landkreise am nördlichen Hamburger Rand liegen im Bereich des Bundesdurchschnitts. LEH in Nord-Ostholstein wird mit bestimmt durch Tourismus und Grenzhandel. Tourismus und Grenzhandel bringen hier zusätzlich Kaufkraft. Lübeck verfügt als Oberzentrum und Versorgungsfunktion für das Umland über eine überdurchschnittliche LEH-Dichte.</p> <p>Wird die LEH-Dichte im nördlichen Ostholstein (mit zusätzlicher Touristennachfrage) mit den ausgewählten Orten Nord-Schleswig-Holsteins verglichen, könnten in Ostholstein - durch die zusätzlichen Frequenzen und die bessere Erreichbarkeit durch die FBQ – ggf. noch in begrenztem Umfang zusätzliche LEH-Flächen nachfragegerecht sein.</p>	Schleswig-Holstein	1.434.211	2.837.280	505	29,2%	47,1%	Deutschland	34.272.300	82.367.200	416	34,7%	43,3%												
Schleswig-Holstein	1.434.211	2.837.280	505	29,2%	47,1%																				
Deutschland	34.272.300	82.367.200	416	34,7%	43,3%																				
Grenzhandel	<p>Aktuell ist Cross-Border-Shopping ein wesentliches Besuchsmotiv skandinavischer Gäste für einen Aufenthalt in der nördlichen Untersuchungsregion (55,6% gaben „Einkaufsfahrt“ als Anlass der Scandlines-Fährfahrt an, lt. OHT-Befragung 2006). Der Einzelhandel hat sich mit Grenzhandelseinrichtungen insb. auf Fehmarn und Heiligenhafen darauf ausgerichtet; mit entsprechend hohen Umsätzen und Beschäftigung. Rechtlich ist Ausweisung von Grenzhandel den gleichen Rahmenbedingungen unterlegen wie Vorhaben für Einzelhandelsansiedlungen – aber konsequente Ausrichtung auf skandinavische Kunden. Klassische Grenzhandelssortimente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zigaretten / Tabak - Alkoholische Getränke - Süßwaren, Reisebedarf - Drogerie- und Kosmetikartikel - Zunehmend Aktionsware (z.B. Elektronik) <p>Getrieben wird diese Nachfrage durch ein Preisgefälle insbesondere im Genussmittelbereich (Unterschiede sind generiert durch Steuerunterschiede)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Land</th> <th>Währung</th> <th>Alkoholsteuer in EUR/Liter</th> <th>MwSt.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Deutschland</td> <td>EUR</td> <td>13,03</td> <td>19,0 %</td> </tr> <tr> <td>Dänemark</td> <td>DKR</td> <td>20,11</td> <td>25,0 %</td> </tr> <tr> <td>Finnland</td> <td>EUR</td> <td>35,80</td> <td>22,0 %</td> </tr> <tr> <td>Schweden</td> <td>SKR</td> <td>51,55</td> <td>25,0 %</td> </tr> <tr> <td>Norwegen</td> <td>NOK</td> <td>73,49</td> <td>25,0 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>- Auf Fehmarn existiert ein sehr spezielles (mobiles) Angebot mit dem Portcenter, Puttgarden (im Fährhafen) von Scandlines sowie eine Ballung an Grenzhändlern und Discountern am Landkirchener</p>	Land	Währung	Alkoholsteuer in EUR/Liter	MwSt.	Deutschland	EUR	13,03	19,0 %	Dänemark	DKR	20,11	25,0 %	Finnland	EUR	35,80	22,0 %	Schweden	SKR	51,55	25,0 %	Norwegen	NOK	73,49	25,0 %
Land	Währung	Alkoholsteuer in EUR/Liter	MwSt.																						
Deutschland	EUR	13,03	19,0 %																						
Dänemark	DKR	20,11	25,0 %																						
Finnland	EUR	35,80	22,0 %																						
Schweden	SKR	51,55	25,0 %																						
Norwegen	NOK	73,49	25,0 %																						

	<p>Weg, Burg auf Fehmarn (Flächenangebot Grenzhandel Fehmarn 10.300 m²)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist von einer zunehmenden Überschneidung spezieller Grenzhandel und sonstiges Fachmarktangebot auszugehen - Problemlagen: Flächenausweitung / Sortimentsaufweichung
<p>Einschätzungen Cross-Bordershopping und Grenzhandel</p>	<p>Es ist weitergehend zu prüfen, inwieweit durch die FBQ, zusätzliche (überwiegend skandinavische) Grenzhandelsnachfrage entsteht und neue Angebote zur Bindung von Beschäftigung und Wertschöpfung geschaffen werden sollen. Hierbei sind u.a. folgende Aspekte zu beachten, die sich positiv (+) oder negativ (-) auf den zukünftigen Grenzhandel auswirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Angleich der Steuersätze und Preisniveaus zwischen Deutschland und Skandinavien im Rahmen der Steuerharmonisierung (-) - Temporärer Push für den regionalen (Lebensmittel-) Einzelhandel durch FBQ-Baubeschäftigte (+) - Grenzhandelskonzept der Stadt Fehmarn (Schutz des innerstädtischen Handels) sieht nur noch begrenzte Zusatzflächen vor (jedoch Push durch FBQ möglich) (-) - Erhöhte Nachfrage durch Zielverkehr aufgrund schnellerer Erreichbarkeit durch die FBQ (+); jedoch Wegfall der attraktiven Fährfahrt - Erhöhte Nachfrage durch vsl. ansteigenden Durchreiseverkehr aufgrund der FBQ (+) - Hohes Grenzhandels-Flächenangebot vorhanden (Fehmarn 10.300 m²), zunehmende Überschneidung mit dem Fachmarkt-Angebot (-) - Besondere touristische und erlebnisorientierte Einzelhandelseinrichtungen mit Marktcharakter möglicherweise eine sinnvolle Ergänzung im nördlichen Ostholstein (+)
<p>Zielsetzungen</p>	<p>Nutzung zukünftiger Zusatznachfrage im Einzelhandel durch die FBQ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bindung zusätzlicher Einzelhandelskaufkraft in der Region - Optimierung des Einzelhandelsangebots - Stärkung der auf Touristen ausgerichteten Einzelhandelsangebote - Ausbau des Shopping-Tourismus - Verknüpfung von Einzelhandel mit Tourismus- / Kurzurlaubsmöglichkeiten in der Region (auch Kooperation und Angebotspakete von Dienstleistern / Gesundheitsbranche / Einzelhandel mit Tourismusbranche) - Unterbrechung des Transitverkehrs (Shop- & Stop) - Regionalökonomische Wirkung und Beschäftigungseffekte <p>Handlungsfeld verfolgt u.a. die Tourismusziele Nr. 1 (Chancen-Nutzung in der Bauphase) und die Tourismusziele Nr. 1, 2, 3, 5 (Chancen-Nutzung in der Betriebsphase, siehe Tab. 14, Kap. 2.3.5).</p>

Standortaspekte	
Standortaspekte	Fokussierung auf bestehende Standorte (Erweiterung und Fortentwicklung) im nördlichen Untersuchungsraum (Ostholstein und Lübeck) u.U. Substitution des Port Centers im Zeitverlauf durch stationäres Zentrum.
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (zu verifizieren)	<ul style="list-style-type: none"> - Investition: standort- und konzeptabhängig - Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung - Projektentwicklung: Projektentwickler, Investor, Einzelhändler - Betrieb: Einzelhändler - Wirtschaftlichkeit: i.d.R. rentabel - Projektrisiko: gering bis mittel
Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte	Mittlere überregionale Wirkung zusätzlicher Einzelhandelseinrichtungen. (Ein FOC / DOC hätte deutlich überregionalere Wirkung als kleinteilige Einzelhandelseinrichtungen)
Wirtschafts- und Arbeitmarkteffekte	Direkte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte sowie fiskalische Wirkung (u.a. Gewerbesteuer) in den Einzelhandelseinrichtungen. Indirekte regionalökonomische Effekte durch Nebenausgaben (außerhalb des Einzelhandels) werden als relativ gering eingestuft.
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer bis hoher Flächenverbrauch (konzeptabhängig) - Verträglichkeit mit bestehendem Einzelhandel (-> Verträglichkeitsprüfung) - Voraussichtlich keine umweltsensiblen Standortbereiche berührt - Zusätzliches Verkehrsaufkommen - Oft unattraktive Architektur / einfache Gebäudehülle
Gleichstellungsaspekte	Üblicher Anteil an weiblichen Mitarbeitern wie im Einzelhandel allgemein
Projekt-Zeithorizont	mittelfristiger Planungs- und Umsetzungszeitraum
Hemmnisse des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Standortgewinnung (inkl. Akzeptanz lokaler Einzelhandel) - Ggf. Unverträglichkeit und planungsrechtliche Hürden (übergeordnete Planung ist zu berücksichtigen) - Begrenzende kommunale Einzelhandelsstrategien (Schutz Innenstädte) - Unsichere Bedarfssituation im Zeitverlauf (z.B. Preisangleichung durch Steuerharmonisierung)
Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Eventuell punktuell günstige Marktsituation (jedoch standortgenaue Prüfung der Markt- und Bedarfssituation notwendig) - Einzelhandelsansiedlungen auch unter qualitativen Aspekten zu beurteilen - Regionalökonomische Bedeutung und Arbeitplatzeffekt
Priorität	Mittlere Priorität Einschätzung Gutachter: Bereits gute Versorgungssituation mit Einzelhandelseinrichtungen in der Untersuchungsregion. Punktuelle Stärkung und Qualitätsoptimierung durch ergänzende Einzelhandelseinrichtungen in Hinblick auf eine höhere Verkehrsfrequenz und eine bessere Erreichbarkeit aus Skandinavien - eher moderate Flächenausweitung.

	Alternativ zu neuen Angeboten: bessere Profilierung der vorhandenen Standorte in Burg auf Fehmarn, z.B. auch der Fachmarkttagglomeration in HL-Moisling direkt an der Autobahnanschlussstelle, mögliche FOC-/ DOC-Entwicklung auf dänischer Seite im Auge behalten.
Nächste Schritte / Umsetzung	
Initiator Handlungsfeld	Wirtschaftsförderung, Kommunen Zuständigkeit entsprechend abgestimmten Konzept „Regionale Zusammenarbeit A1“
Finanzierung	- Finanzierung vertiefende Strategieentwicklung „Cross-Border-Shopping“ ggf. über „Regionale Zusammenarbeit A1“ - Finanzierung Einzelhandelseinrichtungen: private Investition, keine Förderung
Beginn Projektinitiierung	Beginn Anfang 2010 mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“
Stand des Handlungsfeldes	- Sehr frühe Projektphase - Überdurchschnittliche Akzeptanz des Handlungsfeldes „Cross-Border-Shopping“ auf Tourismusworkshop - Bisher keine Konkretisierung von a) Cross-Border-Shopping-Strategie, b) Konzeptoptionen und c) Standortoptionen (nach REK zu empfehlen)
Inhaltliche Untersuchungsschritte (möglicher Ablauf)	- Vertiefung der oben aufgezeigten Aspekte und Ansätze im Rahmen einer regionalen Strategie zum Thema „Cross-Border-Shopping“ - Entwicklung von attraktiven Einzelhandelskonzepten - Analyse (Verträglichkeit und Tragfähigkeit) möglicher (Cross-Border-) Einzelhandelskonzepte in Verbindung mit möglichen Standortoptionen und lokalen Anknüpfungspunkten (bestehenden Angeboten, lokalen Einzelhändlern etc.) - Detailplanungen und Untersuchungen - Projektrealisierung

Handlungsfeld 8: Welcome Center	
Maßnahmenbereich	Tourismus
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Traditionelle touristische Informationscenter sind zumeist auf die jeweiligen Fremdenverkehrsorte und die reine Informationsvermittlung ausgerichtet. Merkmale sind somit eine (zumeist) kleinräumige Regionszuständigkeit und die reine Informationsbereitstellung via Broschüren, Prospekten und Servicegesprächen.</p> <p>Mit dem Informationszentrum zur FBQ, welches von Fehmern A/S finanziert und während der Bauzeit der festen Querung auch von Fehmern A/S betrieben werden soll, kann evtl. eine Gebäudehülle an einem geeigneten Standort entstehen, welche als dauerhafte Nachnutzung in ein (außergewöhnliches) Welcome Center überführt wird. Zentrale Fragestellungen ist hierbei zunächst der zukünftige Standort, die geplante Gebäudehülle (Fläche, Einrichtungen etc.) und angedachte Nachnutzungskonditionen. Ein temporäres Informationszentrum zur FBQ wurde bereits in 2009 in Burg auf Fehmarn eingerichtet. Es ist zu beachten, dass ggf. alternative Nachnutzungskonzepte eines FBQ-Informationscenters (z.B. Erlebnisstrand, Gastronomie, Raststätte) existieren.</p> <p>Bei den betrachteten Vergleichsprojekten waren die Informationscenter, gemessen an den Besuchszahlen, erfolgreiche Projekte während des Baus der festen Querungen. Jedoch bestanden meist Defizite im Rahmen der Nachnutzung.</p> <p>Als Tor nach Fehmarn, Ostholstein und Schleswig-Holstein von Skandinavien könnte, ggf. in Zusammenarbeit mit touristischen Organisationen wie z.B. TASH, OHT, TSF ein touristisches Welcome Center umgesetzt und betrieben werden. Dieses Welcome Center könnte als touristische Nachnutzungsoption des Informationscenters (idealer Weise platziert am deutschen „Brückenkopf“ in Puttgarden) umgesetzt werden.</p> <p>Mit einem attraktiven Erlebniskonzept des Welcome Centers ließen sich die Elemente „Tourismus-Information“ und „Edutainment / Besucherlebnis“ zugunsten der touristischen Attraktivitätssteigerung und Nachfragegewinnung für die Region nutzen. Auf Fehmarn würde ein weiterer Baustein zur „Erlebnisinsel“ geschaffen. Die Marktsituation zum Bereich „Besucherattraktionen, Edutainmentcenter, Science Center“ wird im Projektsteckbrief „Attraktionen“ skizziert.</p>
Beschreibung Handlungsfeld	<p>Um ein außergewöhnliches und attraktives Welcome Center (ggf. in Puttgarden) zu schaffen, können die Konzept- und Erfolgskriterien von Erlebnisausstellungen oder Edutainmenteinrichtungen umgesetzt werden. Diese sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alleinstellung, Positionierung, Thematisierung - Faszinationskraft und Kommunizierbarkeit der Leitidee - Interaktivität und Multisensualität - Erlebnisorientierung und Edutainment

<p>Visionärer Destinations-Ansatz (ggf. Puttgarden)</p> <p>Tourismus-Magnet aus verschiedenen Bausteinen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Standortbezug und Zielgruppenausrichtung - Unternehmenskommunikation und (Umwelt-) Sponsoring - Umsetzungsmöglichkeiten (Modell der Region, Multimediale Darstellung, interaktive Exponate, Projektionen, Simulationen, Experimente...) <p>Die konzeptionellen Ansätze sind vielfältig, haben jedoch einen erheblichen Einfluss auf Attraktivität, Besuchszahl, Erlösquellen und Betriebskosten. Aus diesem Grund sollte eine umfassende Konzept- und Machbarkeitsstudie mit Beteiligung möglicher Träger eines Welcome Centers erstellt werden.</p> <p>Ein visionärer Ansatz könnte folgende (getrennte) Bausteine (bevorzugt im Bereich Puttgarden) bündeln (direkte Nachbarschaft) und eine multifunktionale Tourismuseinrichtung mit erheblichen Nachfrage- und Kostensynergien (z.B. Schaffung Destination, Personalspringer) schaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welcome Center (Leitthema, z.B.: „Tor zu Schleswig-Holstein/Deutschland“) - Erlebnisstrand Ostsee* (eigener Baustein mit Leitthema „Ostsee“) - Forschungszentrum Ostsee (mit Monitoring Station als „gläsernes Labor“) - Wohnmobil-Transitstellplatz mit Vorstaufunktion für Sund- und Beltquerung - Weitere touristische Servicestationen (Gastronomie, Rastplatz...) <p>Die Finanzierung und der Betrieb der unterschiedlichen Bausteine könnte sich aus folgenden Partnern und Finanzierungsquellen zusammensetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (egoh) - Planung, Projektentwicklung - Fehmern A/S - Tourismusorganisationen (TASH, OHT, TSF) - Universitäten Kiel und Lübeck, Fraunhofer Institut Lübeck (Marine Biotechnologie) - Erlebnisstrand Ostsee e.V. (Meeresbiologen), Betreiber Edutainmentanlage - Fördermittel <p>Ein interessanter Ansatz der Verknüpfung von meeresbiologischen Forschungseinrichtungen und Edutainmentattraktion ist das „Erlebniszentrum Naturgewalten“ in List/Sylt (Projektinitiator: Alfred Wegener-Institut).</p> <p><i>* Beim Erlebnisstrand Ostsee handelt es sich um ein <u>interaktives Edutainmentcenter mit Indoor- und Outdoorbereich</u> (dadurch konzeptionelle Abgrenzung zu Sea Life Centre und Meereszentrum) zum Thema Ostsee. Attraktive konzeptionelle Ansätze wurden bereits durch eine Kieler Projektinitiatorengruppe (Meeresbiologen) entwickelt. Die Nachnutzung des FBQ-Infocenters durch dieses</i></p>
--	--

	<i>Edutainmentkonzept ist denkbar. Jedoch könnte auch das Welcome-Center die „Hülle“ des FBQ-Infocenters nachnutzen.</i>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Welcome Center als dauerhafte Nachnutzungsoption für FBQ-Infocenter - Unterbrechen der Transitverkehre und Gewinnung zusätzlicher Gäste (insbesondere mit skandinavischen Quell- oder Zielgebiet) - Stärkung der (überregionalen) Vermarktung der Tourismusregion mit außergewöhnlichen Erlebnis-, Informations- und Servicekonzept - Zusammenarbeit von (ggf. übergeordneten) Tourismusorganisationen im Welcome Center - Welcome Center selbst als touristische Attraktion und Marketinginstrument - Nutzung des zusätzlichen Nachfragepotenzials durch die FBQ für die Untersuchungsregion - Regionalökonomische Wirkung und Beschäftigungseffekte <p>Handlungsfeld verfolgt die Tourismusziele Nr. 1, 2, 4, 5, 6 (Chancenutzung in der Betriebsphase) und eine nachhaltige Stärkung der touristischen Vermarktung der Region.</p>
Standortaspekte	
Standortaspekte	<p>Flächenbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abhängig von Größe FBQ-Infocenter (bei Nachnutzung des Gebäudes) - Abhängig von Erlebnis- und Servicekonzept des Welcome Centers <p>Projektstandort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als Welcome Center und Tor nach Schleswig-Holstein und Deutschland (bzw. Tor nach Skandinavien) bevorzugt am „Brückenkopf / Fehmarnbelt“ mit geeigneter Zufahrt bei Ein- und Ausreise und Sichtbarkeit der FBQ - Als Nachnutzung oder Ergänzung eines FBQ-Infocenters vsl. im Standortbereich Puttgarden oder Burg a.F. - Bei Umsetzung einer Multibaustein-Lösung aus z.B. Welcome Center, Erlebnisstrand, Forschungszentrum, Wohnmobil-Transitstellplatz, touristische Servicestationen (Gastronomie, Rastplatz...) sind die jeweiligen modulspezifischen Standortanforderungen zu berücksichtigen <p>Allgemeine Standort-Erfolgsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortanforderungen (Auswahl): exponierte, frequenzstarke und gut sichtbare Lage (Tourismusfrequenzen, touristische Fokussierungspunkte), günstige Grundstücks- oder Gebäudenachnutzungsoptionen, Flächenverfügbarkeit (ggf. Expansionsflächen), gute Verkehrsanbindung, Synergien mit Umfeldnutzungen (Multibaustein-Lösung), vorhandene Erschließung, planerische Standorteinigung...

Wirtschaftliche Eckdaten	
<p>Wirtschaftliche Eckdaten</p> <p>(Untersuchungsaspekte, im Projektverlauf zu verifizieren)</p>	<p>Welcome Center (nur Ansatzpunkte):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investition in Abhängigkeit von Konzept und Gebäudenachnutzungsoption - Besuchszahl abhängig von Konzept, Standort und Eigenmarketing - Finanzierung: Nachnutzung Gebäudehülle Infocenter (?), Eigenmittel Tourismusorganisationen / Fremdenverkehrsgemeinden (?), Touristische Marketingbudgets (?), Fördermittel, Sponsoren, Quersubventionierung aus internen Profit-Centern (Merchandising, Gastronomie)... - Projektentwicklung: Projektträger (z.B. Standortgemeinde, Tourismusorganisation), Betreiber... - Betrieb / Management: Tourismusorganisation, Tourismus-Managementgesellschaft... - Wirtschaftlichkeit: nach Konzept-, Partner- und Standortansatz zu konkretisieren (betriebswirtschaftliche Eigenständigkeit vs. nicht gegeben, vgl. auch Erfahrungswerte des „Welcome Centers“ in der Hansestadt Lübeck) - Projektbewertung nicht allein nach betriebswirtschaftlichen Aspekten sondern nach Kosten-Nutzen-Relation (also inkl. regionalökonomischen Effekten) - Projektrisiko: mittel (bei Berücksichtigung der „indirekten“ touristischen Zusatznachfrage für die Region aufgrund des Welcome Center -> laufende Betriebskostenzuschüsse)
Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte	Als „Tor nach Ostholstein, Schleswig-Holstein und Deutschland“ überregionale Bedeutung zu erwarten. Ansprache, Informations- und Servicebereitstellung für überregionale Herkunftsgruppen (-> potenzielle, touristische Nachfrage für die Region)
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte	Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte: <ul style="list-style-type: none"> - direkte Effekte im Welcome Center - indirekte Effekte durch Gewinnung und Bindung von Tourismusnachfrage für die Region
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Ggf. sensible Standortbereiche (Küstenstandort Fehmarnbelt) berührt - Klärung baulicher und finanzieller Belastungen bei Projekt-Misserfolg - Eventuell ökologisches Gebäudekonzept umsetzen - Vermeidung von touristischen Suchverkehren aufgrund Information - ggf. Nachnutzung vorhandener Gebäude (FBQ-Infocenter) - ggf. Aspekte der maritimen Umweltbildung in Konzept aufnehmen
Gleichstellungsaspekte	Tendenziell überdurchschnittlicher Einsatz weiblicher Beschäftigter, wie in Servicefunktionen der Tourismusbranche allgemein, zu erwarten
Regionaler Projektinitiator	Ggf. Standortgemeinde, Tourismusorganisationen, Wirtschaftsförderung...
Zeithorizont	Kurzfristiger Planungszeitraum und mittel-/langfristiger Umsetzungszeitraum (bei Integration in FBQ-Infocenter)

Hemmnisse des Handlungsfeldes (näher zu beleuchten)	<p>Projektspezifische Hemmnisse (allgemeine Aspekte nachfolgend):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung Projektentwicklungsbudget (ggf. mit Femern A/S) - Sicherung Finanzierung (Anfangsinvestition, laufender Betrieb) - Sicherung Kooperation Tourismusorganisationen (ggf. als Träger und Betreiber) - Standortsicherung (geeigneter Mikrostandort, Akzeptanz Gemeinde) - Planungsrechtliche Hemmnisse
Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Innovativer Konzeptansatz (First-Mover-Realisierung anzustreben) - Unterstützung der regional sehr bedeutenden Tourismusbranche - Anknüpfungspunkte mit vorhandenen Tourismusorganisationen, Nachnutzungsoption des FBQ-Infocenters und Ergänzungsoptionen um synergetische Bausteine (s.o.) vorhanden - Regionalökonomische Bedeutung und Arbeitplatzeffekte
Priorität	<p>Hohe Priorität</p> <p>Einschätzung Gutachter: Ein Welcome Center mit einem innovativen Konzeptansatz könnte als Attraktion für sich und als Informations- und Servicestation zusätzliche Tourismuskonsum nachfrage für die Region generieren (auch Unterbrechung des Transitverkehrs).</p>
Nächste Schritte / Umsetzung	
Projektiator	<p>Wirtschaftsförderung (egoh), Kreis</p> <p>Weitere Unterstützung und Forcierung des Projektes „Welcome Center“ durch „Regionale Zusammenarbeit A1“</p>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Co-Finanzierung der Planung und Projektentwicklung über „Regionale Zusammenarbeit A1“, egoh, ggf. Femern A/S und zukünftigen Träger und/oder Betreiber - Finanzierung Projektrealisierung: siehe projektspezifische Ansätze oben unter „Wirtschaftliche Eckdaten“ - Förderung (weiterführende Gutachten, Investitionsförderung): ggf. nach Projektkonkretisierung aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft (EFRE-, GRW- sowie Landesmittel); vgl. Förderung der Tourist Information Mölln mit Edutainmentelementen aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft bei öffentlicher Trägerschaft
Zeitplanung	<p>Beginn Anfang 2010 mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“</p>
Stand des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Temporäres FBQ-Infocenter in Burg auf Fehmarn bereits eröffnet - Standortoptionen / Standortalternativen für dauerhaftes FBQ-Informationscenter und/oder Welcome Center sind nicht bekannt - Hohe Akzeptanz des Projektansatzes „Welcome Center“ auf Tourismusworkshop - Signal von Tourismusorganisationen, sich an einem Welcome Center zu beteiligen - Es laufen bereits Aktivitäten, Workshops, Planungen koordiniert von Femern A/S mit Beteiligung Fehmarns und des Kreises (weitere Informationen liegen den Gutachtern nicht vor) - Welcome Center kann sowohl als eigenes Projekt oder als Nachnutzung des FBQ-Infocenters (ggf. Kostensynergien) umgesetzt werden (dann sind aber auch bereits in den Planungen zum FBQ-Infocenter die baulichen, standortbezogenen und betrieblichen Anforderungen eines Welcome Centers zu berücksichtigen)

	<ul style="list-style-type: none"> - Eine frühzeitige, professionelle Begleitung des Projektansatzes (inklusive Konzeptentwicklung) durch touristische und immobilienwirtschaftliche Akteure (Kompetenzschwerpunkt touristische Betreiberimmobilien) ist zu empfehlen
<p>Inhaltliche Untersuchungsschritte (möglicher Ablauf)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung der oben skizzierten Projektstrategien ggf. im Rahmen einer Konzept- und Machbarkeitsstudie (Multibaustein-Strategie, Trägerschaft/Projektpartner, Standortoptionen, (Erlebnis-) Konzeptoptionen, Nachnutzungskonzept Infocenter, Finanzierungskonzept...) - Machbarkeitsstudie (beispielhafte Inhalte): <ul style="list-style-type: none"> - Rahmenbedingungen und Zielvorgaben - Mögliche Partnerkonstellationen (Finanzierungs- und Betreibermodelle) - Grobkonzept Welcome Center, Flächen-Layout, Multibaustein-Strategie - Prüfung Standortoptionen (Nachnutzungsoption, Mikrostandortbewertung inkl. Berücksichtigung regional-/ landesplanerische Bestimmungen) - Markt- und Bedarfsanalyse (inkl. Best-Practise-Analyse) - Operative Aspekte sowie Kapazitäts- und Flächenaspekte - Investitionsplan und Kosten-Erlös-Rechnung (EBITDA, Cash-Flow) - Wirtschaftlichkeit und Sensitivitäts-/Risikoanalyse - Finanzierungsmöglichkeiten - Regionalökonomische Effekte - Weiteres Vorgehen und Handlungsempfehlungen - Ggf. Ansprache und Gewinnung weiterer Realisierungspartner (Projektträger, Projektentwickler, Finanzierungspartner, Fördermöglichkeiten, Betreiber, Sponsoren, Standortgemeinde) - Detailplanungen und Untersuchungen - Projektrealisierung

Handlungsfeld 9: Attraktionen	
Maßnahmenbereich Tourismus	
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Bedeutende Besucherattraktionen, Edutainment Center und Freizeitparks im Untersuchungsraum (Auswahl, siehe Kap. 3.2.5):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hansa-Park, Sierksdorf (etwa 1,0 Mio. Gäste p.a.) - Sea Life Center, Timmendorfer Strand (rd. 300.000 Gäste p.a.) - Meereszentrum Fehmarn (gut 400.000 Gäste p.a.) - Karl-May-Festspiele, Bad Segeberg (etwa 200.000 bis 300.000 Gäste p.a.) <p>Besucherattraktionen, Edutainmentcenter, Science Center:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Untersuchungsregion existiert noch kein größeres, interaktives Edutainmentcenter (es dominieren die Aquarien in Timmendorf und auf Fehmarn). - Auffällig ist die Ballung an (teils kleineren) Attraktionen auf Fehmarn, welche die Insel heute schon zu einer „Erlebnisinsel“ mit Ausrichtung auf Familien mit Kindern macht. Eine Stärkung dieser Positionierung scheint im Rahmen der verbesserten Erreichbarkeit durch die FBQ sinnvoll. - Das ursprünglich für Kiel geplante Science Center ist aufgrund von Finanzierungsproblemen gescheitert. Lübeck und Kiel verfügen bisher über keine große, moderne Edutainmenteinrichtung. - Vor diesem Hintergrund kann die Markt- und Bedarfssituation, z.B. für eine Edutainmentanlage auf Fehmarn (z.B. Erlebnisstrand mit Indoor- und Outdoorbereich) ggf. als Nachnutzung eines Querungs-Informationszentrums oder ein Edutainmentpark (erlebnisorientierter Umsetzung von Inselthemen), welche die Positionierung als „Erlebnisinsel“ stärkt, wie auch eine edutainmentorientierte Leuchtturmattraktion in Lübeck (z.B. Hansmuseum) als positiv eingeschätzt werden. - Jedoch sind bei den weiteren Analysen die positiven Effekte der Schaffung einer Erlebnisdestination (durch eine Vielfalt an unterschiedlichen Attraktionen) genauso wie die möglichen negativen Wettbewerbsbeziehungen für bestehende Angebote zu untersuchen. - Auf eine Studie des dwif (2009) zu Edutainmenteinrichtungen in Schleswig-Holstein wird in Kapitel 2.3.2.5 kurz eingegangen. <p>Freizeitparks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einer außerordentlich hohen touristischen Bedeutung (Generierung und Bindung von Besuchern) mit etwa 1,0 Mio. Jahrgästen kommt dem Hansa-Park in Sierksdorf zu. Im Segment der klassischen Erlebnis- und Freizeitparks sind somit keine freien Marktpotenziale vorhanden. Es wäre zu diskutieren, ob ein Edutainmentpark auf Fehmarn, trotz der Distanz und deutlichen Unterschiede hinsichtlich Themen, Dimensionierung und Erlebnisorientierung im Wettbewerb zum Hansa-Park stehen würde. - Die Einbindung lokaler Akteure der Tourismuswirtschaft (z.B. Betreiber von Freizeitanlagen) in Edutainmentprojekte ist anzustre-

	<p>ben (Kooperationsmöglichkeiten: Cross-Marketing bis Betriebsübernahme).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung von ergänzenden Erlebniskonzepten (hinsichtlich Thema, Zielgruppen, Erlebnispositionierung, Interaktivität, ...) zum Angebotsbestand. Beispielsweise unterscheidet sich das Konzept des „Erlebnisstrandes“ zum Sea Life Center und Meereszentrum durch die geplante Interaktivität und den Outdoorbereich. - Selbstverständlich sind auch im Bereich der Edutainment- und Freizeitanlagen (nach spezifischeren Konzept- und Standortüberlegungen) weitergehende Bewertungen zur Markt- und Bedarfssituation sowie Berücksichtigung regionalplanerischer Vorgaben notwendig.
<p>Beschreibung Handlungsfeld</p>	<p>Edutainmentanlagen, Besucherattraktionen verfügen über eine außerordentlich hohe thematisch-inhaltliche und größenbezogene Bandbreite. Die Verträglichkeit (-> Konzeptdifferenzierung) und Wirtschaftlichkeit (-> Betreibererfolg) variiert sehr stark mit dem umgesetzten Konzept, Standort und Betreiber.</p> <p>Eventuell geeignete Projekte / Ansätze in der Untersuchungsregion sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau vorhandener Attraktionen (z.B. Hansa-Park, Meereszentrum) - Erlebnisstrand (Nachnutzung / Ergänzung eines Informationscenters) - Edutainmentpark Fehmarn (ehem. Planung am Amalienhof, Burg a./F.) - Hansemuseum Lübeck (Klosterareal, Prognose: 125.000 Gäste p.a.) - Faszination Bungsberg: Land. Leute. Horizonte <p>Wie die Besuchszahlen von Vergleichsanlagen zeigen, werden Freizeit- und Erlebniskonzepte von Skandinavien stark nachgefragt und sollten als Wettbewerbsvorteil gegenüber den dänischen Feriengemeinden und anderen Küstenregionen (z.B. Mecklenburg-Vorpommern) gestärkt werden. Dies ist umso bedeutender, da die Untersuchungsregion hinsichtlich Landschaft und Natur über keinen eindeutigen Wettbewerbsvorteil verfügt. Indoor-Attraktionen unterstützen das Tourismusangebot in Schlechtwetterphasen und wirken (tendenziell) saisonverlängernd (jedoch verschlechtert die „Einhausung“ aufgrund höherer Investition die Wirtschaftlichkeit).</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gewinnung zusätzlicher Gäste (insb. Tagesgäste, aber auch Übernachtungsgäste über Erweiterung des Tourismusangebots) - Stärkung des touristischen Freizeit- und Erlebnisangebots der Region (insbesondere auch für skandinavische Gäste) - Nutzung von Marketingeffekten für die Region (Attraktionen werben für Region) - Vergrößerung des Einzugsgebietes (-> Steigerung der Nachfragepotenziale) durch Destinationsbildung von (größeren) Edutainmentanlagen (gerade in Kooperation mit anderen Freizeitanlagen) - Erhöhung der Wiederholungsbesuchsquote durch interaktive Er-

	<p>lebniskonzepte (für den Einwohnermarkt)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung des zusätzlichen Nachfragepotenzials für die Untersuchungsregion (speziell für die Standorte mit Nähe zum Fehmarnbelt) durch die FBQ - Tendenzieller Abbau Saisonalität der Nachfrage durch Ganzjahresbetrieb - Positive regionalökonomische Wirkung und Beschäftigungseffekte <p>Handlungsfeld verfolgt die Tourismusziele Nr. 1, 2, 3, 4, 5 (Chancen-Nutzung in der Betriebsphase, siehe Tab. 14, Kap. 2.3.5) und eine nachhaltige Stärkung der touristischen Angebots- und Wettbewerbsposition der Region.</p>
Standortaspekte	
Standortaspekte	<p>Flächenbedarf (zu verifizieren):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau vorhandener Attraktionen: projektabhängig - Erlebnisstrand: 1.000 – 1.500 qm BGF zzgl. rd. 1 ha Außenbereich - Edutainmentpark Fehmarn: 20 ha (1. Ausbaustufe) - Hansemuseum Lübeck: rd. 7.500 qm BGF <p>Projektstandort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erlebnisstrand: direkt an Küstenbereich der Ostsee; als Nachnutzung oder Ergänzung eines FBQ-Infocenters vsl. im Standortbereich Puttgarden - Edutainmentpark Fehmarn: Planung im südwestlichen Bereich Landkirchener Weg, ggü. Amalienhof, Burg auf Fehmarn - Hansemuseum Lübeck: Burgkloster-Areal, Lübeck <p>Allgemeine Standort-Erfolgsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortanforderungen (Auswahl): hohes Nachfragepotenzial (Einwohner, Touristen), günstige Wettbewerbssituation, Unterstützung durch Standortgemeinde, günstige Grundstücks- oder Gebäudenachnutzungsoptionen, Standort-Konzept-Bezug, Flächenverfügbarkeit (ggf. Expansionsflächen), gute Verkehrsanbindung, Sichtbarkeit und Frequenzen am Standort, Synergien mit Umfeldnutzungen, vorhandene Erschließung, planerische Standorteignung...
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (erste Einschätzungen, bei Projektkonkretisierung zu verifizieren)	<p>Grundsätzlich ist auf die sensible Wirtschaftlichkeit (mangelnde wirtschaftliche Tragfähigkeit) von Edutainmentanlagen und Besucherattraktionen hinzuweisen. Dies betrifft insbesondere öffentlich betriebene Einrichtungen die (oftmals im Gegensatz zu privat betriebenen Attraktionen), bereits im operativen Geschäft defizitär arbeiten. Jedoch ist die Wirtschaftlichkeit von Anlage zu Anlage sehr unterschiedlich. Die Wirtschaftlichkeit ist insbesondere vom jeweiligen Konzept, Standort (Mikro- und Makrostandort) und Betreiber abhängig.</p> <p>Erlebnisstrand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investition Edutainmentanlage: 7 bis 10 Mio. € (ohne Grundstück)

	<ul style="list-style-type: none"> - Besuchszahl: rd. 200.000 Gäste p.a. (zu verifizieren) - Finanzierung: Nachnutzung Gebäudehülle Infocenter (?), Fördermittel, Sponsoren, Eigenkapital, Umwelt- und Forschungseinrichtungen in Verbindung mit potenziellen Forschungs- und Monitoringzentrum „Meeresbiologie“ auf Fehmarn (vgl. Erlebniszentrum Naturgewalten List/Sylt mit Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung) - Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, ggf. Standortgemeinde - Betrieb / Management: private Betreiber- oder Managementgesellschaft - Wirtschaftlichkeit: laufender Betrieb trägt sich vsl. selbst (EBITDA > 0), kein Einspielen der vollständigen Investition zu erwarten - Projektrisiko: mittel bis hoch (wie bei allen Edutainmenteinrichtungen)
<p>Wirtschaftliche Eckdaten</p> <p>(erste Einschätzungen, bei Projektkonkretisierung zu verifizieren)</p>	<p>Edutainmentpark Fehmarn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investition: bis 40 Mio. € (konzeptabhängig) - Besuchszahl: bis 500.000 Gäste p.a. (zu verifizieren) - Finanzierung: privatwirtschaftliche (Teil-)Finanzierung, Sponsoren, Förderung offen - Projektentwicklung: ggf. Planungsgesellschaft (örtlicher Initiativkreis), Projektentwickler, Betreiber, ggf. Standortgemeinde - Betrieb / Management: private Betreiber- oder Managementgesellschaft - Wirtschaftlichkeit: laufender Betrieb trägt sich vsl. selbst (EBITDA > 0), ggf. Einspielen der vollständigen Investition - Projektrisiko: mittel bis hoch (wie bei allen Edutainmenteinrichtungen) <p>Europäisches Hansemuseum, Lübeck:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investition: rd. 24 Mio. € (Gesamterstellungs- und Einrichtungskosten) - Besuchszahl: rd. 125.000 Gäste p.a. - Finanzierung: Lübecker Possehl-Stiftung, Landes- und Bundesmittel - Projektentwicklung: Possehl-Stiftung, Studio Andreas Heller - Betrieb / Management: Studio Andreas Heller (private Betriebsgesellschaft) - Wirtschaftlichkeit: laufender Betrieb soll sich selbst tragen
Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte	Überregionale Bekanntheitseffekte, PR- und Marketingverbindung aus Attraktion mit dem jeweiligen Standort
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte	<p>Direkte und indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte von Attraktionen und Edutainmentanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erlebnisstrand: 15 bis 25 Vollzeitkräfte in der Anlage - Edutainmentpark: 60 bis 80 Vollzeitkräfte in der Anlage - Hansemuseum: geschätzt 25 bis 35 Vollzeitkräfte in der Anlage <p>Zu diesen Arbeitplatzeffekten in den jeweiligen Einrichtungen</p>

	kommt noch eine erhebliche Anzahl von Beschäftigten im touristischen Bereich sowie in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsstufen in den jeweiligen Regionen hinzu. Mit den touristischen Umsätzen und Arbeitsplatzeffekten sind signifikante Wertschöpfungs- bzw. Einkommenseffekte verbunden. Die (tourismusrelevanten) Erlebniskonzepte greifen allesamt standortprägende Themen (mit konzeptioneller Alleinstellung) und moderne Inszenierungen auf. Potenzielle indirekte Wettbewerbseffekte zu bestehenden Freizeit- und Erlebnisanlagen sind weitergehend zu beleuchten.
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Teilweise hoher Flächenverbrauch (Edutainmentpark) - Notwendigkeit der permanenten konzeptionellen Erneuerung - Klärung baulicher und finanzieller Belastungen bei Projekt-Misserfolg - Konzentration touristischer Nachfrage / Projektrealisierung in bestehenden touristischen Fokussierungspunkten - Umweltbildung, Kennenlernen der (schutzbedürftigen) lokalen Natur - Ansprache von Touristen und lokaler Bevölkerung (Identifikation)
Gleichstellungsaspekte	Vergleichbare Beschäftigungsstruktur (Aufteilung in männliche / weibliche Beschäftigte) wie in Tourismusbranche allgemein zu erwarten
Regionaler Projektinitiator	<ul style="list-style-type: none"> - Erlebnisstrand: Erlebnisstrand Ostsee e.V. (Frau Dr. Knickmeier) - Edutainmentpark: ehem. Planungsgesellschaft Zukunftspark Fehmarn - Hansemuseum: Possehl-Stiftung, Studio Andreas Heller
Zeithorizont	Mittel- bis langfristiger Planungs- und Umsetzungszeitraum
Hemmnisse des Handlungsfeldes (näher projektspezifisch zu beleuchten)	<ul style="list-style-type: none"> - Projektspezifische Hemmnisse (allgemeine Aspekte nachfolgend): - Sicherung Projektentwicklungsbudget - Sicherung Finanzierung (Förderung) - Gewinnung Risikopartner (Betreiber, Investor) - Standortsicherung (inkl. Akzeptanz Gemeinde, örtliche Bevölkerung und lokalen Tourismuswirtschaft) - Planungsrechtliche Hemmnisse - Verträglichkeitsaspekte (Mögliche Kannibalisierungseffekte zu bestehenden Edutainmentanlagen sind zu vermeiden); die Wettbewerbsbeziehungen auf andere Attraktionen werden aufgrund Standort, Größe und Zugkraft beim Edutainmentpark im Vergleich zu den anderen skizzierten Konzepten am Größten eingestuft
Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Recht günstige Marktsituation (touristische Nachfrage) - Anknüpfungspunkte in der Region vorhanden (bestehende Anlagen und Projekte) - Regionalökonomische Bedeutung und Arbeitsplatzeffekte
Priorität	Mittlere bis hohe Priorität Einschätzung Gutachter: Es existieren bereits interessante Projektansätze im Bereich „Attraktionen und Edutainmenteinrichtungen“, die ggf. zur Stärkung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit der Region beitragen
Nächste Schritte / Umsetzung	
Projektträger, Initiator	Weitere Unterstützung und Projektforcierung insb. der Projekte „Erlebnisstrand“ und „Edutainmentpark“ durch „Regionale Zusammenarbeit A1“ vsl. nötig

	Wirtschaftsförderung / Kreis / Kommunen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung (erneute) Projektinitiative über „Regionale Zusammenarbeit A1“ - Finanzierung Projekte: siehe projektspezifische Einschätzungen in Tabelle oben unter „Wirtschaftliche Eckdaten“ <p>Förderung abhängig von öffentlicher oder privatwirtschaftlicher Trägerschaft des jeweiligen Projektes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hansemuseum: die Hansestadt Lübeck und Possehl-Stiftung hat bei öffentlicher Trägerschaft Mittel aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft beantragt - Edutainmentpark und Erlebnisstrand: <ul style="list-style-type: none"> - bei privatwirtschaftlicher Trägerschaft des Erlebnisstrandes und Edutainmentparks ist einzelbetriebliche Investitionsförderung denkbar (Durchführung sowohl aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) als auch im Rahmen des „Zukunftsprogramms Wirtschaft“ aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE); Ansprechpartner Investitionsbank Schleswig-Holstein). - bei öffentlicher Trägerschaft, z.B. durch die Standortkommunen, als (kultur-) touristische Nutzungen auch Förderung durch das Zukunftsprogramm Wirtschaft (EFRE-, GRW- sowie Landesmittel) denkbar, vgl. Multimar Wattforum (Regionalprogr. 2000, EFRE, Landesmittel)
Zeitplanung	Beginn Anfang 2010 mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“
Stand des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Teils bestehende Projektplanungen (aktueller Status wäre weiterführend zu klären) - Hohe Akzeptanz des Handlungsfeldes „Attraktionen“ (Summe aus „Neue Attraktionen“ und „Ausbau vorhandener Attraktionen“) auf Tourismusworkshop <p>Bisher unterschiedlicher Projektstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standortoptionen zumeist vorgeprüft - Konzepte bereits (in unterschiedlichen Detaillierungsgrad) entwickelt - Anknüpfungspunkte in der Region zumeist skizziert - Weitere Impulse zur Projektfortführung / Projektentwicklung teils notwendig
Inhaltliche Untersuchungsschritte (möglicher Ablauf)	<ul style="list-style-type: none"> - Vertiefung der vorhandenen Projektstrategien (Projektpartner, Standortoptionen, lokale Anknüpfungspunkte, Konzeptoptionen) - Bewertung der Konkurrenzbeziehungen von geplanten und bestehenden Attraktionen (insb. auf Fehmarn), Ziel: koordiniertes Gesamtangebot - Gespräche mit den (ehemaligen) Projektinitiatoren / Projektträgern bzgl. Status / Forcierung / Wiederbelebung der skizzierten Projekte - Machbarkeitsstudie (inkl. Markt- und Bedarfsanalyse, Wirtschaftlichkeit, Partnerkonstellationen, regionalökonomische Effekte) - Abgleich mit regional- und landesplanerischen Bestimmungen - Ggf. Ansprache weiterer Realisierungspartner (Projektentwickler, Investoren, Finanzierungspartner, Fördermöglichkeiten, Betreiber,

	<p>Sponsoren, Standortgemeinde)</p> <ul style="list-style-type: none">- Konkretisierung Nutzungskonzepte (Positionierung, Größe, Zielgruppen, Nutzungsbausteine, Kapazität, Investition, Finanzierung, Wirtschaftlichkeit, Finanzierungs- und Betreibermodell...)- Detailplanungen und Untersuchungen- Projektrealisierung
--	--

Handlungsfeld 10: Autohof	
Maßnahmenbereich Wirtschaft und Gewerbeflächen / Verkehr	
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Autohöfe finden sich an immer mehr Autobahnausfahrten. Im Vergleich zu den direkt an der Autobahn befindlichen Rast- und Servicehöfen sind Autohöfe stark auf die Zielgruppe LKW-Verkehre ausgerichtet. Autohöfe befinden sich meist direkt an den Autobahnausfahrten und bilden oft das Entree von autobahnnahe Gewerbegebieten.</p> <p>Bis eine Rasteinrichtung als Autohof charakterisiert werden kann und Anspruch auf eine Hinweisbeschilderung im Autobahnnetz hat, müssen besondere Voraussetzungen erfüllt sein (Definition nach Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. und StVO):</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Der Autohof ist höchstens 1 km von der Anschlussstelle entfernt. ○ Der Autohof ist ganzjährig und ganztags (24 h) geöffnet. ○ Es sind mindestens 50 LKW-Stellplätze an schwach frequentierten (DTV bis 50.000 Kfz) und 100 LKW-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. PKW-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen. ○ Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt. ○ Von 11 bis 22 Uhr gibt es ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten. ○ Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden. <p>Auf der Achse von Hamburg bis Fehmarn existiert kein wirklicher (ausgeschilderter) Autohof. Allenfalls hat das Gewerbegebiet in Reinfeld bei Lübeck Nutzungsaspekte eines Autohofes wie LKW-Tankstelle/-Waschanlage, Schnellrestaurants, Abstellplätze. Durch die Zunahme des Verkehrs (LKW-Transit und Baustellenverkehr) in Folge der Fehmarnbelt-Querung und des Wegfalls der Pausenzeiten sowie Rast- und Versorgungsmöglichkeiten für LKW's auf der Fähre kann ein Bedarf an ein oder zwei Autohöfen im Untersuchungsraum entstehen. Im nördlichen Bereich Ostholsteins, übernimmt ein Autohof die Pausen- und Pufferfunktion der bisherigen Fährfahrt.</p> <p>Grundsätzlich geht die Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. von einem Bedarf an zusätzlichen Autohöfen und Lkw-Abstellmöglichkeiten in Deutschland aus. Das HTC-Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass mit steigendem Verkehr auf der Relation Puttgarden - Lübeck grundsätzlich mit wachsender Nachfrage nach Lkw-Rastanlage/Autohof gerechnet werden kann. Bezogen auf die Region Ostholstein geht HTC von einer „verhalten positiven“ Bedarfs- bzw. Marktsituation aus. Ähnliche Einschätzungen dürften auch für die Relation Hamburg - Lübeck gelten.</p>

	<p>Exkurs zu Tank- und Rastanlagen: Anders als Autohöfe zielen Tank- und Rastanlagen auf den Personenverkehr, der geringere Wachstumspotenziale im Vergleich zum Güterverkehr aufweist. Im Lübecker Bereich und Ostholstein existiert nach HTC ein angemessenes Angebot an Tankstellen an der A1 (hinzu kommen die Betriebe im unmittelbaren Umland). Für Fehmarn sieht HTC jedoch möglicherweise mit der FBQ eine neue Bedarfssituation, die mit einer Brückenslösung und z.B. während Starkwindphasen Parkplatz- und Versorgungspuffer vorsieht.</p>
<p>Beschreibung Handlungsfeld</p>	<p>Die Konzeptbandbreite von Autohöfen variiert sehr stark in Hinblick auf die Fülle an Wertigkeit und Zusatznutzungen. Die Konzeptbandbreite hängt von der weiterführenden Standortprüfung und Standortentscheidung ab, mit standortspezifischer weiterführender Bedarfsermittlung, Anknüpfungspunkten, Verträglichkeitsaspekten etc.</p> <p>Autohof nach Mindeststandard: Tankmöglichkeit, Stellplätze, Reparatur, Gastronomie, Sanitäre Einrichtungen</p> <p>Höherwertiger Autohof: Autohöfe mit wertigem Nutzungsmix aus Tanken, LKW- und PKW-Stellplätzen, Reisemobilangebot, Reparaturbetrieb, Hotel oder Motel, Gastronomie, Unterhaltungsmöglichkeiten sowie Versorgungsmöglichkeiten zur Aufnahme der zusätzlichen Rast- und Versorgungsbedarfe.</p> <p>Entlastung der vorhandenen und vor allem in den Sommermonaten durch touristischen Transit stark frequentierten Autobahnraststätten durch LKW's auf der Achse Hamburg – Fehmarn. Durch hochwertige Nutzungskonzeption mit Hotel/Motel auch für Übernachtung von Stop-Over-Touristen geeignet. Touristische Belange stehen jedoch bei einem Autohof nicht im Vordergrund.</p>
<p>Zielsetzungen</p>	<p>Nutzung des zunehmenden Transitverkehrs, Abbau von Infrastrukturdefiziten und Entlastung vorhandener Autobahnraststätten von LKW-Verkehren, Schaffung von Arbeitsplätzen.</p> <p>Ein Autohof ist gerade im nördlichen Ostholstein bedeutend, da Pausenzeiten im Lkw-Verkehr, die zur Zeit auf der Fähre eingelegt werden, künftig ggf. wegfallen. Auffangparkplätze für die FBQ werden somit voraussichtlich benötigt. Die Integration eines Reisemobilangebots auf einem Autohof wird als sinnvoll erachtet.</p>
<p>Standortaspekte</p>	<p>Geeignete Standorte sind insbesondere gut erreichbare Gewerbegebiete in direkter Autobahnnähe mit guter Sichtbarkeit von der Autobahn aus. Platzierung an stark frequentierten Abschnitten. Flächenbedarf von ca. 2 bis 8 ha. Eine Verknüpfung (ggf. Ausbau) mit bestehenden Standorten (Einrichtungen) ist zu empfehlen. Zwei Standorte favorisieren (ggf. einen hamburgnahen Standort und einen Standort im nördlichen Bereich in strategischer Nähe zum Querungskopf).</p> <p>Weiterführend zu prüfende Standortalternativen entlang der A1:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> a) Hammoor am Kreuz A1/A21 als Impulsgeber zur Gewerbegebietentwicklung (allerdings komplizierte Streckenführung am Kreuz A1/21) - aber hamburgnaher Standort b) Bad Oldesloe als perspektivische „Komplettierung eines „Gewerbeflächenbandes“ Bad-Oldesloe (neues GE-Gebiet mit Max Bahr-Baumarkt) bis zur Autobahnanschlussstelle c) Fortentwicklung der Nutzungsansätze im Gewerbegebiete in Reinfeld (Stubbendorf) zu einem echten Autohof (relativ nahe am Kreuz A1/A20, bereits Teilflächen als „Sondergebiet Autohof“ festgesetzt) – eher Mittellage auf der Achse aber nahe Lübeck d) Bei Erweiterung des autobahnnahen Gewerbegebietes Neustadt denkbar – aber Standort relativ weit vom Querungskopf entfernt e) Gebietsplanung/-überlegung interkommunales Gewerbegebiet Oldenburg-Gremersdorf – laut eines Workshops eher perspektivischer Standort – Standortentwicklung eher ungewiss f) Fortentwicklung Bestandsstandort „Grüner Jäger“ in Gremersdorf (Hotel und Tankstelle) zu einem echten Autohof – hohe Realisierungschancen durch konkretes Investoreninteresse, Flächenverfügbarkeit, und vorhandene Standortplanung (bereits als „Stop“ bekannt) g) evtl. auch Standort auf Fehmarn (LKW-Stellplätze, wenn Brücke nicht passierbar ist)
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (beispielhaft)	<ul style="list-style-type: none"> - Investition: von 10 bis über 30 Mio. € möglich (konzeptabhängig) - Finanzierung: i.d.R. private Finanzierung / Investoren – Standortgemeinde Infrastrukturausbau und Flächenkosten bei Grundstücksentwicklung - Projektentwicklung: Projektentwickler, Betreiber, Investoren - Projektrisiko: verstärkter Wettbewerb der Tankstellen und Gastronomiebetriebe – Trend geht eher zu mittelgroßen Autohöfen (2 bis 4 ha), Tankstellenpartner ist für Autohof zwingend notwendig und Flächenverfügbarkeit und günstiger Grundstückspreis sind stark ausschlaggebend.
Bedeutung Handlungsfeld	
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte	<ul style="list-style-type: none"> - Beschäftigungseffekte je nach Konzept: 30 bis 60 Beschäftigte - Gewerbesteuer-effekte für Standortgemeinde - Verbrauchsgebühren Versorgungsmedien für Standortgemeinde - Örtliche und regionale Lieferanten - Überregionale Bekanntheitsbildung der Standortgemeinde
Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe kleinräumige Verkehrsbelastung am Standort - Anfall Abwasser, Müllentsorgung etc. - Grundstücke-Versiegelung durch hohe Stellplatzzahl
Gleichstellungsaspekte	Hoher Anteil von weiblichen Beschäftigten
Zeithorizont Handlungsfeld	Kurz- bis mittelfristig bei Flächen- und Grundstücksverfügbarkeit

Beförderer des Handlungsfeldes	<ul style="list-style-type: none"> - Günstige Marktsituation (Lücke im Angebotsnetz) - Flächenverfügbarkeit und konkrete Anknüpfungspunkte in der Region vorhanden (siehe Investoren Gremersdorf)
Priorität	<p>Mittlere Priorität</p> <p>Einschätzung Gutachter: Gutes strategisches „Start-Handlungsfeld“ zur Nutzung des Lkw-Transit- und Baustellenverkehrs</p>
Nächste Schritte / Umsetzung	
Projektträger, Initiator	Wirtschaftsförderungen im Rahmen der Standortvermarktung
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung Projekt: private Investition - Förderung: nicht zu erwarten; wenn überhaupt nur für Teilnutzungsgebiete (z.B. Wohnmobilstellplätze, Beherbergungsangebote) im Rahmen einzelbetrieblicher Förderung
Beginn Projektinitiierung	<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Analysen (insb. Quantifizierende Bedarfsanalyse) ggf. ab Anfang 2010 mit Arbeitsaufnahme „Regionale Zusammenarbeit A1“ - Projektumsetzung in Abhängigkeit von Flächenverfügbarkeit und Standortplanungen Gewerbegebiete
Stand des Handlungsfeldes weitere Untersuchungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> - Projektphase und teilweise bereits Konkretisierungsphase (siehe Investor und Standort Gremersdorf) - Quantifizierende Bedarfsanalyse in der Untersuchungsregion - Prüfung der Standortalternativen (z. T. im Rahmen von standortbezogenen Nutzungskonzepten der Gewerbegebiete bzw. der Standortplanungen) – siehe Standortansätze/Standortalternativen oben

Handlungsfeld 18: Herausragende Gewerbestandorte mit überregionaler / internationaler Vermarktung	
Maßnahmenbereich	Wirtschaft und Gewerbeflächen
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage	<p>Die Untersuchungsregion kann sich im Zuge der FBQ stärker als bisher (Brücke als Symbol für Standortmarketing) überregional bis international vermarkten. Standorte an der Achse Hamburg – Kopenhagen gewinnen im Zeitverlauf an Standortattraktivität. Eine verbrauchsgestützte Analyse des bisherigen Vermarktungsgeschehens in den Kreisen des Untersuchungsraumes hat zudem ergeben, dass in allen Teilregionen mittelfristig neue Gewerbeflächen gebraucht werden. Vor dem Hintergrund der absehbaren Bedarfssituation und den sich abzeichnenden positiven Veränderungen der großräumlichen Standortrahmenbedingungen sollten herausragende Standorte für die überregionale bis internationale Unternehmensansiedlung entwickelt werden.</p> <p>Im Rahmen eines Gewerbeflächen-Workshops mit den regionalen Wirtschaftsförderern und Vertretern von Landesministerien wurde auf der Grundlage gutachterlicher Empfehlungen ein Votum abgegeben, dass herausragende Standorte schwerpunktmäßig entlang der Hauptverkehrs-/Landesentwicklungsachse A1 bzw. in Nähe der Autobahnknoten zu realisieren sind (wenngleich der entstehende Autobahnknoten A20/A21 bei Bad Segeberg mit in die nachfolgende Betrachtung herausragender Standorte aufgenommen wird).</p> <p>„Herausragende Standorte“ sind in erster Linie durch herausragende Standort- und Lageeigenschaften charakterisiert und haben aufgrund dessen eine hohe Gravitation und Nachfragebindung. Herausragende Lageeigenschaften besitzen in der Untersuchungsregion Standorte in Nähe zu Hamburg oder Lübeck sowie Standortbereiche z.B. an der A1 und in Nähe der Autobahnknoten.</p>
Beschreibung	<p>Realisierung und Profilierung von herausragenden Gewerbeflächenstandorten vornehmlich an der Hauptverkehrs-/Landesentwicklungsachse A1. Tendenz als Großstandort mit Flächenpotenzial von im Zeitverlauf deutlich über 30 ha. Standort/e als regional und landesweit bedeutsames Investitionsprojekt/e.</p> <p>Ausrichtung und Unterscheidung auf spezifische Nutzergruppen (z.B. Logistik und Transport, Mittelstand, Technologie, Dienstleistung). Reine Branchenkonzepte haben sich - mit Ausnahme von Logistik und Wissenschaft / Technologie - als wenig erfolgreich erweisen. Für Standorte mit herausragender Bedeutung an der A1 ist es wichtig, die Lage an der Wirtschaftsachse Hamburg – Kopenhagen herauszustellen und den nutzerspezifischen Fokus zu betonen (Logistik, Mittelstand, Produktion etc.).</p> <p>Dienstleistung ist stark auf den Hamburg-Rand und auf Lübeck konzentriert (Agglomerationsvorteile). Ein reiner Dienstleistungspark wird daher als wenig erfolgversprechend gesehen. Technologie braucht die Nähe zu Technologiezentren, Hi-Tech-Unternehmen, Hochschu-</p>

	<p>len (das Thema ist bereits mit dem Hochschulstandort Lübeck gut besetzt).</p> <p>Daher empfehlen sich für herausragende Standorte die Nutzergruppen Logistik, Transport, Gewerbe und Produktion. Ausgewählte Standorte müssen die Anforderungen von Logistik und Gewerbe erfüllen. Bewertungsaspekte sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unproblematisches großes Flächenpotenzial (Grundvoraussetzung vor allem für große Flächennachfrager, Fläche mit möglichst geringen planerischen und baurechtlichen Einschränkungen sowie ein restriktionsfreies Umfeld) - Zentralität / Bedeutung Standortgemeinde (die Erfahrung zeigt, dass die Standortgemeinde bei größeren gewerblichen Flächenentwicklungen über eine gewisse Größe verfügen muss, um überhaupt eine entsprechende Gravitation auf ansiedlungswillige Unternehmen ausüben zu können (Arbeitskräftepotenzial, Infrastrukturausstattung, weiche Standortfaktoren etc.); Ausnahmen hiervon stellen Standortgemeinden im direkten Umland größerer Zentren dar (Nähe zu Ober- oder Mittelzentrum wichtig). - Lage direkt an Autobahn (z.B. A1) oder in Nähe der Autobahnknoten (die verkehrlichen Anschlussmöglichkeiten bzw. die verkehrliche Erreichbarkeit ist eines der wichtigen Standortkriterien überhaupt). Vor allem die überregional induzierten (mobilen) Ansiedlungen konzentrieren sich zunehmend auf Standorte an den Verkehrsachsen. Besonders gefragt sind Standorte in direkter Nähe zu den Autobahnanschlüssen und/oder Standorte, die ortsdurchfahrtsfrei von diesen erreichbar sind. - Gewährleistung 24-Stundenbetrieb (ein 24-Stundenbetrieb ist vor allem für Logistikunternehmen, transportintensives und produzierendes Gewerbe ein wesentlicher Standortfaktor) - Vorteilhafte Nähe zu Hamburg oder Lübeck (siehe Gravitation, Agglomerationsvorteile, Arbeitskräftepotenzial, weiche Standortfaktoren etc.)
Zielsetzungen	<p>Das Handlungsfeld verfolgt die Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzung der verbesserten Position im Standortwettbewerb durch die FBQ - Schaffung eines ausreichenden Flächenangebotes - Schaffung eines leistungsstarken Wirtschaftsraumes <p>Das Handlungsfeld trägt dazu bei, neue Arbeitsplätze zu schaffen und vorhandene in der Region zu sichern. Es ermöglicht die Partizipation am dynamischen Ansiedlungsgeschehen von Logistik und nachgelagerten gewerblichen Unternehmen.</p>

Standortaspekte	<p>Nach Vorstellung des Landes Schleswig-Holsteins (Entwurf LEP) sind Landesentwicklungsachsen als neues Planungsinstrument vorgesehen. Die Achsen orientieren sich in erster Linie an überregionalen Autobahnen und Bundesstraßen. Die Achsen sollen aufgrund ihrer verkehrsmäßig guten Anbindung als Orientierungspunkte für gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung in Betracht gezogen werden.</p>
Standortüberlegungen	<p>Der Flächenbedarf für einen größeren herausragenden Standort liegt bei 30 bis über 50 ha (in Entwicklungsabschnitten). Die Standortanforderungen wurden in der Ausgangslage für einen Logistik- und Gewerbepark grob skizziert. Für einen Gewerbepark mit starker Fokussierung auf Mittelstand ist auch ein geringes Flächenpotenzial denkbar.</p> <p>Die im Folgenden diskutierten Standortoptionen sind wahrscheinlich alle ortsdurchfahrtsfrei erreichbar. Die wesentlichen Vor- und Nachteile werden fokussiert betrachtet.</p> <p>Interkommunaler (kreisübergreifender) Standort in Mönkhagen Das angedachte Gewerbegebiet könnte an der Autobahnausfahrt A20 Mönkhagen mit einem Flächenpotenzial von insgesamt ca. 48 ha realisiert werden.</p> <p><u>Vorteile des Standortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - großes Flächenpotenzial - direkte Lage an Autobahnausfahrt / gute verkehrliche Erreichbarkeit mit wahrscheinlich schwerpunktmäßiger Fokussierung auf die Nutzergruppen Logistik und transportaffines Gewerbe - kreisübergreifender Entwicklungsansatz - fortgeschrittene Plan- und Standortüberlegungen (Aufnahme im ERL Lübeck) <p><u>Nachteile des Standortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - kleine Standortgemeinde kann sich aufgrund der lokalen Standortfaktoren nachteilig auf die Vermarktung auswirken - keine direkte Lage an der Hauptentwicklungsachse A1 - mit ca. 6 km bereits relativ weit entfernt vom Autobahnknoten A1/A20 (würde nicht direkt als Lübeck-Standort z.B. wie Stockelsdorf wahrgenommen, was sich nachteilig auf die Vermarktung für bestimmte Nutzergruppen auswirken dürfte) <p>Die Entwicklung des Standortes hat u. U. wettbewerbliche Auswirkungen auf potenzielle Standortentwicklungen am Autobahnknoten A20/A21</p> <p>Standort im Suchraum Lübeck-Süd (Nähe zum Autobahnknoten A1/A20) Als Alternative zum diskutierten Standort Mönkhagen kommt eine Gebietsentwicklung in Lübeck im Bereich des bzw. in Nähe des Autobahnknotens der A1/A20 in Betracht.</p>

	<p><u>Vorteile eines Standortes in diesem Bereich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - direkte Lage und Erreichbarkeit von der A1 aus bzw. Nähe zum Autobahnknoten - unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Lübeck mit seinen Agglomerationsvorteilen - evtl. ebenfalls kreisübergreifender Entwicklungsansatz - relativ breites Nutzungsspektrum (Gewerbe, Logistik und transportaffines Gewerbe, evtl. auch Dienstleistung durch die Nähe zu Lübeck möglich) <p><u>Nachteile eines Standortes in diesem Bereich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - bisher lediglich Suchraum (keine gesicherten Standortoptionen) <p>Hinweis: Im Herzogtum Lauenburg befindet sich an der Anschlussstelle Lübeck-Blankensee (A20 / Flughafen) ein Standort mit rund 50 ha in der Überlegung), der zur Erweiterung des Ansiedlungsspektrums (flughafenaffine Nutzer) in der Region Lübeck beitragen kann.</p> <p>Standort Hammoor (am Autobahnknoten A1/A21) Das angedachte Gewerbegebiet könnte am Autobahnknoten A1/A21 als interkommunales Gewerbegebiet mit einem Flächenpotenzial mit bis zu 60 ha realisiert werden.</p> <p><u>Vorteile des Standortes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - großes Flächenpotenzial mit interkommunalem Entwicklungsansatz - direkte Lage an der A1 und der A21 mit guter Anbindung zur A24 (Richtung Berlin) - hamburgnaher Standort mit wahrscheinlich hoher Nachfragebindung (Nutzungsschwerpunkt auf Gewerbe, Logistik und transportaffines Gewerbe) - weitreichende Standortüberlegungen und Planvorbereitungen <p><u>Nachteile des Standortes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - evtl. schwierige Anfahrt über komplizierten Autobahnknoten <p>Die Entwicklung des Standortes hat eher geringe wettbewerbliche Auswirkungen auf Standortentwicklungen im Bereich des entstehenden Autobahnknotens A20/A21 (siehe Ausführungen unten). Hinsichtlich einer möglichen Standorterweiterung in Tritttau werden aufgrund der unterschiedlichen Herkunft der Nachfrage (überregional versus endogen und regional) ebenfalls keine gravierenden Auswirkungen gesehen.</p> <p>Standort im Raum Bad Segeberg (am Autobahnknoten A20/A21) Am neu entstehenden Autobahnknoten A20/A21 gibt es ein entsprechendes Potenzial für die Gewerbeansiedlung (Flächen im FNP). Zugleich befindet sich am „neuen“ Knoten der Konversionsstandort der Lettow Vorbeck-Kaserne (mit bisher eher schwieriger Vermarktung/Umnutzung).</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - gute verkehrliche Erreichbarkeit mit guter Erreichbarkeit der Hauptentwicklungsachsen A1 und A7 (nach Ausbau der A20) - großes Flächenpotenzial möglich - Mittelzentrum als Standortgemeinde <p><u>Nachteile eines Standortes in diesem Bereich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - keine direkte Lage an der Hauptentwicklungsachse A1 - relativ weit entfernt von Hamburg und Lübeck - eher ungünstige Verlegung des bisherigen Autobahnanschlusses von der A21 <p>Standortentwicklungen im Suchraum haben kaum wettbewerbliche Auswirkungen auf andere Standorte. Mit dem GI-Standort Wahlstedt würden sich voraussichtlich eher ergänzende Wirkungen erzielen lassen. Es kann vermutet werden, dass ein Standort im Suchraum stärker auf die endogene bis regionale Nachfrage trifft als auf ein überregionales Nachfrageinteresse. Dieses dürfte sich schwerpunktmäßig auf Standorte entlang der Hauptentwicklungsachse richten.</p> <p>Standort im Suchraum Kuddewörde/Kasseburg in Nähe zum (Autobahn)-Knoten A24/B404 (A21)</p> <p>Im Umfeld des Knotens A 4 / B404 (A 21) ist ein Standort mit einem Flächenpotenzial von rund 125 ha in der Überlegung.</p> <p><u>Vorteile eines Standortes in diesem Bereich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - gute verkehrliche Erreichbarkeit und "erster" Standort nach/vor Hamburg auf der Wirtschaftsachse Hamburg-Berlin - Großes Flächenpotenzial <p><u>Nachteile eines Standortes in diesem Bereich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - evtl. schwierige Anfahrbarkeit bzw. Handlungsbedarf hinsichtlich einer eigenen Anschlussstelle - kleine Standortgemeinden kann sich aufgrund der lokalen Standortfaktoren nachteilig auf die Vermarktung auswirken <p>Die Standortentwicklung im Suchraum hat unter Berücksichtigung unterschiedlicher Ziel- und Nachfragegruppen keine negativen Auswirkungen auf potenzielle Standorterweiterungen in Trittau (hier eher lokaler/regionaler Bedarf)</p> <p>Die Hansestadt Lübeck (mit dem Suchraum Lübeck-Süd) als einziges Oberzentrum auf der Landesentwicklungsachse A1 ist prädestiniert für einen herausragenden Gewerbeflächenstandort. Eine überregionale Stärkung des Oberzentrums Lübeck (auch über interkommunale bzw. interregionale Gewerbeflächenentwicklungen) ist aus Aspekten der Raumordnung und landesplanerischen Zielsetzungen anzustreben, der neue LEP (Entwurf) gibt Signale in diese Richtung.</p> <p>Gleichwohl verfügen die Potenzialstandorte in Hammoor (am Autobahnknoten A1/A21) und an den „neuen“ Autobahnknoten A20/A21 bei Bad Segeberg und A24/B404 (A21) bei Kuddewörde/Kasseburg</p>
--	--

	<p>über Eigenschaften herausragender Gewerbestandorte. Zu berücksichtigen ist, dass der Standort Hammoor an der A1 (Wirtschaftsachse Hamburg-Kopenhagen) und der Standort bei Kuddewörde/Kasseburg direkt an der A24 (Wirtschaftsachse Hamburg-Berlin) liegt. Die Lage an den unterschiedlichen Wirtschaftsachsen ermöglicht es, differenzierte Vermarktungsstrategien für die Standorte zu entwickeln. Ein herausragender Standort im Bereich des Autobahnknotens A21/A20 ist weniger groß-axial ausgerichtet und käme eher einer Stärkung des Mittelzentrums Bad Segeberg mit entsprechender Ausstrahlungskraft ins Umland zugute.</p>
Wirtschaftliche Eckdaten	
Wirtschaftliche Eckdaten (beispielhaft)	<ul style="list-style-type: none"> - Investitionsvolumen ist vom Standort und der zu schaffenden Infrastruktur abhängig - erfahrungsgemäß hohes Investitionsvolumen - Anschubfinanzierung (Standortentwicklung) durch Förderung notwendig, Kredite und Eigenerlöse und Refinanzierung durch Flächenverkauf im Zeitverlauf und zusätzliche Gewerbesteuer - Projektentwicklung und Betrieb: Unterschiedliche Organisations- und Entwicklungsformen z.B. Zweckverband, GmbH oder PPP-Entwicklung durch Logistik-Projektentwickler - Projektrisiko: i.d.R. hoch – Unsicherheiten wegen langfristigem Vermarktungshorizont
Bedeutung Handlungsfeld	
Überregionale Effekte	Hohe überregionale Effekte und Bekanntheit bei aktiver Bewerbung – Möglichkeiten zur Schaffung von Alleinstellungsvorteilen – hohe regionalwirtschaftliche Effekte im Zeitverlauf
Wirtschafts- und Arbeitsmarkteffekte	<p>Direkte und indirekte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsplatzdichte von 35 bis 50 AP pro ha realistisch - Neue und gesicherte Arbeitsplätze (bei Gebiet von ca. 40 ha) von ca. 1.700 AP - Weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern und Konsumausgaben in der Region - Generierung von zusätzlicher Bruttowertschöpfung (Beispiel: Logistik- und Gewerbepark Hildesheim pro 10 ha Nettobauland 30 Mio. € bei Vollvermarktung bis 2043) - Fiskalische Effekte (insbesondere Gewerbesteuer) - Mehreinnahmen für die Gebietskörperschaften - Stärkung der Region als Arbeitsstandort - Stabilisierung der Einwohnerzahl und demographischen Entwicklung - Stabilisierung regionaler Immobilienmarkt
Besondere ökologische und soziale Effekte	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Flächenverbrauch versus... - ...Konzentration auf herausragende Standorte schont Landschaft an anderer Stelle - Evtl. Beeinträchtigung Landschaftsbild (aber weniger im Bereich der Autobahnkreuze – stärker in Mönkhagen) - Konzentration auf herausragende Standorte evtl. negative Auswirkungen auf die übrigen Standorte in der Region – abgestimmte Strategie notwendig

	- Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen und Einkommensmöglichkeiten – Zukunftssicherung
Zeithorizont Handlungsfeld	Mittel bis langfristiger Planungs- und Umsetzungszeitraum
Hemmnisse Handlungsfeld	- Flächenverfügbarkeit, Finanzierung - Kein überregionaler Wille zur gemeinsamen Standortentwicklung
Beförderer Handlungsfeld-	- Bedarfssituation und Nutzung der verbesserten Chancen durch die FBQ - Anknüpfungspunkte in der Region vorhanden - Regionalökonomische Bedeutung und Arbeitplatzeffekte
Priorität Handlungsfeld	Mittlere bis hohe Priorität Einschätzung Gutachter: Bedeutendes, strategisches Handlungsfeld zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit der Region mit überregionaler Ausstrahlung.
Nächste Schritte / Umsetzung	
Projektträger, Initiator Handlungsfeld	Wirtschaftsförderungen, Kommunen (bei besonderen Vorhaben können auch Zweckverbände, Planungsverbunde etc. gebildet werden).
Finanzierung	- Finanzierung Projektinitiative über „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A1“ - Finanzierung Projekt: Förderung und evtl. Einbeziehung privater Investoren, Refinanzierung aus Flächenverkauf und zusätzliche Gewerbesteuer
Beginn Initiierung Handlungsfeld	Beginn Anfang / Mitte 2010 mit „Regionale Zusammenarbeit an der Entwicklungsachse A1“
Stand Handlungsfeld	- Frühe Projektphase (Ideenphase)
Inhaltliche Untersuchungsschritte / Maßnahmen (möglicher Ablauf) Ergänzende Aspekte für Bestands- und Nebenstandorte	- Entwicklung einer Gesamtstrategie aus einer (koordinierten) Festlegung der potenziellen Standorte für herausragende Gewerbeflächenentwicklungen (erste Standorteinschätzungen zu den Standortoptionen wurden bereits oben getroffen) - Konkretisierung Machbarkeit nach Standort/en (Machbarkeitsstudie und Standortentwicklungskonzept, Organisationsform Gewerbepark) - Eruiierung der regionalwirtschaftlichen Effekte - Grundsätzlich werden durch die FBQ keine direkten Effekte auf die „Nebenstandorte“ gesehen. Diese profitieren im Zeitverlauf eher indirekt und in Zusammenhang mit dem Ausbau der Hinterlandinfrastruktur. - Evtl. regionale Gewerbeflächenkonzepte (u.a. Bezug zum Gewerbeflächenkonzept Metropolregion Hamburg) – evtl. abgestimmtes Flächenkonzept für die Region Lübeck und gesondertes Gewerbeflächenkonzept nördliches Ostholstein (Baustellenstandorte, maritime Gewerbeflächenstandorte), Chancen/Konzept überregionale Ansiedlungen in Querungsnähe auf Fehmarn, in Neustadt i.H. und evtl. Oldenburg i.H. – siehe hierzu Ausführungen zum Gewerbeflächenmarkt.

Handlungsfeld 20: Aktionsplan Unternehmen	
Maßnahmenbereich: Wirtschaft und Gewerbeflächen	
Beschreibung Handlungsfeld	
Projektbeschreibung	Mit einer Investitionssumme von ca. 5,6 Mrd. Euro wird die Fehmarnbelt-Querung eines der teuersten Bauprojekte seiner Zeit. Beim Bau der festen Querung kommen eine Vielzahl Unternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen zum Einsatz. Es ist Aufgabe der Region, die lokalen Unternehmen vorzubereiten und zu informieren und auch während der Bauphase durch geeignete Services dazu beizutragen, dass die Region wirtschaftlich von dem Megaprojekt profitieren kann. Anfang diesen Jahres 2010 wurden zwei Broschüren von Fehmarnbelt A/S veröffentlicht, die mögliche Produktionsstätten sowie auch die Anforderungen an mögliche Baustellenstandorte beschreiben (Internet Seiten www.femernlink.com). Sehr bald wird sich die Region entscheiden müssen ob, und wenn ja, welche, Baustellenstandorte es geben könnte. Erfahrungen von anderen Brückenbauwerken zeigen auf, welche Arbeiten entstehen und welche Anzahl an qualifizierten Mitarbeitern in den jeweiligen Branchen in etwa gebraucht werden. Die Region und die lokalen Unternehmen müssen sich nun auf den Baubeginn vorbereiten.
Ausgangslage	Im Rahmen des Interreg-IV-A Projektes „Ready for Fehmarn-Belt2012/ Belt Trade“ werden diese Probleme bereits bearbeitet. Ziel dieser Maßnahme sind kurzfristig die Planung und der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung und langfristig eine Etablierung von branchenbezogenen Netzwerken und Kooperationen. Die Umsetzungspartner sind hier die Wirtschaftsförderung Lübeck, Dansk Industri, Femern Baelt Development sowie die IHK zu Lübeck. Diese arbeiten in enger Kooperation mit Femern A/S und dem FBBC. Das Projekt läuft vom 01.01.2010 bis zum 31.12.2012.
Zielsetzung	Ziel ist es, regionale Unternehmen systematisch mit relevanten Informationen zu versorgen, ohne sie dabei mit Informationen zu „überschütten“. Ihnen soll verdeutlicht werden, wie sie wirtschaftlich von der festen Querung während der Bauphase und auch danach profitieren können. Über das Projekt Belt Trade hinaus, soll hier angeregt werden, die Angebote über das formale Interreg-Gebiet hinaus zugänglich zu machen. Auf lange Sicht wäre es ebenfalls denkbar, stärker auf außenwirtschaftliche Wirtschaftsbeziehungen und die Erschließung neuer Absatzmärkte aufgrund der verbesserten Rahmenbedingungen durch den Bau der festen Querung abzustellen. Hierbei wären langfristig auch Informationsveranstaltungen zum Thema Erschließung von neuen Absatzchancen auf dem (deutschen) Markt zielführend.
Maßnahmen	Die Projektumsetzung erfolgt durch die o.g. Umsetzungspartner. Die Leistungen orientieren sich an den Bedürfnissen der betroffenen Branchen: <ul style="list-style-type: none"> - Informationsveranstaltungen (beispielhafte Themen: Umfeldentwicklung, Tourismus, Wie bewerbe ich mich erfolgreich um Aufträge?) können in Form von Erfahrungsberichten, Vorträgen, abgehalten werden. - Einrichten von festen Sprechzeiten für Unternehmen: hier werden den Unternehmen im persönlichen Gespräch Fragen zum Thema

	<p>erörtert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Internetauftritt mit den Rubriken (beispielhaft): Informationsveranstaltungen (wann und wo werden für welche Zielgruppe Veranstaltungen abgehalten?) / Aktuelles ggf. in Form eines Newsletters (Wer macht aktuell was?) - FBQ – Bieterverzeichnis bei der Auftragsvergabestelle FBQ: dieses enthält Informationen über Lieferungen, Leistungen, Bauleistungen, Chancen für Bietergemeinschaften. So haben vor allem kleine und mittlere Unternehmen die Chance, sich für kommende Ausschreibungsverfahren zu qualifizieren und informiert zu bleiben. - Kontaktplattform für die Bildung von Bietergemeinschaften: IHK und HWK könnten hier gemeinsam tätig werden - Kooperations- und Auftragsberatungsstelle / Ausschreibungsservice: (berät und informiert: beispielsweise Rechtsberatung, Herausgabe eines Vergabeleitfadens etc.)
Zuständigkeit / Trägerschaft	Wirtschaftsförderung Lübeck, Dansk Industri, Femern Baelt Development sowie IHK zu Lübeck in enger Kooperation mit Femen A/S und FBBC.
Umsetzungspartner	Femen A/S (Bereitstellung von Anforderungsprofilen); Generalunternehmen, Kooperation mit der Landesregierung S-H. In die Umsetzung eines solchen Aktionsplans Unternehmen sollte auch die Initiative Hansebelt mit einbezogen werden. Hier haben sich bereits viele, für die Region wichtige, Unternehmen zu gemeinsamen Handeln zusammengefunden. Eine Zusammenarbeit mit der Initiative wäre zielführend.
Zeithorizont Handlungsfeld	Kurzfristig (in Vorbereitungsphase)
Priorität Handlungsfeld	Hohe Priorität Einschätzung Gutachter: Bedeutendes strategisches Handlungsfeld zur Information der Unternehmen im Allgemeinen und der regional ansässigen Unternehmen, die vom Bau der FBQ profitieren können
Nächste Schritte	Perspektive: Ausdehnen der Aktivitäten über das Interreg-Gebiet hinaus (jetzige Grenze: Ostholstein, Plön, Hansestadt Lübeck sowie die Region Sjælland)
Einschätzung	<p>Dieses Projekt ist von großer Wichtigkeit für die Region und wurde daher bereits in Angriff genommen.</p> <p><i>Weiter Informationen dazu, wie ein solches Projekt angegangen werden kann und wie der Internetauftritt mögl. gestaltet werden kann finden sich unter: www.cottbus.ihk.de oder www.berliner-flughafen.de/DE/BBI/VergabenAktuell.html</i></p>

Handlungsfeld 22 Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbelt	
Maßnahmenbereich: Kooperation und Begegnung	
Beschreibung Handlungsfeld	
Zielsetzung	Ziel ist es ein hochwertiges, spezifisches „Forschung- und Entwicklungszentrum Fehmarnbelt“ auf der Insel Fehmarn aufzubauen, an dem sich Deutschland und Dänemark beteiligen. Anlass dazu ist unter anderem das ständige Umweltmonitoring, zu dem Femern A/S im Zusammenhang mit dem Bau einer festen Fehmarnbeltquerung verpflichtet ist. Neben dem vorwiegend wissenschaftlichen Fokus dieses Zentrums ist zu prüfen, ob sich hier zusätzliche eine touristische Nutzung mit angliedern lässt.
Beschreibung des Handlungsfeldes	<p>Femern A/S (ehem. Femern Baelte A/S) ist im Zuge des Brückenbaus zu einem ständigen Umweltmonitoring verpflichtet. Auf diese Weise sollen Veränderungen der Umwelt erkannt und erforscht werden. In einem „Forschungszentrum Fehmarnbelt“ könnten die Forschungsergebnisse des ständig laufenden Umweltmonitorings für die breite Öffentlichkeit aufbereitet und vorgestellt werden (Stichwort: „gläsernes Labor“). (Zusätzliche) Forschungsmöglichkeiten bestehen hier in den Bereichen Ökologie der Küsten, marine Ökosysteme, Erforschung des Strömungsverhaltens, Erforschung der Veränderung der Wasserqualität über das ständige und obligatorische Umweltmonitoring hinaus. Des Weiteren können im Bereich Umweltbildung kleinere Naturführungen angeboten werden. Besondere Zielgruppen sind hier Schulgruppen / Touristen.</p> <p>Ein Forschungszentrum Fehmarnbelt sollte qualitativ hochwertig sein und könnte im Falle einer Realisierung; und mit zusätzlicher touristischer Nutzung zu einer bedeutenden Attraktion für die Region werden. Evtl. kann dem Forschungszentrum noch eine kleinere Gastronomie und / oder Shop angegliedert werden. Das Forschungszentrum wäre auch besonders in unmittelbarer Nähe zum Welcome-Center denkbar (siehe Projektblatt Welcome-Center) und würde in diesem Rahmen als „Tourismusmagnet“ aus mehreren Komponenten einen Baustein repräsentieren.</p> <p><i>Exkurs: Auf Sylt betreibt das Alfred-Wegener Institut ein „Erlebniszentrum Naturgewalten“ in dem Forschung, Information und Erlebnis für Familien / Besucher auf diese Weise verbunden werden. Der Öffentlichkeit werden hier unterschiedliche Facetten aus den Themenbereichen Umwelt / Natur nahe gebracht: beispielsweise beschäftigt man sich hier mit dem Klimawandel und dessen Auswirkungen auf die Nordsee, Forschungsergebnisse aus Meeres- und Klimaforschung, Auswirkungen auf die Küstenbewohner (siehe www.awi.de/de/institut/standorte/sylt) Hier haben sich insgesamt 9 Organisationen zu einem „Freundeskreis Umwelt-Erlebnis-Zentrum“ zusammengeschlossen, darunter AWI, die Gemeinde List, das Nationalparkamt, der NABU etc. (Infos unter www.muez.de/). Das MUEZ hat ca. 150.000 Gäste / Jahr.</i></p>
Zuständigkeit	Eventuell ist hier mit der Uni Kiel, der Uni Rostock oder dem Alfred-Wegener Institut / Femern A/S (ggf. weiteren dänischen Partnern) eine Trägerschaft / Konzept zu erarbeiten.

Nachhaltigkeit / Umweltbezogene Effekte	Mit einem Forschungszentrum Fehmarnbelt werden nachhaltige Veränderungen der Umwelt erforscht und aufgedeckt. Es dient dazu, auch negative Umwelteffekte zu erkennen und ggf. zu beheben.
Umsetzungspartner	Uni Kiel, Uni Rostock, Uni Lübeck, Alfred-Wegener Institut, NABU
Zeithorizont Handlungsfeld	Mittel- bis längerfristig (in Vorbereitungsphase)
Priorität Handlungsfeld	Mittlere Priorität Hinweis des Wirtschaftsministeriums: Für ein solches Vorhaben stehen keine Fördermittel bereit
Nächste Schritte, Umsetzungsempfehlungen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes (Ziele, Projekte, Umsetzungsschritte, Finanzierung) - Aufnahme von Abstimmungsgesprächen mit Universitäten oder auch dem Alfred-Wegener Institut
Einschätzung	<p>Dies ist ein interessantes Projekt, welches teilweise hochwertige Arbeitsplätze schaffen und die Elemente Bildung und Forschung miteinander verbinden würde. Es hätte Potenzial ein Anziehungspunkt für Besucher zu werden, die sich über die Auswirkungen des Baus einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt informieren möchten. Eventuell kann nach Beendigung der Bauphase auch die Ausstellung über den Bau der Querung aus dem Welcome-Center hierher verlegt werden, um eventuelle Wirkungszusammenhänge deutlicher darzustellen.</p> <p><i>(Weitere Aspekte zum Forschungszentrum sind ggf. dem Projektblatt „Welcome Center“ zu entnehmen.)</i></p>

Handlungsfeld 25 Modellregion Englische Sprache	
Maßnahmenbereich Kooperation und Begegnung	
Beschreibung Handlungsfeld	
Zielsetzung	<p>In diesem Projekt geht es insbesondere um die Forcierung des Erlernens und des Gebrauchs der englischen Sprache. Es wird nicht als zielführend angesehen, allein auf die Erlernung der dänischen oder schwedischen Sprache abzustellen. Allgemein wird englisch von einem Großteil der Bevölkerung noch zu wenig beherrscht. Dies kann für die Beschäftigten im Service oder Tourismus teilweise ein Handicap sein. Daher würde eine „Modellregion englische Sprache“ langfristig eine Qualitätsoffensive im Bereich Service / Dienstleistungen (besonders im Bereich Tourismus) unterstützen.</p> <p>Zusätzlich würde das Projekt zu einem reibungsloseren Kontakt mit den Dänischen Nachbarn beitragen, die in der Regel besser englisch sprechen als die Deutschen, und die typischen „Grenzprobleme“ in Angriff nehmen. Ferner können zusätzlich Angebote für das Erlernen der dänischen Sprache der Verständigung und der Verbesserung der nachbarschaftlichen Beziehungen Vorschub leisten.</p>
Beschreibung / Sachstand	<p>Das Projekt wäre vor allem in Schulen und Kindergärten umzusetzen, aber auch die Erwachsenenbildung soll hier mit einbezogen werden. Es bestehen teilweise Überschneidungen mit STRING III, im Rahmen dessen auch die „Schaffung einer weltweit führenden Wissensregion“ und die „Bildung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes und Gründung eines Netzwerkes für den Arbeitsmarkt der STRING – Region“ geplant sind.</p>
Umsetzungspartner	<p>Dieses Projekt sollte in Zusammenhang / in Kooperation mit anderen ähnlich gelagerten Projekten in Angriff genommen werden (Bsp.: STRING siehe oben / INTERREG).</p>
Zeithorizont Handlungsfeld	<p>Mittelfristig Erhöhung der Wettbewerbssituation (Bildung zukünftige Arbeitskräfte) und Förderung des kulturellen Austausch (Kommunikation)</p>
Priorität Handlungsfeld	<p>Mittlere bis neutrale Priorität Einschätzung Gutachter: Begleitendes strategisches Handlungsfeld</p>
Umsetzungsempfehlungen	<p>Die Fehmarnbelt-Region ist eine Grenzregion mit den typischen Problemen (Sprachbarrieren und auch dadurch resultierende Informationsverluste u. v. m.). Auch andere Grenzregionen fördern die Zweisprachigkeit ihrer Regionen. Eine Verbesserung der Fremdsprachenkenntnisse aller Altersschichten ist daher längst überfällig. Ein solches Projekt kann jederzeit und für einen langfristigen Zeitraum begonnen werden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Kooperationspartner sich langfristig für dieses Projekt engagieren, da es einen hohen Aufwand verlangt und nur auf lange Sicht Erfolg bringt.</p>

Handlungsfeld 26 Vermeidung einer reinen Transitstrecke	
Maßnahmenbereich Verkehr	
Beschreibung Handlungsfeld	
Zielsetzung	Durch Schaffung von Attraktionspunkten vor allem entlang der Landesentwicklungsachse A1 („Fehmarnbeltachse“) sollen zusätzlich entstehende Verkehre gebrochen werden. Auf diese Weise können die Effekte einer festen Fehmarnbelt-Querung wirtschaftlich nutzbar gemacht werden und zusätzliche Besucher für die Region gewonnen werden. Das Dienstleistungsangebot im Bereich Verkehr wird gestärkt und es entstehen zusätzliche touristische Angebote.
Beschreibung / Sachstand	Zur Zielerreichung werden vor allem Maßnahmen aus den Bereichen Tourismus sowie Wirtschaft und Gewerbeflächen herangezogen: <ul style="list-style-type: none"> - Autohof, Tank- und Rastanlage (mit angegliederten Dienstleistungen): ein positiver Bedarf lässt sich für die nördliche Untersuchungsregion (evtl. auf Fehmarn) besonders für der Bau – und Betriebsphase feststellen. Es besteht hier zwar bereits ein bedarfsorientiertes Angebot, dennoch ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Eröffnung der festen Querung steigt. Zudem könnten im Fall einer Brückenlösung bei Starkwindphasen die FBQ und besonders auch die Fehmarnsundbrücke gesperrt werden, aus diesem Grund könnten für wartende LKW / PKW zusätzliche Stellplätze durchaus sinnvoll sein. - Stop – over taugliche Beherbergungsangebote: (siehe Projektblatt Wohnmobilstellplatz / Motel) - Welcome Center (siehe Projektblatt Welcome Center)
Zuständigkeit	Je nach Maßnahmenbereich unterschiedlich (siehe entsprechende Projektblätter)
nächste Schritte, Umsetzungsempfehlungen	Im Bereich der verkehrlichen Maßnahmen schlagen die Gutachter des „Verkehrsgutachtens Hinterlandanbindung“ grundsätzlich eine Verbesserung der Angebotsstruktur im Bereich Tank und Rast vor. Es sollten nach genauerer Überprüfung der Fakten Suchräume definiert werden, die für solche Anlagen in Frage kommen (auch unter Inanspruchnahme der Ergebnisse aus dem Verkehrsgutachten von HTC / COWI, die sich ebenfalls mit dem Thema auseinandergesetzt haben). Evtl. können nach weitergehenden Standort- und Konzeptüberlegungen weiterführende Gespräche mit Betreibern und Investoren aufgenommen werden.
Einschätzung	Um die feste Querung für die Untersuchungsregion wirtschaftlich nutzbar zu machen, müssen die Verkehre gebrochen werden. Die Maßnahmen die hierzu ergriffen werden können, sind jedoch begrenzt. Auch Dänemark arbeitet bereits in dieser Richtung. Daher sollte eine Entscheidung über geeignete Projekte aufgrund des wahrscheinlich eintretenden Wettbewerbs mit Dänemark und Schweden nicht zu lange hinausgezögert werden.

Handlungsfeld 29 Nachnutzungskonzept Hafen Puttgarden	
Maßnahmenbereich Verkehr	
Beschreibung Handlungsfeld	
Ausgangslage und Zielsetzung	Nach Aussagen von Scandlines soll der Fährbetrieb - trotz der FBQ - weiter aufrecht erhalten bleiben. Unter Umständen werden im Zeitverlauf dennoch Nachnutzungsmöglichkeiten für den Fährhafen in Puttgarden benötigt. Für eventuelle touristische und auch gewerbliche Nachnutzung des Hafens werden daher - szenarisch - entsprechende Möglichkeiten skizziert (weitere Detailprüfungen sind notwendig).
Beschreibung / Sachstand	<p>Die Vorschläge wurden hier zur besseren Übersicht grob in „touristische“ und „gewerbliche Nachnutzungsmöglichkeiten“ aufgeteilt:</p> <p>a) Touristische Nachnutzung:</p> <p>Sportboothäfen Der Untersuchungsraum liegt im Segelrevier an Schleswig-Holsteins Ostseeküsten mit den Teilrevieren „Lübecker Bucht“ und „Fehmarn“. Das Revier Lübecker Bucht verfügt (nach Standortkonzept Sportboothäfen Ostseeküste Schleswig-Holstein von Planco Consulting GmbH, November 2008) über 31 Häfen mit rd. 5.400 Liegeplätzen und das Revier Fehmarn über 14 Häfen mit rd. 3.300 Liegeplätzen. Herausragende Häfen sind in der Lübecker Bucht die ancora marina (Neustadt) mit 1.400 Liegeplätzen und der Yachthafen Grömitz mit 780 Liegeplätzen. Im Revier Fehmarn sind die Marina Heiligenhafen mit knapp 1.000 Liegeplätzen und der Yachthafen Burgtiefe (Fehmarn) mit knapp 600 Liegeplätzen hervorzuheben.</p> <p>Die Auslastung der Sportboothäfen (anhand fest vermieteter Plätze für Vereine und Dauerlieger) ist in der Lübecker Bucht mit 88% sehr hoch. Im Revier Fehmarn liegt der Auslastungsgrad bei 83% darunter, aber immer noch recht hoch. Die Auslastung hat sich inzwischen weiter verbessert. Der Yachthafen Grömitz hat nach der Neugestaltung der Hafepromenade rund 100 Dauerlieger dazu gewonnen.</p> <p>Die beiden wichtigsten Planungen im Revier „Lübecker Bucht“ sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuer Yachthafen zwischen den Ortsteilen Scharbeutz und Haffkrug mit 380 Liegeplätzen für Dauerlieger und Gäste mit touristischen Einrichtungen (Promenade, Gastronomie, Hafenshops, Minigolf etc.) - Neuer Yachthafen am südlichen Ortsrand von Dahme mit 200 Liegeplätzen für Gastlieger im Zuge einer touristischen Entwicklung (Hotel, Ferien- und Eigentumswohnungen, Wellness, Gesundheitszentrum, maritimes Gewerbe) <p>Bezug nehmend auf eine mögliche Nachnutzung des derzeitigen Scandlines-Fährhafens in Puttgarden als Sportboothafen lassen sich aus dem Planco-Gutachten folgende Schlüsse ziehen (vorbehaltlich spezifischerer Untersuchungen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fehmarn ist aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb der südlichen Ostsee ein idealer Ausgangspunkt für Törns in die dänische

	<p>Südsee. Eventuell könnte ein Sportboothafen an der Nordküste Fehmarns ein „Tor nach Dänemark“ darstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es fehlt ein Sportboothafen im nördlichen Fehmarn. Alle Sportboothäfen befinden sich an der Südküste der Insel. - Eine Fehmarnumrundung ist mit ca. 38 sm für einen Tagestörn etwas zu lang (für Durchschnittssegler), kann aber bei guten Windbedingungen geschafft werden. Dennoch ist die Hafendichte in diesem Revierabschnitt schlecht, da es zwischen Burg im Osten und Orth im Westen keinen Hafen gibt, der von Sportbooten angefahren werden kann. - Hinsichtlich netzbezogener Anforderungen wäre ein Sportboothafen in Puttgarden sicherlich sehr positiv zu werten. <p>Diesen positiven netzbezogenen Argumenten der Nachnutzung eines Yachthafens in Puttgarden stehen jedoch (nach weiterführenden Expertengesprächen) folgende Schwierigkeiten entgegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scandlines als Eigentümer des Fährhafens Puttgarden hat bekundet den Fährhafen, auch nach Inbetriebnahme einer festen Fehmarnbelt-Querung, aufrecht zu erhalten. Diese Position ist zu respektieren und Überlegungen hinsichtlich möglicher Alternativnutzungen müssen im kooperativen Sinne (Abstimmung, Einbindung, Erreichen einer Win-Win-Situation) erfolgen. Sowohl betriebswirtschaftliche Interessen von Scandlines, weiterer möglicher Projektpartner und regionalökonomische (touristische) Überlegungen (insb. Arbeitsplatzeffekte) sind abzugleichen. - Ein Sportboothafen in Puttgarden bräuchte mindestens 600 Dauerlieger für einen wirtschaftlichen Betrieb. Das Erreichen einer solch hohen Dauerliegerzahl ist jedoch aufgrund von Standortproblemen des Puttgardener Hafens eher unwahrscheinlich. <p>Die Standortprobleme für einen Sportboothafen Puttgarden bestehen u.a. aus folgenden Punkten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) nicht vorhandenes touristisches oder urbanes Umfeld b) keine attraktiven Ziele (Häfen) für Segler im direkteren Umfeld vorhanden c) bestehende Versandungsprobleme d) aufgrund Strömungsverhältnisse, Containerschifffahrt und (ggf. zukünftiger) Brückendurchfahrt schwieriges Seglerrevier (nur für erfahrene Segler geeignet) e) schwierige, anlandige Windverhältnisse <p>Aufgrund dieser Eigenschaften wäre der Puttgardener Hafen primär als Stützpunkt, Charterhafen, Nothafen und Gästeliegehafen geeignet. Aus dieser begrenzten Nachfrage (ggf. in Verbindung mit einem niedrigen Preisniveau) lässt sich kaum eine wirtschaftliche Auslastung für einen Sportboothafen Puttgarden erwarten</p>
--	---

Nach ersten Einschätzungen ließen sich die Standortnachteile für Sportboothafennutzer, die sich aus einem (derzeit) unattraktiven Umfeld ergeben, kaum durch ein „künstliches“ touristisches Gesamtkonzept mit ggf. Welcome Center, Erlebnisstrand, Gastronomie, Ferienhausanlage, Wohnmobilstellplatz, Shops, Freizeitnutzungen, Promenade etc. kompensieren (hier müssten jedoch ggf. weiterführende Konzeptansätze (vgl. Port Olpenitz) und Machbarkeitsstudien ansetzen). Dem Standortcharakter würde möglicherweise eine stärker maritim-gewerbliche Nutzung eher entsprechen. In diesem Zusammenhang wurde in Expertengesprächen auf die Nachnutzungsoption eines Werftbetriebes mit Tiefwasserhafen hingewiesen. Dies könnte die Elemente „Dauerausstellung“, „Produktion“, „Reparatur“, „Produktion“ von Schiffen und Yachten beinhalten. In diesem Segment gab es vor der Wirtschaftskrise diverse Standortanfragen bei der egoh. Diese richteten sich jedoch stärker auf urbanere und touristisch zentralere Standorte (z.B. Neustadt i.H.). Ein wesentlicher Problembereich wird jedoch in der mangelnden Verfügbarkeit (geringen Einstellungschancen) von qualifizierten Fachkräften für den Standort Fehmarn gesehen. Auch diese Nachnutzungsvariante könnte in einer umfassenderen Konzeptstudie zu den Potenzialen des Hafens Puttgarden vertieft werden. Bei allen Nachnutzungsvarianten des Hafens in Puttgarden sind neben der betriebswirtschaftlichen Machbarkeit auch die mit den Konzepten verbundenen regionalen Wertschöpfungs- und Arbeitplatzeffekte (Ausnutzen der seewassertiefen Hafenanlage) zu berücksichtigen.

b) Gewerbliche Nachnutzung:

Gewerbliche Nachnutzungen: Es bestehen ebenso eine Reihe eventueller gewerblicher Nachnutzungsmöglichkeiten für den Hafen Puttgarden, einige davon können von vorneherein bereits ausgeschlossen werden.

- Hafen für Projektladung / ggf. in Verbindung mit Offshore Windparks: In letzter Zeit sind in der Ostsee mehrere Offshore-Anlagen in Planung gegangen bzw. schon genehmigt worden. Im Rahmen dieser für die Ostsee geplanten bzw. bereits genehmigten Anlagen wäre es denkbar, dass noch entsprechende Flächen zur Wartung / Lagerung bzw. Anlieferung großer Teilbestandteile (Rotorblätter o.ä.), der Windräder gebraucht werden. Es wäre zu prüfen, ob die Projektträger der geplanten Anlagen bereits Basishafen (beispielsweise in Dänemark) zur Verfügung haben, von denen aus sie operieren, oder ob noch hier noch ein Bedarf an neuen Flächen besteht. Eine solche Fläche muss Schwerlast geeignet sein; beziehungsweise durch entsprechende Baumaßnahmen so aufbereitet werden (können). Ein Kai mit seeschifftiefem Wasser ist für eine solche Nutzung sinnvoll. Außerdem ist eine sehr gute Hinterlandinfrastruktur für die Anlieferung großer Teilstücke unabdingbar. Es besteht bisher zumindest im Bereich der Nordsee (beispielsweise in Bremen / Niedersachsen) eine große Nachfrage nach solchen größeren Hafen- und Logistikflächen.

	<p>- Allerdings muss daran gedacht werden, dass der Bestand an Windkraftanlagen in der Ostsee (noch) sehr viel geringen ist, als in der Nordsee. Aus diesem Grund besteht hier auch nicht die gleiche Nachfrage. Zudem befinden sich hier die meisten Offshore-Anlagen eher in der östlichen Ostsee, wo keine Interessenkonflikte in Bezug auf die Schifffahrt oder den Naturschutz bestehen. Diese haben also eine größere Entfernung zur Untersuchungsregion. Es ist zu Prüfen (ggf. in Absprache mit den entsprechenden Projektträgern), welche Bedarfe hier bestehen und wie sie gedeckt werden können. Wichtige Elemente dabei sind: Realisierbarkeit, Kosten, Betrieb, Wirtschaftlichkeit, ökologische Auswirkungen sowie Finanzierung.</p> <p><i>Exkurs Bremerhaven / Cuxhaven: An beiden Standorten gibt es zur Unterstützung der Offshore-Windenergiewirtschaft Basis-Häfen bzw. sind solche in Planung. Dazu erfolgt am Standort Bremerhaven mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union (44 Mio. €) eine schwerlastgeeignete Herrichtung bereits vorhandener Infrastruktur. Private Unternehmen werden voraussichtlich zusätzlich einen Betrag von ca. 250 Mio. € investieren müssen. Dies hat auch Auswirkungen auf den lokalen Arbeitsmarkt. 700 Arbeitsplätze konnten im Zusammenhang mit dem Entstehen eines Basishafens bereits geschaffen werden. Im Bereich Nordsee (Bremerhaven / Cuxhaven) besteht allerdings im Vergleich zu unserer Untersuchungsregion eine hervorragende Clusterstruktur für regenerative Energien, so dass hier die Platzierung von Basis-Häfen äußerst sinnvoll ist. Es gibt eine Reihe führender Unternehmen, die sich bereits in der Region angesiedelt haben: Windenergieagentur Bremerhaven, Energiekontor, Fraunhofer Institut für Windenergie, Energiesystemtechnik, FK Wind und andere.</i></p> <p>Am Standort Cuxhaven wurde der Offshore-Basishafen endgültig genehmigt. Innerhalb von nur 15 Monaten konnte hier das Genehmigungsverfahren abgeschlossen werden. Der Projektträger N-Ports wird hier rund 48 Mio. € investieren. Der tidenunabhängige Hafen ist günstig gelegen und somit für die Bedürfnisse der Windkraftbranche passend. (welche technischen Voraussetzungen hier notwendig sind kann man unter: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz www.umwelt.niedersachsen.de (Aktuelles / Pressemitteilungen) nachlesen.</p> <p>Nach Meinung der Experten kommen des Weiteren folgende Nutzungsmöglichkeiten eher nicht in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hafen für Schüttgut - Containerhafen (es befinden sich ausreichende Kapazitäten in Lübeck und HH, keine Energiekostenvorteile oder Zeitvorteile über Puttgarden möglich)
<p>Umsetzungspartner und Finanzierung für entspr. Projekte</p>	<p>Private Projektträger der Offshore-Anlagen / das Land / PPP / Förderungsmöglichkeiten durch die EU könnten bestehen.</p>

Umsetzungsempfehlungen	Szenarisches Handlungsfeld, daher zunächst keine konkreten Umsetzungsempfehlungen (Scandlines will die Fährverbindung auch nach den Bau der FBQ aufrecht erhalten).
Einschätzung	Dieses Projekt kann auf längere Sicht in Angriff genommen werden. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht nach den derzeitigen Erkenntnissen nicht.

Handlungsfeld 31 Ausbaubedarf der Verkehrsinfrastruktur	
Maßnahmenbereich Verkehr	
Beschreibung Handlungsfeld	
Sachstand	<p>Der in Folge der FBQ erforderliche Ausbau der Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur ist im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark geregelt.</p> <p>Danach ist die Bundesrepublik Deutschland für den Ausbau und die Finanzierung der Hinterlandanbindungen der Festen Fehmarnbeltquerung auf der deutschen Seite zuständig. Im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur soll der Ausbau der Straßenverbindung E47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein.</p> <p>Hinsichtlich der Schienenanbindung ist im Staatsvertrag geregelt, dass die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein soll. Der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke soll spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung betriebsbereit sein. Für die Schienenverkehrsinfrastruktur südlich von Lübeck Richtung Hamburg enthält der Staatsvertrag keine Maßnahmen.</p> <p><i>Besonders thematisiert wird der weitere Ausbau- und Anpassungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur auch im Gutachten „Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Achse Hamburg-Puttgarden im Zuge einer festen Fehmarnbelt-Querung“ durch die Projektpartner HTC / ETC.</i></p>
Beschreibung	<p>Die am REK beteiligten Kreise werden in unterschiedlicher Weise von den Effekten der festen Querung betroffen sein. Dabei ist der Wirkungsbereich Verkehr für den Kreis Stormarn von großer Relevanz. Besonders zwei mögliche verkehrliche Verbesserungen der Straßen- und Schienenverkehrsinfrastruktur stehen dabei im Fokus:</p> <p>B 404: Der Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Hammoor und der A 24 (und die Fortsetzung im Zuge einer Elbquerung) ist dringend gewünscht. Bereits jetzt ist dieser Streckenabschnitt stark belastet. Zukünftig besteht zudem die Situation, dass bei einer Zunahme der Transitverkehre in Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung diese Strecke als Ausweichstrecke einer östlichen Umfahrung von Hamburg genutzt wird. Die B 404 wird diese zusätzlichen Verkehre nicht aufnehmen können, daher ist eine zeitnahe Verbesserung der Situation sinnvoll.</p> <p>S 4: Von besonderer Wichtigkeit für die Region ist auch die Verbesserung und Entlastung der Schienenverbindung Hamburg-Lübeck. Besonders engagiert sich die Region für einen Neubau der S-Bahn Linie S 4. Gewünscht ist der mehrgleisige Neubau separater Gleise für eine S 4 bis Ahrensburg (bzw. langfristig bis Bad Oldesloe). Dies soll vor allem zur Entlastung der bestehenden Strecke beitragen, auf die im Zuge der Fehmarnbelt-Querung ein erhöhtes Verkehrsauf-</p>

	<p>kommen zukommen wird. Die Maßnahme ist seit 2008 im Koalitionsvertrag des Hamburger Senats festgeschrieben und seit 2003 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im vordringlichen Bedarf eingeordnet.</p> <p>Für Lübeck sind in Folge der FBQ schwerpunktmäßig die beiden folgenden Verkehrsvorhaben von Relevanz. Im Streckenabschnitt der A1 zwischen dem Autobahnknoten Lübeck und dem Autobahndreieck Bad Schwartau wird mit zunehmendem Transitverkehr gerechnet, der die Staugefahr in diesem Abschnitt weiter erhöht. Hier sollte überlegt werden, ob eine temporäre Seitenstreifenfreigabe sinnvoll ist. Angesichts der Zunahme des Bahnverkehrs ist für Lübeck auch der Ausbau des Bahnknotens Lübeck von Relevanz.</p> <p>Für Ostholstein stehen vor allem der Ausbau der B207/A1 im Fokus. Weiterhin gilt es, ein „Nadelöhr“ Fehmarnsundbrücke zu vermeiden. Als besonders problematisch wird die schienenseitige Trassenführung von Lübeck bis Puttgarden betrachtet. Hier sind zurzeit verschiedene Trassenverläufe in der Diskussion, die gutachterlich bewertet werden. Ziel muss ein möglichst konfliktarmer Trassenverlauf sein.</p> <p>Für den Kreis Segeberg ist in Folge der FBQ vor allem der zeitnahe Ausbau der A20 von hoher Bedeutung.</p>
<p>Gutachterliche Einschätzung</p>	<p>Obwohl für die schlechte Verkehrssituation hauptsächlich die (neu entstehenden) endogenen Verkehre ursächlich sind, könnte eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den oben genannten Bereichen evtl. auch den zukünftig reibungslosen Ablauf der zusätzlichen (Transit-) verkehre sichern. Die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur stellt daher - auch im Hinblick auf die feste Fehmarnbelt-Querung - eine sinnvolle Maßnahme dar.</p>

5.2 Zusammenfassung und Priorisierung Handlungsfelder

Angesichts der thematisch sehr unterschiedlichen Handlungsfelder erscheint eine Priorisierung sinnvoll. Diese kann zum aktuellen Zeitpunkt nur überschlägig und als generelle Orientierung gegeben werden. Im weiteren Vorgehen müssen die Handlungsfelder nach Bedeutung und Zeithorizont weiter spezifiziert werden. In der folgenden Tabelle werden die vertieften Handlungsfelder zusammenfassend dargestellt und es werden Hinweise für die Prioritätensetzung und den Zeithorizont zur Realisierung gegeben. Für zahlreiche Handlungsfelder ergibt sich ein mittel- bis langfristiger Realisierungshorizont. Dies bedeutet aber dennoch, dass mit den entsprechenden Initiativen und Arbeitsschritten (siehe Umsetzung und weitere Schritte in den Projektsteckbriefen) meist zeitnah gestartet werden muss.

Tab. 29 Zusammenfassung Handlungsfelder, Priorisierung, Zeithorizont und Umsetzung

Handlungsfeld Projektansatz	Priorität im Rahmen des REK			Zeithorizont Realsierung / Umsetzung		
	<i>hoch</i>	<i>mittel</i>	<i>niedrig</i>	<i>Kurz</i> <i>(bis ca. 3 Jahre)</i>	<i>Mittel</i> <i>(ca. 3 bis 5 Jahre)</i>	<i>Lang</i> <i>(länger als 5 Jahre)</i>
Urlaubsresorts / Ferienzentren	X ← → X					X
Wohnmobilstellplätze / Motels	X ← → X				X	
Cross-Border-Shopping		X			X	
Welcome Center	X					X
Attraktionen (z.B. Erlebnisstrand)	X ← → X				X ← → X	
Autohof		X		X ← → X		
Herausragende Gewerbe- flächenstandorte und Profilierung Standorte	X ← → X				X ← → X	
Aktionsplan Unternehmen	X			X		
Gemeinsames Forschungszentrum Fehmarnbelt		X			X ← → X	
Modellregion Englische Sprache		X			X	
Einzelprojekte zur Vermeidung einer reinen Transitstrecke	k.A. siehe hierzu spezifische Einzelprojekte					
Nachnutzungskonzept Puttgarden (szenarisch)	k.A. eher szenarisch / perspektivisch					
Ausbau Verkehrsinfra- struktur (projektübergreifend)	k.A. eher übergreifend und ergänzend					

* Die nächsten Schritte/Umsetzungsempfehlungen der einzelnen Handlungsfelder sind den jeweiligen Projekt-Steckbriefen zu entnehmen.

6 Ausblick

Die FBQ wird die Rahmenbedingungen in der Region zwischen Fehmarn und Hamburg deutlich verändern. Die vorliegenden Ergebnisse des REK zeigen, dass mit der verbesserten Erreichbarkeit und mit der Zunahme des Transitverkehrs auch positive Effekte für die Region verbunden sind. Um die Effekte in sinnvoller Weise nutzen zu können, wurde ein übergeordnetes Leitbild mit den „Botschaften“

- Schaffung einer Aufbruchstimmung
- Chancen nutzen – Risiken minimieren
- Verstärkte regionale und grenzübergreifende Kooperation
- Weiterentwicklung der Standortqualitäten / Stärkung der Hauptverkehrs- und Landesentwicklungsachse A 1 („Fehmarnbeltachse“)

erarbeitet.

Die Region erhält mit der FBQ (sofern als Brückenbauwerk realisiert) ein unverwechselbares Symbol, über das nur wenige Regionen verfügen. Die wirtschaftlichen und kulturellen Chancen, die sich hieraus ergeben, können gemeinsam besser genutzt werden. Das vorliegende REK ist aus gutachterlichen Sicht ein erster Schritt für eine intensivere überregionale und grenzübergreifende Zusammenarbeit entlang der „neuen Fehmarnbeltachse“. Die verstärkte Zusammenarbeit muss sich nicht an administrativen Grenzen orientieren, sondern kann flexibel und projektbezogen erfolgen. Ziel sollte es sein, die mit der Erarbeitung des REK eingeleitete Kommunikation und Zusammenarbeit der Akteure verschiedener Kreise und Institutionen - unter Berücksichtigung bestehender Kooperationen und Verflechtungen - fortzuführen und fest zu etablieren.

Die aufgezeigten Handlungsfelder bedürfen hinsichtlich ihrer Umsetzung einer nachhaltigen „Aufbruchsstimmung“. Dies setzt bei allen Verantwortlichen auf den unterschiedlichen Aktions- und Regionalebenen die Kenntnis und das Bewusstsein über die möglichen Chancen durch die FBQ voraus. Die vorliegenden Ergebnisse des REK sollen hierzu wesentlich beitragen.

Im Rahmen des REKs wurden wichtige Handlungsfelder erarbeitet, die sich z.T. auf dezidierte Grundlagenanalysen stützen. Dennoch wurde deutlich, dass nicht alle relevanten Aspekte im Zusammenhang mit der FBQ zum aktuellen Zeitpunkt im Detail behandelt werden konnten. Das REK ist somit als Impuls und „Startschuss“ für einen weitergehenden Prozess zu interpretieren. In Rahmen des Prozesses - der sich im Übrigen auch aus den unterschiedlichen Phasen der FBQ (Vorbereitungsphase, Bauphase, Betriebsphase) begründen lässt - müssen die Handlungsfelder weiter konkretisiert und fortentwickelt werden. Unter Umständen rücken im Zeitverlauf auch andere Handlungsfelder in den Fokus. Relativ zeitnah müssen sich die Verantwortlichen in der Region entlang der Landesentwicklungsachse A1 auch hinsichtlich der Prioritäten und Zuständigkeiten verständigen. Übergreifende Hinweise hierzu finden sich in

den Handlungsfeldern (Projekt-Steckbriefen). Die Erfahrung bei vergleichbar bedeutenden und komplexen Vorhaben zeigt zudem, dass die Umsetzung und Fortentwicklung der Handlungsfelder durch die Schaffung einer „Koordinationsstelle“ und den Einsatz eines „Kümmerers“ wesentlich befördert wird.

Hinweis Stand Juli 2010:

Der vorliegende Endbericht wurde von der Lenkungsgruppe als grundsätzliche Beschlussempfehlung verabschiedet. Eine Zustimmung und Beschlussfassung des Regionalen Entwicklungskonzeptes in Folge der Festen Fehmarnbeltquerung in den politischen Gremien der betrachteten Gebietskörperschaften ist noch nicht erfolgt. Es wird eine zeitnahe Befassung der politischen Gremien mit dem vorliegenden Bericht in den jeweiligen Gebietskörperschaften angestrebt. Nach grundsätzlicher politischer Zustimmung sollen die Ergebnisse im Rahmen einer Regionalkonferenz vorgestellt und das REK fortgeführt und umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund bildet der vorliegende Endbericht eine wesentliche Grundlage und Basis für den weiteren Entscheidungs- und Kooperationsprozess. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse des vorliegenden regionalen Entwicklungskonzeptes auf einer Regionalkonferenz, die voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2010 stattfinden wird, öffentlich vorzustellen.

Anhang

Literaturverzeichnis

AG REGION LÜBECK (2003): Entwicklungskonzept Region Lübeck. Leitbild und Handlungsrahmen. Lübeck.

CONVENT PLANUNG UND BERATUNG GMBH (2002): Regionales Entwicklungskonzept Kreis Ostholstein. Hamburg.

COPENHAGEN ECONOMICS (2006): Regional Effects of a fixed Fehmarn Belt link. German Ministry of Transport, Building and Housing and Danish Ministry of Transport and Energy. Burg auf Fehmarn.

COPENHAGEN ECONOMICS / PROGNOSE AG (2006): Regionale Effekte einer Festen Fehmarn Belt Querung Abschlusspräsentation. Burg / Fehmarn.

COPENHAGEN ECONOMICS APS AND PROGNOSE AG (2004): Economy wide benefits – Dynamic and strategic effects of a Fehmarn Belt Fixed Link - Copenhagen / Berlin.

COWI (2005): Analyse af arbejdskraft- og uddannelsesbehov i forbindelse med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Rapport.

DIEZ.J.R. / SOLTWEDEL, R. (2006): Standort und Strukturanalyse Nordostkreis Segeberg. Kiel.

FREIE PLANUNGSGRUPPE BERLIN (1994): Regionalplanerische Entwicklungsstudie Stormarn- Mitte. Stormarn.

HERZOGTUM LAUENBURG (1998-2000): Kreisentwicklungskonzept. Fortschreibung. IHK.24.de (2003): Die Fehmarnbelt-Querung. www.hk24.de/produktmarken/standortpolitik/anhaengsel/Version_deutsch_final.pdf

INNENMINISTERIUM DES LANDES SCHLESWIG-HOLSTEIN (2008): Entwurf Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2009. Kiel. www.schleswig-holstein.de/IM/DE/PlanenBauenWohnen/Landesplanung/Lep/LepOnline/LepOnline__node.html

INSTITUT FOR GREANSEREGIONSFORSKNING SYDDANSK UNIVERSITETET (2006): Barrieren und Potenziale der Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Fehmarnbelt Region. Zusammenfassung. Storstrøm, Ostholstein, Lübeck.

ISL BALTIC CONSULT (2005): Analyse der Potenziale des Logistikstandortes Schleswig Holstein und Entwicklung von Modellen zur Steigerung von Value-Added Services. Lübeck / Bremen.

KOCKS CONSULT GMBH (1999): Untersuchungen der Sozioökonomischen und Regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarn Belt. Koblenz / Bremen/ Glostrup (bis S. 93)

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, WIRTSCHAFT UND VERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN (2008): Aktuelle Verkehrsprojekte. Kiel.

NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.: Gutachterliche Stellungnahme zu den aktuellen Verkehrsprognosen und Kostenkalkulationen der geplanten Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ)

SICHELSCHMIDT, H. (2003): Lohnst sich die Private Bereitstellung von Infrastruktur? Das Beispiel der Fehmarnbelt-Querung. Institut für Weltwirtschaft. Kiel.

UV-NORD (Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.): (2008): Strukturkonzept Verkehr für Hamburg und Schleswig-Holstein. [<http://www.femern.de/Startseite/Verkehr/Verkehrsprognose>] Stand: 04.08.09

SCANDLINES AG Annual Report 2001, 2002: [<http://www.scandlines.dk>] Stand: 04.07.09

SCANDLINES AG Geschäftsbericht 2003 - 2006: [<http://www.scandlines.com>] Stand: 04.07.09

VIEREKG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung 2009: Präsentations-Unterlagen

[<http://www.lhg-online.de/Statistiken.27+M54a708de802.0.html>] Stand: 04.08.09

[<http://www.statistik-nord.de/>] Stand: 04.08.09

ARBEITSTEIL REFERENZPROJEKTE

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

BURMEISTER, P./ KIEMSTEDT, S. (2001): Erfahrungen von Regionen mit festen Querungen. Per Burmeister. Storstrøms Amt / Kreis OH. Eutin / Nykøbing. ÖRESUND

MATTHIESSEN, CH./ ENNGAAR, P. / HALLERBY, CH. (2006): Øresundsregionen 2020 – fire fremtidsscenarioer – København.

NILSSON, F. (1999): när en timme blir tio minuter – En studie av förväntan inför Öresundsbron. Lund.

ØRESUNSBRO KONSOTIUM (2008): Tatsachen zur Øresundbrücke.
www.oresundsbron.com/library/?obj=6220

SKJØTT-LARSEN, T. / PAULSSON, U. / WANDEL, S. (2001): Logistics in the Øresund Region after the Øresund Link. Copenhagen / Lund.

STYRGRUPPEN ØRESUND LOGISTICS (2003): Øresund Logistics- The Nordic Main Gate

GROSSER BELT

COPENHAGEN ECONOMICS / PROGNOSE AG (2004): Economy wide benefits – Dynamic and strategic effects of a Fehmarn Belt Fixed Link - Copenhagen / Berlin. S. 30 ff.

EURO TUNNEL

COLLIER, W. / WICKERMANN, R. (2002): Cross Border Activity in Kent – Nord- Pas de Calais – Belgium Euroregions: Some Comparative Evidence on the Location and Recruitment Decisions of Internationally Mobile Firms. University of Kent at Canterbury.

COPENHAGEN ECONOMICS / PROGNOSE AG (2004): Economy wide benefits – Dynamic and strategic effects of a Fehmarn Belt Fixed Link - Copenhagen / Berlin. S. 33 ff.

HAY A. / VICKERMANN, R. / VICKERMANN, K.M. (2004): Ex-Post analysis of the regional impacts of major infrastructure: The Channel Tunnel 10 years on. Canterbury. (draft)

PLASSARD, F. (HEDDEBAUT, O.) (1996): Socio-economic effects of the Channel Tunnel. COST 317 Transport Publications.

SEN, SOUETSU (2004): The Channel Tunnel and its impact on Tourism in the United Kingdom. Geographical Paper No. 172. Reading.

Tab. 30 Fachgespräche

Nr.	Institution	Ansprechpartner
	Ministerium Schleswig-Holstein:	
1	Projektgruppe Fehmarnbelt-Querung	Frau Druba, Herr Dr. Hirschfeld
2	Innenministerium Schleswig-Holstein	Frau Domin
	Landeswirtschaftsförderung:	
3	WTSH	Herr Dr. Bösche, Frau Trost
	Kreis-Planung / Wirtschaftsförderungen:	
4	Kreis Ostholstein	Herr Weppler
5	Egoh	Herr Matthiensen
6	Kreis Storman WAS	Herr Fischer Herr Leinius, Herr Frank
7	WFL Kreis Herzogtum-Lauenburg	Herr Hesse, Herr Hamann, Herr Beck Herr Birgel
8	Kreis Segeberg	Herr Hartmann, Herr Dr. Westphal
9	WEP	Herr Dr. Schroers
10	Stadtplanung Lübeck	Herr Lütteken, Herr Schnabel
11	Wirtschaftsförderung Lübeck	Herr Gerdes
12	Regionalplanung Nordwest- Mecklenburg Wirtschaftsförderung Hafen Wismar	Herr Boje Herr Broziat (WiFö NWM) Herr Kremp (Hafen Wismar)
13	Copenhagen Capacity	Herr Jessen, Herr Dr. Müller (WTSH)
	Kammern und Verbände:	
14	IHK zu Lübeck / FBBC	Frau Dr. Hackenjös, Herr Schacht
15	IHK zu Lübeck / Tourismus	Herr Horst, Herr Schöning
	Ausgewählte Tourismusorganisationen:	
16	Tourismus-Service Fehmarn	Frau Grotelüschen
17	Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	Frau Gastager
18	Ostsee Holstein Tourismus	Frau Lauritzen (telefonisch)
19	Tourismus Agentur Schleswig Holstein	Herr Dellnitz
20	Egoh – Tourismus	Frau Uplegger (telefonisch)
	Metropolregion Hamburg:	
21	Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung (HWF) und Hamburg Marketing (HMG)	Herr Lieser
	Fährgesellschaften:	
22	Scandlines	Herr Havmemann
	Verkehrs- und Logistikexperten:	
23	Verein Lübecker Spediteure e.V.	Herr Gröning
	Hafengesellschaften:	
24	Lübecker Hafengesellschaft LHG	Herr Klein, Herr Beier
25	Fehmarn-Belt AS – Kontaktaufnahme wegen Baustellenaspekten	

Liste der INTERREG Projekte im Rahmen von INTERREG I – IIIA im Zeitraum von 1991 bis 2008

http://www.fehmarnbeltregion.net/de/projects/project_list/economy (eingesehen am 10.08.2009)

INTERREG I-III A

Wirtschaft

BaltTrade, Betriebsentwicklung durch Internationalisierung, EwHa – Entwicklung stadtnaher Hafenbrachflächen, OkoKo – Identifikation von Kooperationskompetenzen, IT –Projekt, Inno 2000, Landwirtschaftsprojekt, Deutsch-Dänischen Innovationsnetzwerk, Deutsch-Dänische Plattform in Beitrittsländern, Produktinnovation, Regionales Marketingsystem, TransFährGespräche, BeltMedio, Wirtschaftliche Zusammenarbeit.

Tourismus und Kultur

Ferien auf dem Land entlang der Vogelfluglinie, FUTOUR, Grüne Vogelfluglinie, Kinderland Ostsee, Regionale grenzüberschreitende Tourismuskoooperation, Urlaub auf dem Bauernhof, eine Kulturbrücke über den Belt, Team Family, Baltic Sailing, Kulturlandschaften unter der Lupe.

Umwelt

Einführung von Umweltschutztechnologien in gewerblichen Betrieben, Energiespar -Projekt, Interregionale Zusammenarbeit zwischen Natur- und Umweltzentren, Kommunales Umweltmanagement auf Fehmarn und Mön, Qualitäts- und Umweltmanagement, Marine Umwelt in der westlichen Ostsee, Naturkampagne, Seen- Juwelen der Landschaft, SAND, Ökosan, HyBelt.

Humanressourcen

ALBATROS, ASSIST, Euro-Team, IBEN, INTERKOMB, Multi-Media, Ausbildung zu Naturbauwerkern, Dänisches-Deutsches Netzwerk zur Kaufmännischen Aus- und Weiterbildung, Gesundheit und Aktivität in Schulen, GAF- Grenzüberschreitende Arbeitsvermittlung, Albatros Future, QUCA, Health Cluster.

Grenzüberschreitende Strukturen

FEMB-Feste Fehmarnbelt-Querung, People-to-people Sammelprojekt, Meeting Points, Grenzüberschreitendes deutsch-dänisches Projekt Polizei, Sozio-Ökonomische Analyse, Cross-Border Programme, Baltic Bridge, PROFIL- Fehmarnbelt Region, Polizei II, Deutsch-dänische Organisationsform.

INTERREG IV A

Priorität 1) Wirtschaft, Innovation, Maritimes & Umwelt

Maritime Wirtschaft : Baltic Sailing II und Cruising Fehmarnbelt

Tourismus und Kultur: Baltic Bridge II, Destination Fehmarnbelt

Priorität 2) Grenzüberschreitende Strukturen und Humanressourcen

Bildung: ArTeMA – Art, Teaching Management und Regio-Net

Arbeitsmarkt: Come on girls - get technical

People-to-People Projekte

ArTeMa, Deutsch-Dänische Woche in Maribo und KULT

Liste der Ideen und Projekte grenzüberschreitender Tourismus / Kultur

- Zusammenarbeit zwischen OHT und Ostdansk Turisme bzgl. Vermarktung & Buchungssysteme (Kostensynergien) sowie Entwicklung gemeinsamer Vision, Slogan, Logo, Marke, Homepage (Dachseite) und ggf. Leuchtturmprojekte
- Zusammenarbeit mit zukünftiger FBQ-Betreibergesellschaft
- Übersetzung touristischer Print-, Online- und Buchungsmedien in Dänisch, Schwedisch, Englisch
- Gemeinsame Messepräsentationen (international)
- Mehrsprachige Mitarbeiter in Tourismusbüros, Sprachschulungen
- Grenzüberschreitende Veranstaltungen / Veranstaltungskalender
- Deutsch-Skandinavisches Internat, Sommercamp, Schüleraustausch
- Kulturbrücke: u.a. Kooperation und Austausch von Sport- und Kulturorganisationen (Kulturbrücke)
- Grenzüberschreitendes Cluster „Tourismus & Gesundheit“
- Bäderschifffahrtsstrecken zwischen Lübeck/Ostholstein nach Dänemark
- Kulinarische Grenzreisen
- Zentrum für nordische Kunst
- Grenzüberschreitende Projekte: z.B. Kooperation Sportboothäfen „Baltic Sailing“, Museen „Baltic Bridge“
- Stilisierter Brückenschlag Rödby-Puttgarden („Leuchtturm-Lichter, Laserstrahlen“)
- Marketing in skandinavischen Quellgebieten (Herkunftsgebieten der Transitreisenden)
- Hinweisschilder an A1, Infostände, Plakatwände, Info-Center, Verteilung touristischer Info-Pakete zur Region bei Einreise an der Mautstelle

Abb. 62 Gesundheitstourismus

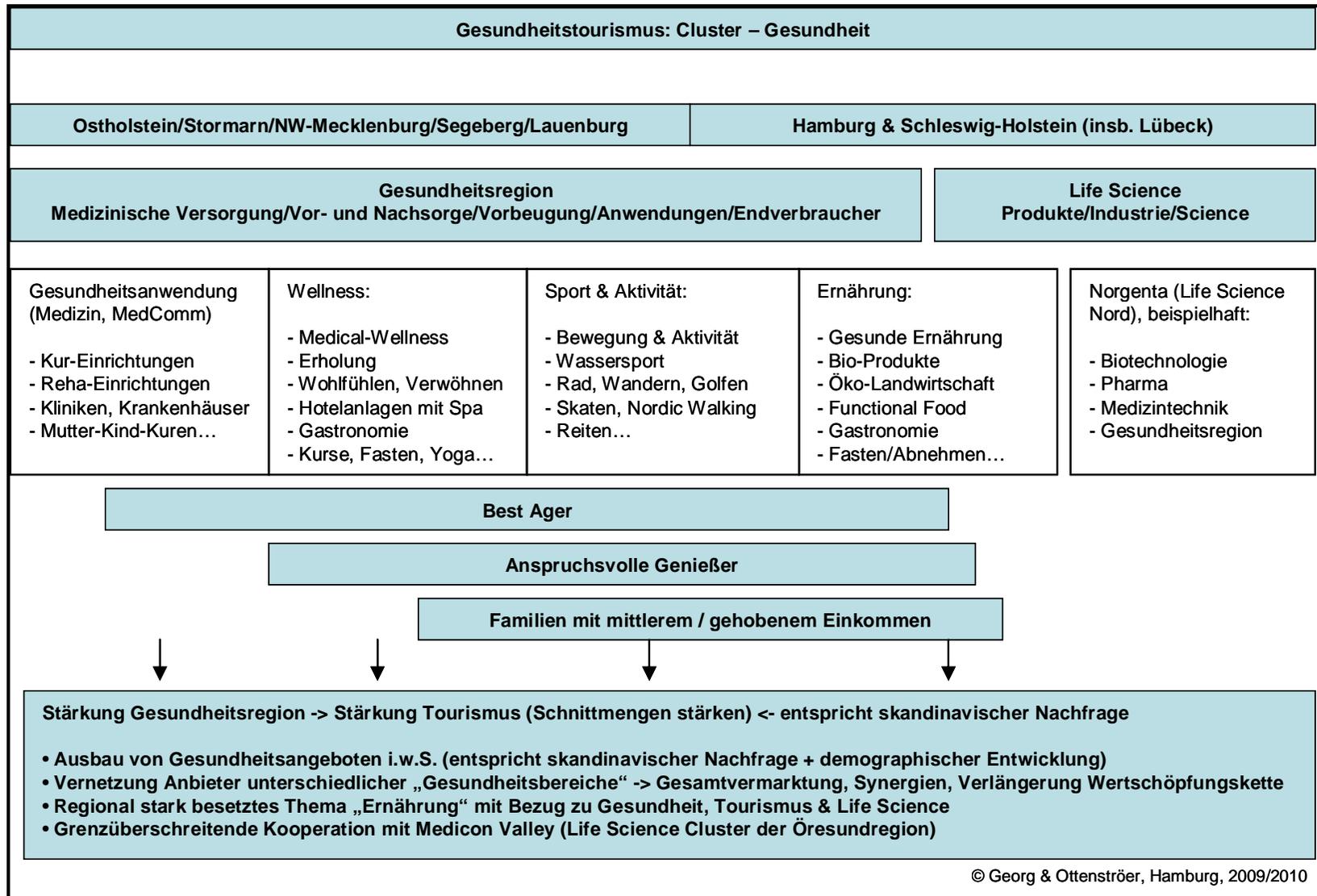


Abb. 63 Gewerblicher Beherbergungsmarkt der Untersuchungsregion

Stadt, Kreis, Region	Nr.	Betriebsart	Geöffnete Beherbergungsbetriebe		Angebotene Gästebetten		Betriebsgröße Betten pro Betrieb 08	Übernachtungen		Ankünfte Insgesamt 2008	Ausländeranteil 08 Bezug Ankünfte	Aufenthaltsdauer 2008	Bettenauslastung	
			Betriebe 2008	Δ 2008 zu 2000	Betten 2008	Δ 2008 zu 2000		2008	Δ 2008 zu 2000				2008	Δ 2008 zu 2000
Schleswig-Holstein	1	Hotellerie	1.347	-17,8%	55.984	-4,0%	42	7.524.627	10,3%	3.068.956		2,45	36,8%	4,8%
	2	Sonst.Beherberg	2.908	-7,0%	108.781	0,2%	37	10.189.459	-7,2%	1.796.878		5,67	25,7%	-2,0%
	3	Reha-Kliniken	62	-1,6%	11.373	12,8%	183	3.355.484	9,7%	162.215		20,69	80,8%	-2,2%
	4	Insgesamt	4.317	-10,6%	176.138	-0,5%	41	21.069.570	1,0%	5.028.049	11,3%	4,19	32,8%	0,5%
Lübeck	1	Hotellerie	61	-21,8%	5.026	3,6%	82	830.943	21,7%	457.411		1,82	45,3%	6,7%
	2	Sonst.Beherberg	31	-3,1%	.	.		.	.	.
	3	Reha-Kliniken	1	-50,0%	.	.		.	.	.
	4	Insgesamt	93	-17,0%	7.236	2,0%	78	1.094.576	23,0%	523.922	28,7%	2,09	41,4%	7,1%
Hzgt. Lauenburg	1	Hotellerie	61	-9,0%	1.763	-8,9%	29	173.163	2,9%	91.936		1,88	26,9%	3,1%
	2	Sonst.Beherberg	29	-6,5%	1.847	-3,6%	64	174.443	-16,1%	61.047		2,86	25,9%	-3,9%
	3	Reha-Kliniken	4	33,3%	661	27,6%	165	230.959	35,9%	10.224		22,59	95,7%	5,8%
	4	Insgesamt	94	-6,9%	4.271	-2,3%	45	578.565	5,9%	163.207	6,9%	3,54	37,1%	2,9%
Ostholstein	1	Hotellerie	274	-21,5%	11.326	-12,1%	41	1.314.158	-4,3%	421.704		3,12	31,8%	2,6%
	2	Sonst.Beherberg	773	-7,5%	34.235	-6,8%	44	3.165.057	-15,6%	535.501		5,91	25,3%	-2,6%
	3	Reha-Kliniken	18	-5,3%	2.789	12,5%	155	793.012	8,5%	42.079		18,85	77,9%	-2,9%
	4	Insgesamt	1.065	-11,5%	48.350	-7,2%	45	5.272.227	-9,9%	999.284	10,2%	5,28	29,9%	-0,9%
Segeberg	1	Hotellerie	51	-13,6%	2.949	-5,3%	58	403.766	20,2%	222.396		1,82	37,5%	7,9%
	2	Sonst.Beherberg	10	25,0%	714	17,8%	71	81.244	18,8%	24.970		3,25	31,2%	0,3%
	3	Reha-Kliniken	3	0,0%	895	-13,9%	298	227.811	-30,6%	9.484		24,02	69,7%	-16,8%
	4	Insgesamt	64	-8,6%	4.558	-4,2%	71	712.821	-2,7%	256.850	16,8%	2,78	42,8%	0,7%
Stormarn	1	Hotellerie	42	-8,7%	1.662	14,5%	40	224.770	11,2%	125.674		1,79	37,1%	-1,1%
	2	Sonst.Beherberg	9	28,6%	706	13,7%	78	86.226	22,0%	36.399		2,37	33,5%	2,3%
	3	Reha-Kliniken	0		0			0		0				
	4	Insgesamt	51	-3,8%	2.368	14,3%	46	310.996	14,0%	162.073	11,2%	1,92	36,0%	-0,1%
Deutschland	1	Hotellerie	35.858	-7,0%	1.670.336	5,1%	47	218.245.816	10,2%	102.641.434		2,13	35,8%	1,7%
	2	Sonst.Beherberg	16.106	9,8%	852.674	20,6%	53	90.109.383	13,5%	23.916.145		3,77	29,0%	-1,8%
	3	Reha-Kliniken	901	-21,4%	154.304	-14,4%	171	45.703.826	-6,5%	2.193.692		20,83	81,1%	6,9%
	4	Insgesamt	53.341	-1,9%	2.714.694	9,6%	51	356.277.785	9,2%	129.512.153	18,8%	2,75	36,0%	-0,1%

Quelle: "Tourismus- & Hotelmarkt-Daten Deutschland-Atlas 2009/2010" (Auszüge) von Georg & Ottenströer und Statistisches Landesamt Schleswig-Holstein

Hinweis: Leichte Abweichungen zu Abb. 39 wegen Korrekturen der amtlichen Beherbergungsstatistik im Zeitablauf möglich

Fragebogen schriftliche Unternehmensbefragung

Hintergrund

Die feste Verbindung über den Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark ist beschlossene Sache. Der Baubeginn ist für 2011 vorgesehen. Bis 2018 soll die 19 Kilometer lange feste Fehmarnbelt-Querung fertig sein. Im Vorfeld des Vorhabens hat der Kreis Ostholstein – federführend für die gesamte Region zwischen Fehmarn und Hamburg (Kreis Stormarn, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Segeberg und die Stadt Lübeck) - ein großräumiges „Regionales Entwicklungskonzept“ (REK) in Auftrag gegeben. Die beauftragten Institute Georg & Ottenströer ImmobilienConsulting (Hamburg) und Regionomica (Berlin) eruieren die Chancen und Risiken, die sich durch die feste Fehmarnbelt-Querung für die Wirtschaft und den Tourismus ergeben. In diesem Zusammenhang wird in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein und den betreffenden Regionen eine Befragung bei Unternehmen des hiesigen und des skandinavischen Marktes durchgeführt. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie an der Befragung teilnehmen. Die Kontaktdaten finden Sie am Ende des Fragebogens.

Fragen-Katalog

Unternehmen

1. Informationen zum Unternehmen

Name des Unternehmens.....

Hauptsitz des Unternehmens.....

Weitere Unternehmensstandorte.....

.....

Branche.....

Aktuelle Mitarbeiterzahl.....

Anmerkungen.....



Standortbedingungen

2. Wie bewerten Sie insgesamt die regionalen Rahmenbedingungen am Standort Ihres Unternehmens

- eher positiv weil.....
- eher schwierig, weil.....

3. Was sind für Sie die wichtigsten Standortfaktoren und wie schätzen Sie diese ein?

	wichtig *	positiv	neutral	negativ
Verkehrsanbindung / Erreichbarkeit		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Anbindung an die Autobahn (Straße)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Anbindung an das Eisenbahnnetz ICE-Netz		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Hafenseitige Anbindung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Nähe zum Flughafen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Überregionale Lagezentralität		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zu Kunden- & Absatzmärkten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe zu Lieferanten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Günstiges und attraktives Flächenangebot		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenverfügbarkeit		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbare Arbeitskräfte		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Image der Region		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeitinfrastruktur / Kultureinrichtungen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoher Wohnwert		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unterstützung Wirtschaftsförderung		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fördermöglichkeiten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kooperationspartner, ergänzende Unternehmen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitere Standortfaktoren				

* Bitte vergeben Sie Punkte: 0 = nicht relevant, 1 = weniger wichtig, 2 = wichtig, 3 = sehr wichtig

Markt und Kundenkreis

4. Haben Sie bereits Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien?

- ja, Kunden aus Skandinavien
- ja, Bezug von Produkten/Dienstleistungen aus Skandinavien
- nein, keine Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien
- vielleicht zukünftig (geplant)

5. Falls ja, welche Transportwege werden schwerpunktmäßig genutzt?

- Straße
- Schiene
- Schiff
- Luftweg

Welche Route wird von und nach Skandinavien schwerpunktmäßig genutzt?

- A 1 (Vogelfluglinie)
- A 7 (Flensburg - Odense - Kopenhagen)

Effekte und Auswirkungen der Fehmarnbelt-Querung

6. Wird die feste Fehmarnbelt-Querung Einfluss auf Ihre geschäftliche Situation haben?

Phasen Fehmarnbelt-Querung	eindeutig positiv	eher positiv	keinen Einfluss	eher negativ	eindeutig negativ
in der Vorbereitungsphase					
in der Bauphase					
in der Betriebsphase					

- kann heute noch nicht beantwortet werden

7. Welche Effekte / Auswirkungen erwarten Sie generell durch die feste Fehmarnbelt-Querung und welche Effekte sind für Ihr Unternehmen von Bedeutung?

	Effekt wird erwartet		Effekt ist für uns relevant	
	ja	nein	ja	nein
Erhöhung der Standortattraktivität und Bekanntheit der Region	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zugang zu zusätzlichen qualifizierten Arbeitskräften	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserte Erreichbarkeit Dänemark & Skandinavien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserter Zugang zu neuen Märkten, Lieferanten, Kunden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höhere Verkehrsbelastung (Staus, Lärm, Transitverkehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veränderung der erzielbaren Preise für Produkte / Dienstleist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schnellere Transportmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Günstigere Transportmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserte regionale u. grenzübergreifende Kooperationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhöhung der Standortoptionen / Flächenverfügbarkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Höherer Wettbewerbsdruck durch skandinavische Unternehmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Freizeitinfrastruktur / Tourismusinfrastruktur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhöhung des Tourismusaufkommens	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beeinträchtigungen während der Bauzeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökologische Probleme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitere Effekte und Auswirkungen und deren Relevanz				
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Planen Sie mittel- bis längerfristig Veränderungen Ihres Betriebsstandortes?

- ja nein
- wenn ja, nimmt hierbei die geplante Fehmarnbelt-Querung Einfluss auf Ihre Standortwahl?
- ja
- wenn ja, in welcher Hinsicht (z. B.: Verlagerung, Zweigniederlassung etc.)
-

9. Findet unabhängig von allgemeinen betrieblichen Veränderungen in Ihrem Unternehmen eine aktive Vorbereitung auf die neue Fehmarnbelt-Querung statt?

- ja nein noch nicht (aber möglich bzw. geplant)

Wenn ja, welche?.....
.....

10. Welche flankierenden Maßnahmen und/oder Projekte würden Sie im Zusammenhang mit der geplanten Fehmarnbelt-Querung bereits in der Planungsphase für sinnvoll halten?

- Informationsveranstaltungen zum Infrastrukturprojekt speziell für Unternehmen
 - Aufzeigen von grenzübergreifenden Kooperationsmöglichkeiten (Unternehmen, Institutionen)
 - Angebote zur grenzübergreifenden Vernetzung von Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Einrichtungen der beruflichen Bildung
 - Beschäftigungsmöglichkeit dänischer / skandinavischer Arbeitskräfte
 - Grenzüberschreitende Fahrplanvernetzung
 - Förderung der grenzüberschreitenden kommunalen Zusammenarbeit
 - Sonstige Maßnahmen / Anmerkungen:
-

Kreis Ostholstein
Herr Horst Wepler
Lübecker Straße 41
23701 Eutin

h.wepler@kreis-oh.de

Georg & Ottenströer
Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie
Herr Achim Georg
Bei den Mühlen 70
20457 Hamburg

georg@georg-ic.de

Anhang Unternehmensbefragung

a) Ergebnisse aus der schriftlichen Unternehmensbefragung

Abb. 64 Wie bewerten Sie insgesamt die regionalen Rahmenbedingungen am Standort Ihres Unternehmens? (n=85)

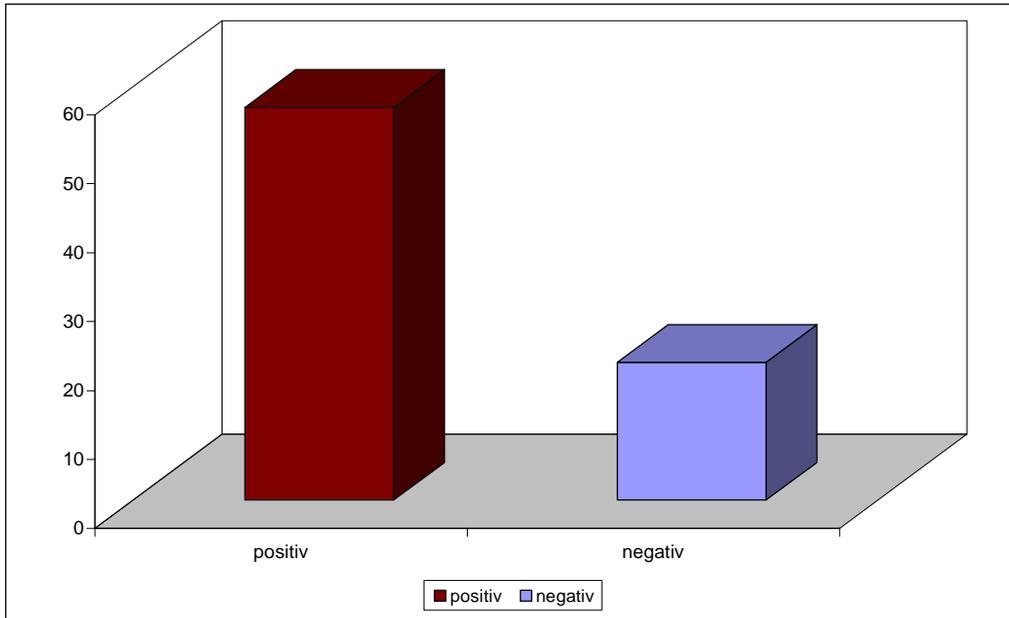


Abb. 65 Welche Standortbedingungen sind Ihnen wichtig? (n=85) (Mehrfachnennungen möglich)

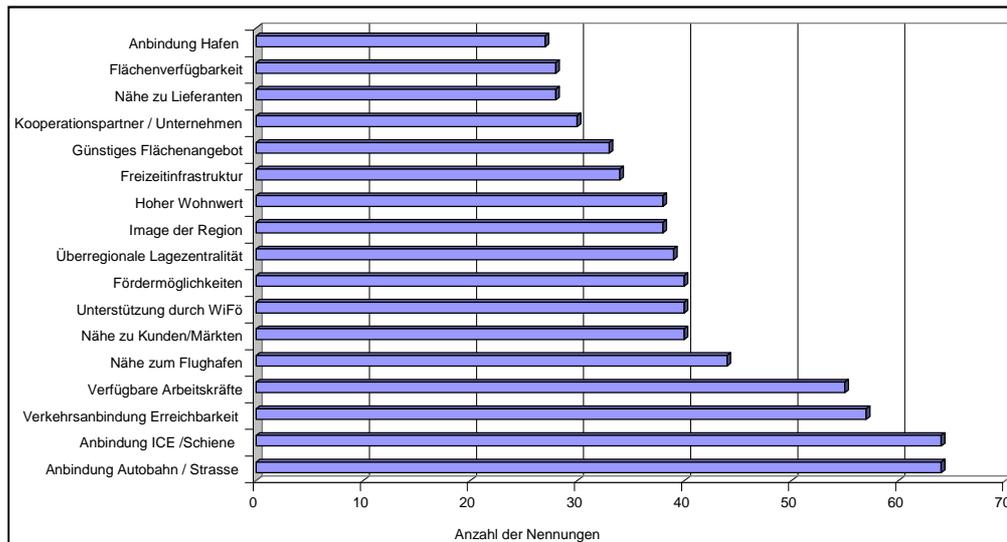


Abb. 66 Falls ja, welche Transportwege werden schwerpunktmäßig genutzt? (n=68)

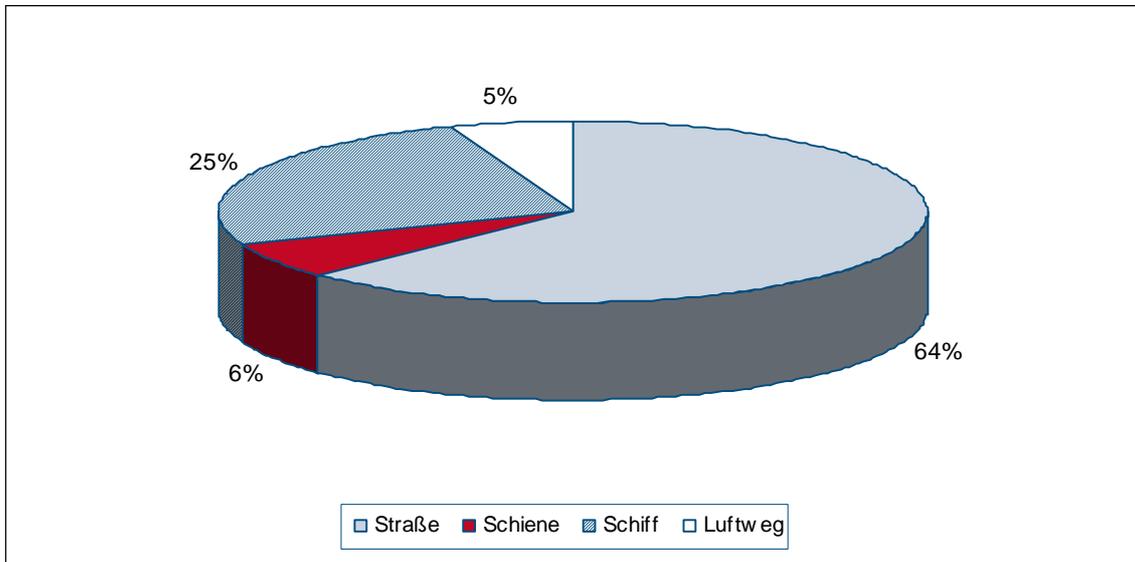


Abb. 67 Welche Route wird von und nach Skandinavien schwerpunktmäßig genutzt? (n=68)

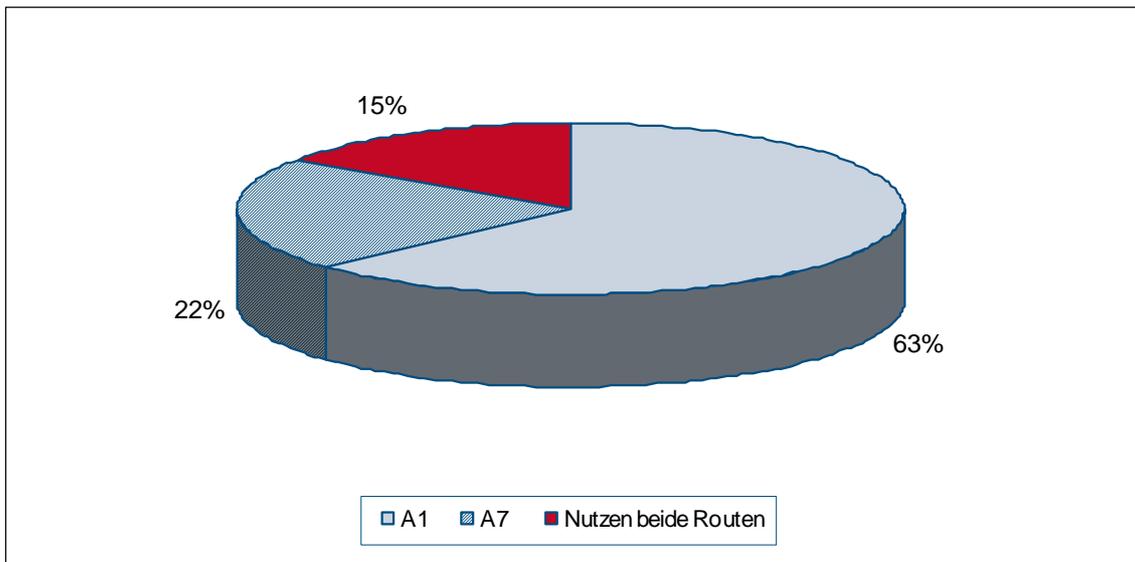


Abb. 68 Erwartete Effekte der Unternehmen: Welche Effekte / Auswirkungen erwarten Sie generell durch die FBQ und welche Effekte sind dabei von Bedeutung? (n=75)

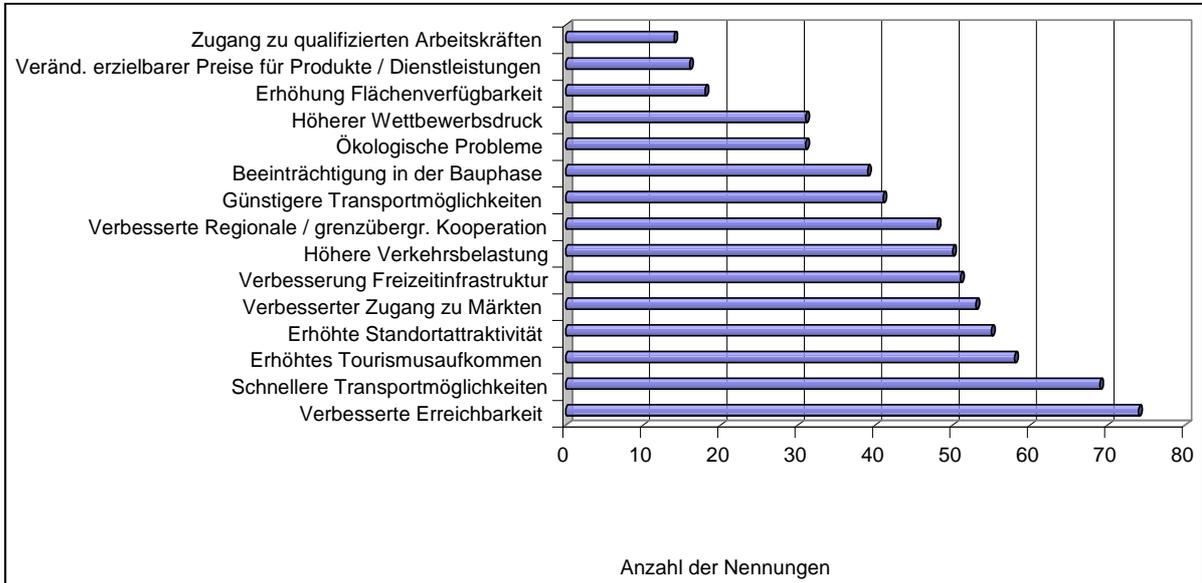
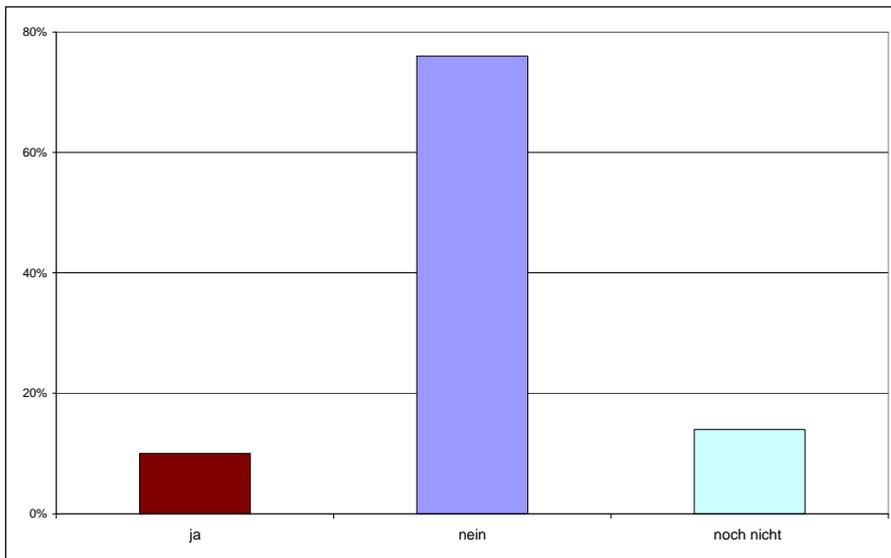


Abb. 69 Findet unabhängig von allgemeinen betrieblichen Veränderungen in Ihrem Unternehmen eine aktive Vorbereitung auf die FBQ statt? (n=85)



b) Ergebnisse aus der telefonischen Unternehmensbefragung

Abb. 70 Absolute Werte der Unternehmensbefragung nach Kreisen (n=50)

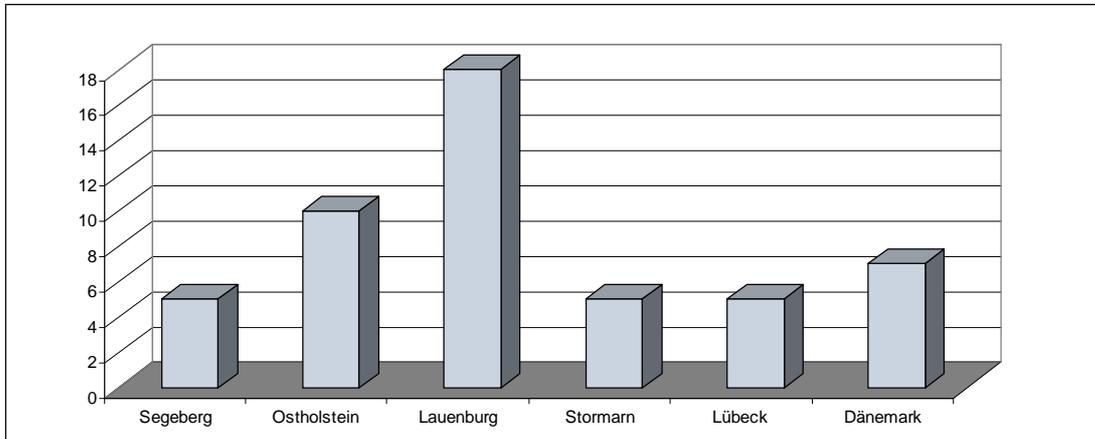
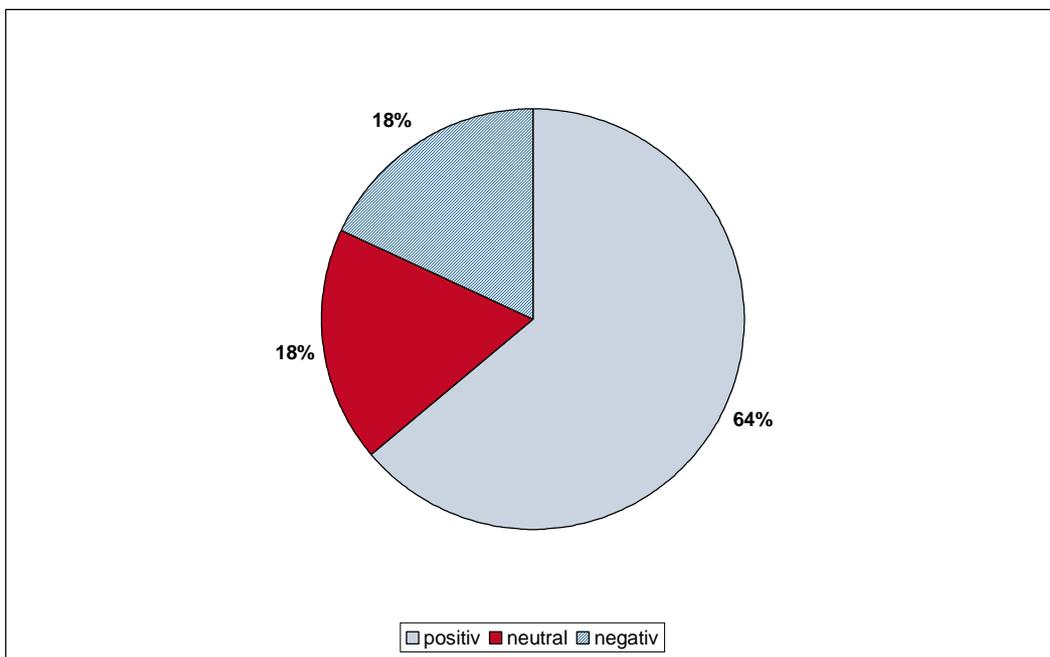
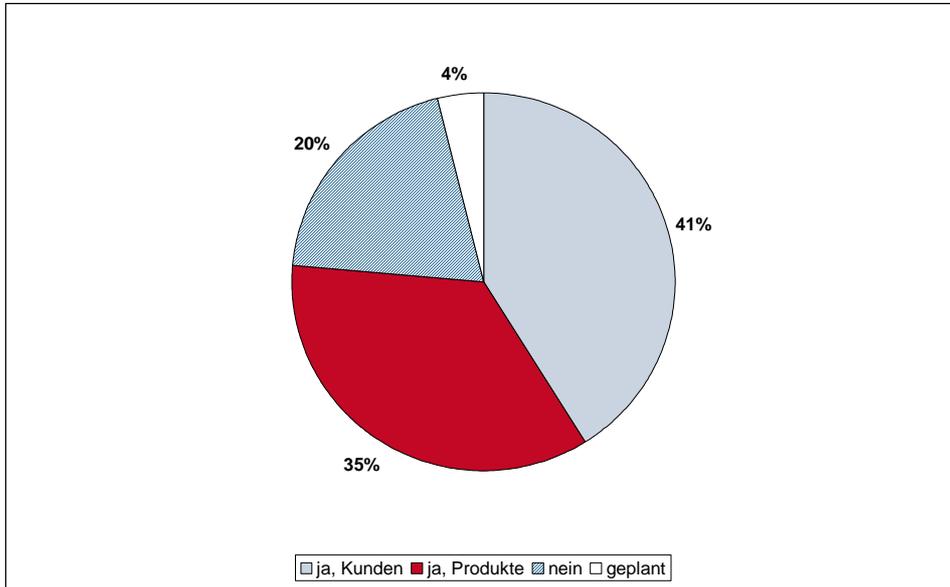


Abb. 71 Wie bewerten Sie insgesamt die regionalen Rahmenbedingungen am Standort Ihres Unternehmens? (n=43)



**Abb. 72 Haben Sie bereits Kunden oder Geschäftsbeziehungen in Skandinavien?
(n=43)**



**Abb. 73 Kunden und Geschäftsbeziehungen dänischer Unternehmen mit Deutschland
(n=7)**

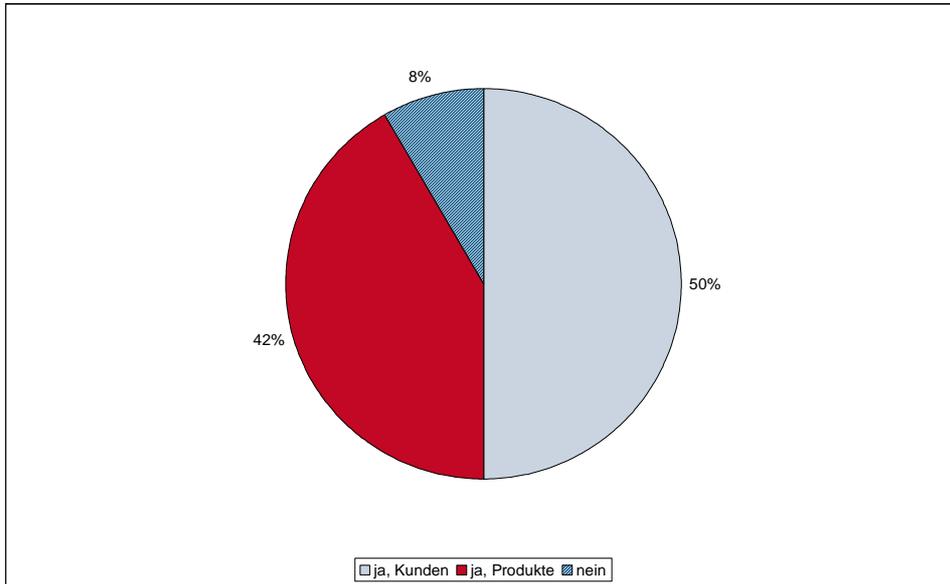


Abb. 74 Falls ja, welche Transportwege werden (nach Skandinavien) schwerpunktmäßig genutzt? (n=30)

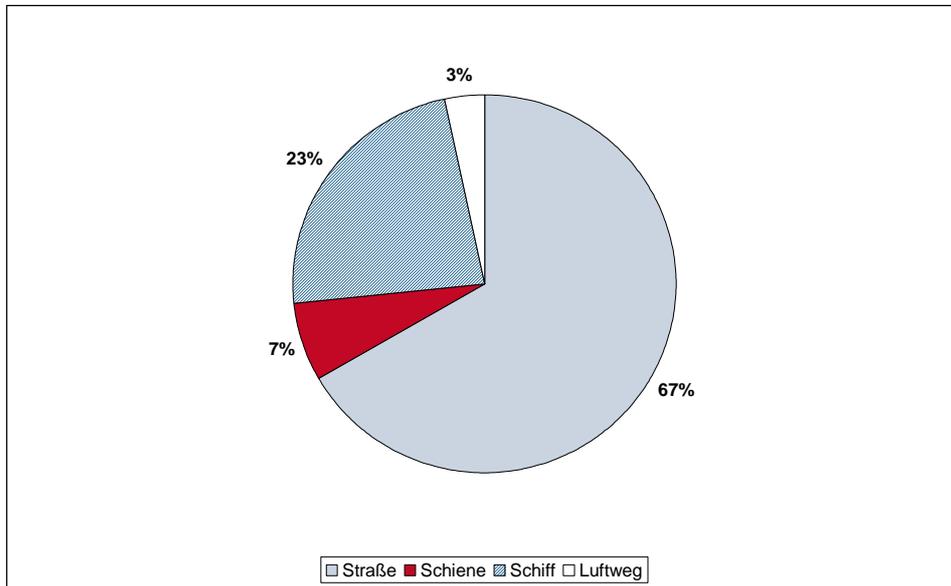


Abb. 75 Welche Route wird von und nach Skandinavien schwerpunktmäßig genutzt? (n=30)

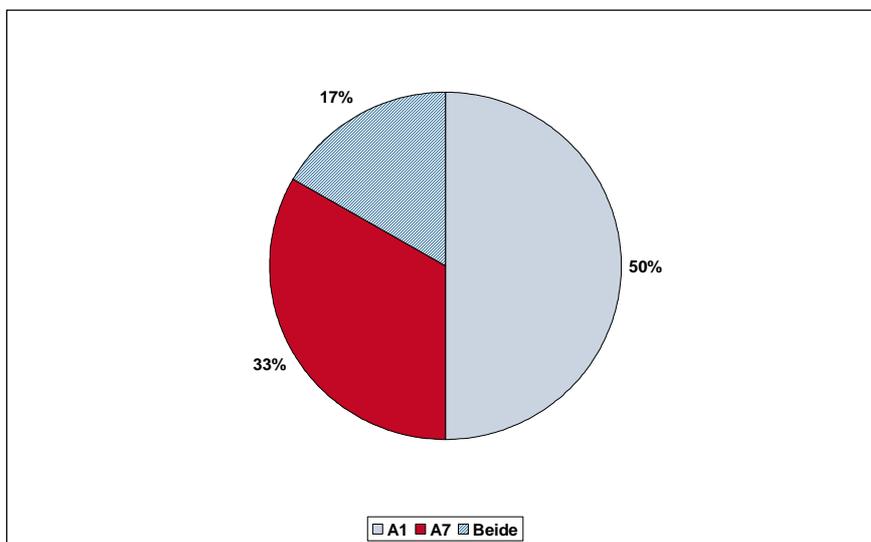


Abb. 76 Transportwege von Dänemark nach Deutschland (n=7)

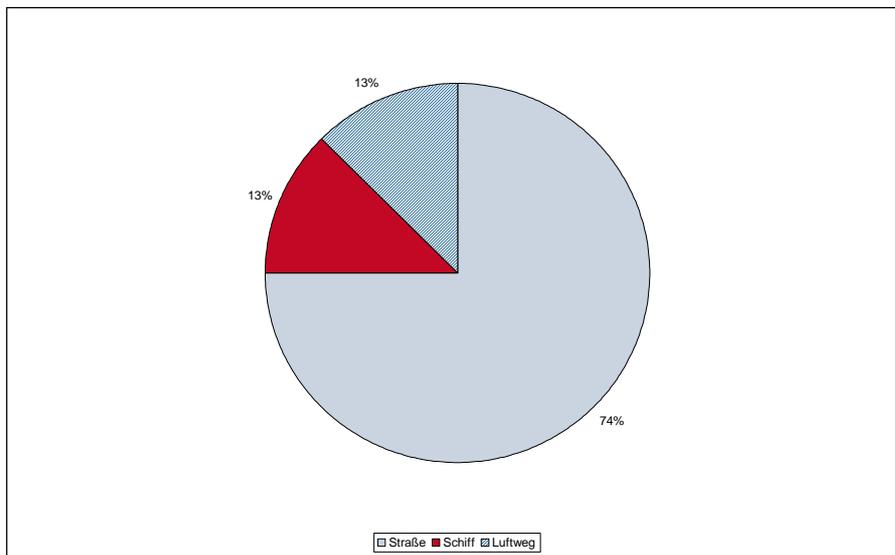


Abb. 77 Wird die feste Querung Einfluss auf die Geschäftssituation dänischer Unternehmen haben? (n=7)

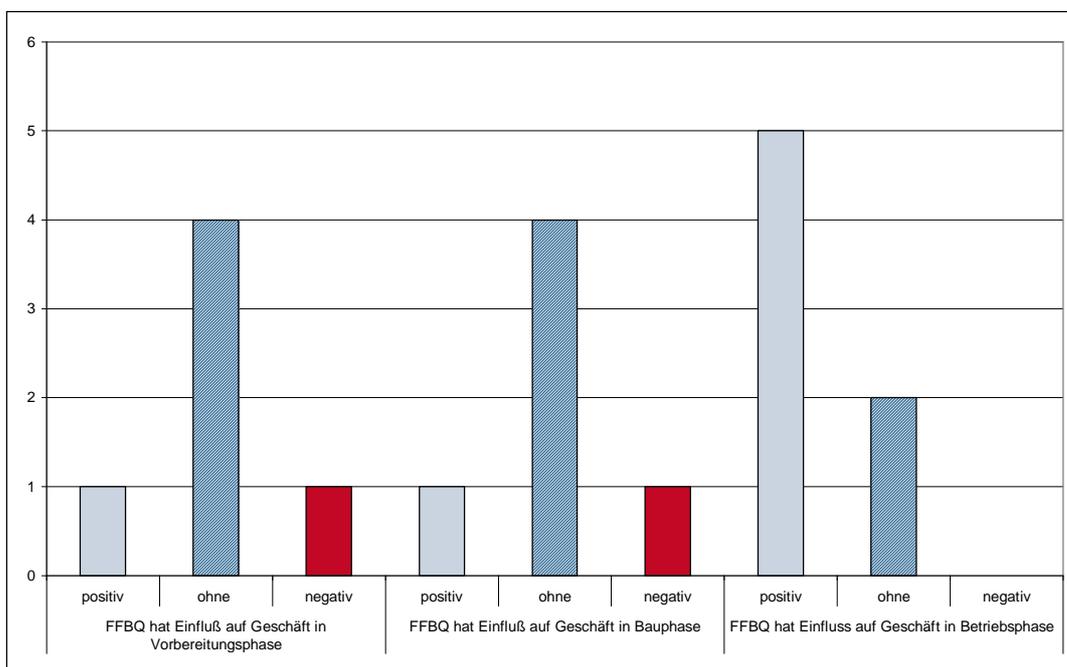


Abb. 78 Welche Effekte/ Auswirkungen erwarten Sie generell durch FBQ und welche Effekte sind für Ihr Unternehmen von Bedeutung? (n=43)

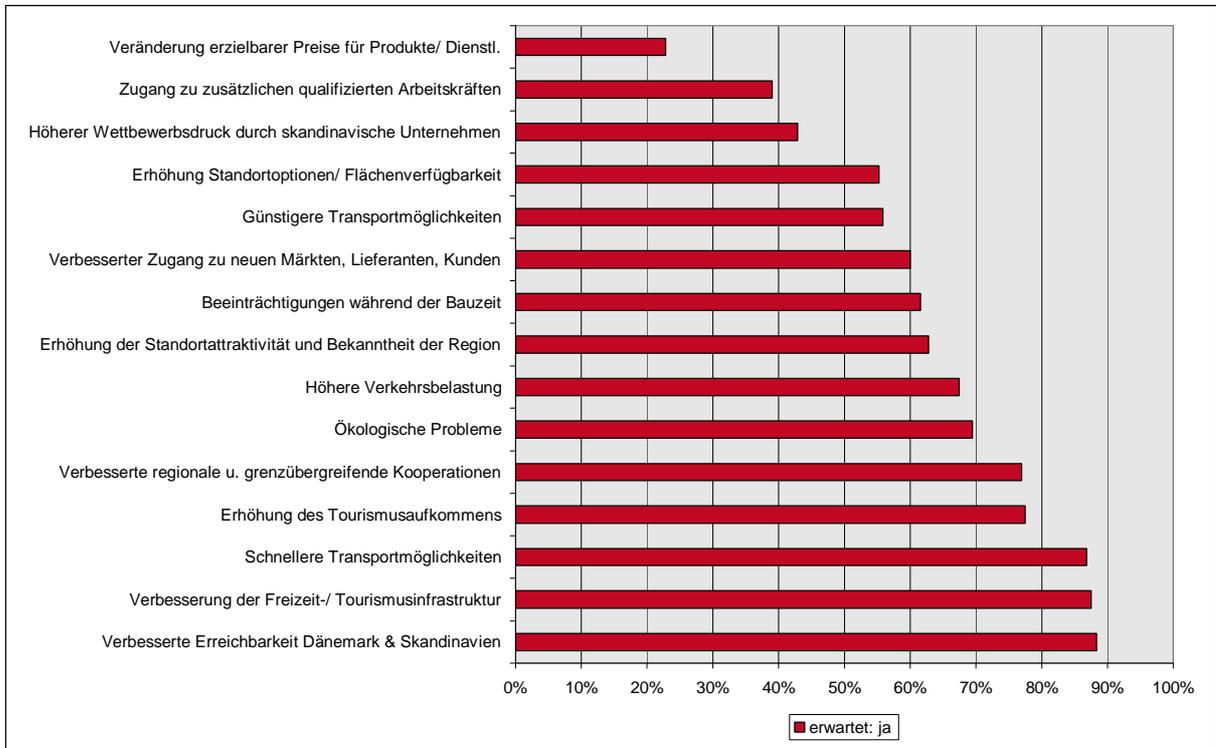
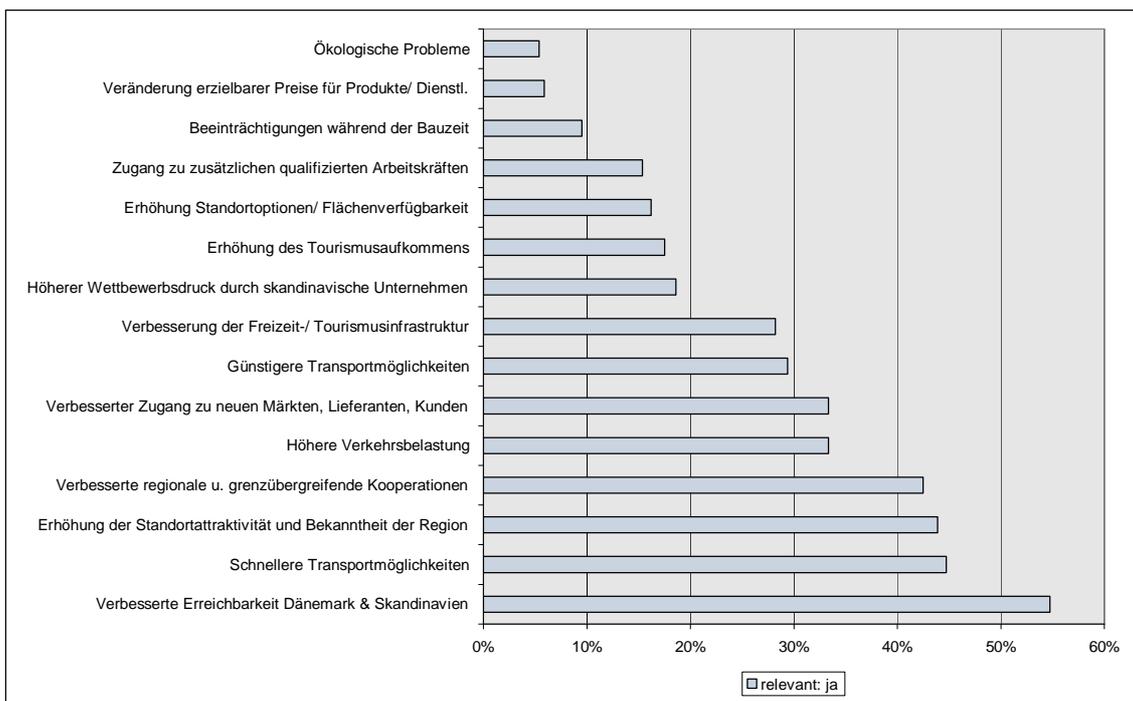


Abb. 79 Relevanz der Effekte für die Unternehmen (n=43)



**Abb. 80 Planen Sie mittel- bis längerfristig Veränderungen Ihres Betriebsstandortes?
(n=43)**

