



Feste Querung  
des Fehmarnbelt  
Chancen nutzen

Mehr Wirtschaft.

## Inhalt

Über Fakten informieren	5
Notwendigkeiten berücksichtigen	7
Chancen erkennen	9
Unterstützung erhalten	14
Zukunft gestalten	18

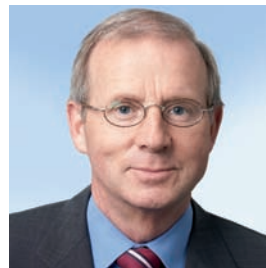
## Chancen nutzen

Am 29. Juni 2007 haben sich Dänemark und Deutschland in Berlin grundsätzlich darauf verständigt, eine feste Querung über den Fehmarnbelt zu bauen. Die Fehmarnbeltquerung wird die siebtgrößte Überführung weltweit. Damit wird ein Schlüsselprojekt schleswig-holsteiner Verkehrspolitik realisiert.

Die Entscheidung für die Fehmarnbeltquerung ergibt sich aus verkehrlichen Notwendigkeiten. Sie birgt gerade für das Land Schleswig-Holstein und die Fehmarnbelt-Region eine Reihe von Chancen. Es geht jetzt darum, diese Chancen zu erkennen und zu nutzen. Dafür ist die Initiative der Region ebenso erforderlich wie die Unterstützung durch das Land.

Die Landesregierung wird in enger Abstimmung mit dem Kreis und der Insel Fehmarn Möglichkeiten und Konzepte erörtern und nach Wegen suchen, die eine verträgliche und zukunftsweisende Umsetzung dieses wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojektes möglich machen. Dazu wird das Land beispielsweise gemeinsam mit der Region einen Arbeitskreis „Feste Fehmarnbeltquerung“ etablieren.

Wir werden an der Seite der Fehmaraner stehen und sie mit Rat und Tat unterstützen.



Dietrich Austermann  
Minister für Wissenschaft,  
Wirtschaft und Verkehr



Peter Harry Carstensen  
Ministerpräsident  
des Landes Schleswig-Holstein

## Über Fakten informieren

Ab Ende 2018 sollen Auto- und Bahnfahrer den 19 Kilometer langen Fehmarnbelt zwischen Puttgarden auf der Insel Fehmarn und dem dänischen Rödby auf der Insel Lolland überqueren können – ohne auf eine Fähre angewiesen zu sein. Das Brückenprojekt einschließlich der Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen in Dänemark und Deutschland kostet insgesamt etwa 5,5 Milliarden Euro. Der dänischen Regierung ist das Riesensanftwerk so wichtig, dass sie die notwendigen Staatsgarantien in Höhe von rund 4 Milliarden Euro für den privat finanzierten Querungsbau allein tragen will. Die Refinanzierung erfolgt durch die Nutzer mittels Maut- und Trasseneinnahmen. Zudem übernimmt Dänemark die Kosten für die dänische Hinterlandanbindung sowie die Kosten der zu gründenden Projektgesellschaft. Deutschland trägt rund 840 Millionen Euro für die diesseitigen Straßen- und Schienenhinterlandanbindungen. Schleswig-Holstein wird sich in Höhe von 60 Millionen Euro am Ausbau der B 207 beteiligen.

Seit Beginn der Untersuchungen zur Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung in 1992 hat die Landesregierung die Projektidee unterstützt. Mit Kabinettsbeschluss vom 14.12.1999 hat sie sich für eine feste Querung über den Fehmarnbelt ausgesprochen. Der Koalitionsvertrag von CDU und SPD in Schleswig-Holstein vom April 2005 enthält die feste Fehmarnbeltquerung als vorrangig zu realisierendes Projekt. Am 29. Juni 2007 haben sich die Verkehrsminister Deutschlands und Dänemarks im Beisein des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers auf eine Absichtserklärung zur Realisierung einer festen Fehmarnbeltquerung verständigt. Danach wurden die erforderlichen Förderanträge für Mittel aus dem Programm für das Transeuropäische Verkehrsnetz gestellt. Bis zum Jahresende 2007 sollen ein Staatsvertrag ausgearbeitet und die weiteren Realisierungsschritte abgestimmt werden. Zudem steht die parlamentarische Behandlung in Deutschland, Dänemark und Schleswig-Holstein noch aus.





Im Januar 2006 besuchte Ministerpräsident Peter Harry Carstensen den dänischen Regierungschef Anders Fogh Rasmussen. Ein wichtiges Thema der Gespräche war u.a. auch die feste Fehmarnbeltquerung. Foto: Staatskanzlei Schleswig-Holstein

Am 29. Juni 2007 haben sich Deutschland und Dänemark in Berlin auf eine Absichtserklärung zur Realisierung einer festen Querung über den Fehmarnbelt verständigt. Von links: Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dietrich Austermann, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und sein dänischer Amtskollege Flemming Hansen. Foto: Picture Alliance



## Notwendigkeiten berücksichtigen

In den Jahren 1970 bis 2001 ist die Güterverkehrsleistung in Deutschland um 350 Prozent gestiegen. Bis zum Jahr 2015 sagen Experten eine weitere Steigerung der Güterverkehre um 55 Prozent voraus. Hauptgrund dafür ist die zunehmende Globalisierung der Wirtschaft und für Schleswig-Holstein auch die dynamische Entwicklung im südwestlichen Ostseeraum. Die Planung der Verkehrswege für morgen muss solche Entwicklungen schon heute berücksichtigen. Es geht beim Bau einer festen Fehmarnbeltquerung nicht darum, etwa den Straßenverkehr einseitig zu stärken oder das Ziel „from road to sea“ zu konterkarieren. Die erwarteten Verkehrszuwächse bergen vielmehr Wachstumschancen für alle Verkehrsträger. Es geht also darum, Vorsorge zu treffen, dass Verkehre auch in Zukunft effizient abgewickelt werden und Schleswig-Holstein weiterhin lebenswert bleibt.

Die Vogelfluglinie ist geografisch die kürzeste Verbindung zwischen Zentraleuropa und Skandinavien. Personen- und Güterverkehre können heute mit Fähren über den rund 19 km breiten Fehmarnbelt gelangen. Mit der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt in Dänemark im Jahre 1997 hat sich der Schienengüterverkehr jedoch von der Vogelfluglinie auf die 160 km längere, dafür aber durchgehende Jütlandlinie verlagert. Hier ist mit einer umweltfreundlichen Rückverlagerung von Verkehren zur Vogelfluglinie zu rechnen, wenn die feste Fehmarnbeltquerung eröffnet wird.

## Chancen erkennen



**Prof. Dr. Manfred Zachcial, Seeverkehrsexperte vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL):** „Die geplante feste Querung des Fehmarnbells wird keine durchschlagenden negativen Auswirkungen auf den Lübecker Hafenumschlag haben.“ Zachcial schätzt, dass nach Fertigstellung der Fehmarnbeltbrücke zwischen Fehmarn und Rödby in Dänemark maximal fünf Millionen Tonnen an Umschlag an der Travemündung verloren gehen. „Das braucht in Lübeck aber niemanden zu beunruhigen. Durch die Zunahme der Güterströme sowie neue Fährlinienangebote wird der Verlust mittel- bis langfristig mehr als wettgemacht“, so der Seeverkehrsexperte.

Schleswig-Holstein erwartet ebenso wie Dänemark eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Fehmarnbelt-Region. Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Fehmarnbeltquerung gehören dazu insbesondere **neue Arbeitsplätze in der Bauphase, aber auch in der späteren Betriebsphase.** Die Bauindustrie sowie ihre Zulieferbetriebe, Service- und Logistikunternehmen werden von dem Brückenbau profitieren. Hier geht es für die Firmen darum, Initiative zu ergreifen und sich an Ausschreibungen zu beteiligen.

Aber mehr noch: **Wo leistungsstarke, effiziente Verkehrswege sind, siedeln sich weitere Unternehmen** an. Sie wiederum sorgen für die wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitsplätze in der Region und sichern damit den Wohlstand. Eine feste Querung über den Fehmarnbelt ist ein wichtiger Baustein zur weiteren Entwicklung Schleswig-Holsteins und insbesondere des südöstlichen Landesteils.

Im **Tourismus auf Fehmarn** und in der Region wird es Veränderungen geben – angefangen beim Gastwirt oder Pensionsbesitzer, der seine Zimmer künftig auch an diejenigen vermieten kann, die an der Querung mitbauen. Wenn die Brücke von beiden Seiten gebaut wird, sind auch auf Fehmarn zusätzliche Arbeitsplätze in nennenswertem Umfang zu erwarten.

Der **Bau der Brücke** selbst kann zum **Besuchermagneten** werden, ebenso wie es zum Beispiel die Großbaustelle „Potsdamer Platz“ in Berlin nach der Wiedervereinigung war, wo der Fortgang der Arbeiten für die Besucher in einer Ausstellung an Ort und Stelle aufbereitet und ständig aktualisiert wurde. Über die Baustelle der Brücke über den Großen Belt in Dänemark informierte in den 90er Jahren ebenfalls ein Besucherzentrum direkt am Fuß der neuen Brücke.

**Kaj Ikast, früherer dänischer Verkehrsminister,** hat nicht nur die Entlastung der jütländischen Autobahnen sowie den wirtschaftlichen Aufschwung in der Fehmarnbelt-Region im Auge, wenn er von den Vorzügen der geplanten Brücke über den Fehmarnbelt spricht. Ikast: „Auch für den Tourismus wird diese Brücke gut sein. Damit wird viel mehr dänischen Touristen die Möglichkeit eröffnet, Urlaub in Deutschland zu machen, auch weil es durch die Brücke einfacher zu erreichen ist.“



Für die **Ministerpräsidenten der drei norddeutschen Länder** Hamburg (Ole von Beust), Niedersachsen (Christian Wulff) und Schleswig-Holstein (Peter Harry Carstensen) ist der Bau der festen Beltquerung eine „historische Chance, die Wirtschaftswachstum im norddeutschen Raum generieren wird.“



**Wolfgang Halbedel, Wirtschaftsminister in Lübeck,** stand der Brücke vor einigen Jahren noch kritisch gegenüber. Heute sieht er die Vorteile: „Das JA zur Brücke über den Fehmarnbelt ist eine Riesenchance für uns. Wir haben ein Glückslos gezogen. Für die Hansestadt geht es darum, in Autobahnnähe neue Gewerbegebiete auszuweisen, um als Wirtschaftsstandort noch attraktiver zu werden.“

**Stig Vestergaard, Bürgermeister, Lolland:** „Wir rechnen mit einem sehr positiven Wirtschaftswachstum auf Lolland und Falster. Wir haben eine Menge Kontakte zu vielen Industrieunternehmen hergestellt und werden ihnen Gewerbeflächen an der Autobahn anbieten. Ich hoffe, dass wir eine engere Zusammenarbeit mit unseren deutschen Freunden erreichen können.“



---

Der **Weg von Hamburg nach Kopenhagen** wird über die geplante feste Fehmarnbeltquerung **deutlich kürzer**. Beträgt die Fahrzeit heute noch fast fünf Stunden, so wird man über die feste Beltquerung mit dem PKW immerhin eine Stunde und 15 Minuten schneller am Ziel sein und mit der Eisenbahn sogar eine Stunde und 45 Minuten.

---

Kürzere Strecken, kürzere Fahrzeiten und der damit verbundene geringere Kraftstoffverbrauch werden insbesondere beim **Güterverkehr zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes** beitragen – das ist ganz nebenbei ein Beitrag zur Bewältigung der größten Aufgabe im Umweltschutz in unserer Zeit. Dies ist durch eine Studie aus dem Jahre 2005 zu den „Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung auf Luftemissionen“ belegt. Durch die Einstellung bzw. erhebliche Einschränkung des Fährverkehrs ist mit einer Reduzierung des noch ungefilterten Verbrauchs an Umwelt belastenden Kraftstoffen durch die Fähren zu rechnen.

---

Dänemark hat bereits **Erfahrungen mit zwei Brückenbauwerken** in vergleichbarer Größenordnung wie die geplante 19 km lange feste Fehmarnbeltquerung:

- Zur rund 18 km langen Querung über den **Großen Belt** (1997 eröffnet) gehören zwei Brücken, eine Insel und ein Tunnel. Die Ostbrücke überspannt eine 1,5 km breite internationale Schifffahrtsstraße mit einer Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt von 65 Metern.
- Zur rund 16 km langen Querung über den **Öresund** (2000 eröffnet) gehören ein Tunnel, eine künstliche Insel und eine Hochbrücke. Die Hochbrücke überspannt auf 490 Metern Länge eine Schifffahrtsstraße mit einer Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt von 57 Metern.

Beide festen Querungen stießen lange bevor sie gebaut wurden bei der dänischen Bevölkerung zunächst verbreitet auf Ablehnung und Bedenken. Heute weiß man diese

Zwischen Fehmarn (im Vordergrund) und dem dänischen Lolland soll bis Ende 2018 eine feste Verbindung entstehen. Über den 19 km breiten Fehmarnbelt wird die weltweit siebtgrößte Querung entstehen. Foto: Fehmarnbelt Development Joint Venture



Verbindungen zu schätzen – in Dänemark, aber auch in Schweden. Sie werden von der großen Bevölkerungsmehrheit als positiv empfunden. Die Wege zueinander sind schneller, einfacher und billiger geworden. Die seit Jahren anhaltend gute Wirtschaftslage Dänemarks soll auch auf die Brückenprojekte zurück zu führen sein.

Über den innerdänischen Großen Belt hat sich beispielsweise nach Öffnung der Brücke (1997/1998) der Personenverkehr von 1996 bis 2001 verdoppelt. Neun Prozent davon sind auf wirtschaftliches Wachstum zurückzuführen, zehn Prozent werden anderen Verkehrswegen wie Fähren und Fluglinien zugeschrieben, und beachtliche 31 Prozent sind Verkehre, die auf die verbesserte Infrastruktur zurückzuführen sind (vgl. Sund & Bælt, 2002).

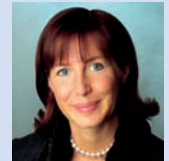
Mit der Öffnung der schwedisch-dänischen Querung über den Öresund im Jahre 2000 ist in begleitenden Studien (Copenhagen Economics, 2005) ein langsames, aber kontinuierliches Zusammenwachsen der Öresundregion nachgewiesen worden. Mit dazu beigetragen haben sicherlich zahlreiche grenzüberschreitende Projekte, die auch von der Europäischen Union unterstützt worden sind. Derartige Chancen bieten sich jetzt verstärkt auch für die Fehmarnbelt-Region.

In einer im Februar 2006 erstellten Regionalstudie wurden u. a. die Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung auf die jeweiligen Regionen (Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt) untersucht. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die feste Fehmarnbeltquerung beiden Regionen positive wirtschaftliche Impulse vermitteln wird. Die Chancen sind bedeutender als die Gefahren. Die Gutachter mahnen zugleich, dass beide Regionen von sich aus aktiv werden und konkrete Maßnahmen ergreifen sollten, um die Chancen der festen Fehmarnbeltquerung zu nutzen – am besten gemeinsam.



**Karen Prange, Tourismus-Unternehmerin seit 1953 auf Fehmarn:** „Als die ersten Windräder auf die Insel Fehmarn kamen, gab es Proteste, weil befürchtet wurde, dass dies die Touristen vertreiben könnte. Heute kommen viele Menschen nach Fehmarn, weil es hier Windräder gibt und man diese umweltfreundliche Technologie zur Stromerzeugung aus der Nähe kennen lernen möchte. Ich vermute, dass es uns mit der Fehmarnbeltbrücke eines Tages genauso gehen wird.“

**Andrea Gastager, Lübecks Tourismus-Chefin:** „Spitzenreiter der ausländischen Übernachtungen in Lübeck sind traditionell unsere skandinavischen Nachbarn. Mit 97.000 Übernachtungen belegten im vergangenen Jahr die Schweden Platz eins im Auslandsranking, gefolgt von Dänemark mit fast 30.000 Übernachtungen. Durch die Fehmarnbeltquerung wird dies weiter gestützt. Die Brücke wird ein wichtiger Wirtschafts- und Wachstumsmotor für die Tourismuswirtschaft in der Hansestadt sein.“



**René Hedegaard, Krokodilzüchter und Zoobetreiber auf Lolland:** „Wenn die Fehmarnbelt-Brücke endlich gebaut wird, dann können die Menschen auch direkt zu mir kommen. Unsere Regionen dies- und jenseits des Fehmarnbelt werden stärker zusammen wachsen.“

**Dirk Gerdas, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Lübeck:** „Die feste Querung des Fehmarnbelt wird Lübeck und die Region stärken. Ich sehe die Entwicklung sehr positiv. In der Verbindung der Metropolen Hamburg und Kopenhagen steckt ein enormes wirtschaftliches Potenzial, das es auf beiden Seiten der Grenze auszuschöpfen gilt.“



**Dorthe Hjelmroth, Tourismus-Chefin in Korsør** stand der Brücke über den Großen Belt in Dänemark von Anfang an positiv gegenüber. Zehn Jahre nach Öffnung der Brücke hat sie auch die Gewissheit, dass die Brücke „ein Gewinn und eine Chance für Korsør ist. Irgendwann haben das alle verstanden – auch diejenigen, die anfangs vielleicht noch gezweifelt haben.“



## Unterstützung erhalten

Die Landesregierung Schleswig-Holstein wird Fehmarn aktiv unterstützen, wenn es darum geht, die feste Fehmarnbeltquerung für die Region verträglich und zukunftsweisend umzusetzen. Die Förderung aus den unterschiedlichsten Programmen steht für Fehmarn offen. Entscheidend ist, dass förderfähige Projekte ins Leben gerufen werden. Als Fördermöglichkeiten kommen beispielsweise in Frage:

### Zukunftsprogramm Wirtschaft

Das Zukunftsprogramm Wirtschaft bündelt die wirtschafts- und regionalpolitische Förderung in den Jahren 2007 bis 2013. Das Budget von 722 Millionen Euro stammt aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE), aus der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und aus Landesmitteln. Dieses Programm ist eine wichtige Quelle zur Förderung von Projekten auf Fehmarn. Inhaltlich geht es beim Zukunftsprogramm Wirtschaft darum,

---

Wissen und Innovation zu stärken (z. B. Ausbau der Forschungsinfrastruktur, Technologie- und Gründerzentren, betriebliche Innovationen u. v. m.),

---

die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu erhöhen (z. B. die Förderung einzelbetrieblicher Investitionen, die Unterstützung von Regional- und Clustermanagements),

---

die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen und regionale Potenziale zu stärken (z. B. multifunktionale Einrichtungen, Tourismus, Netzwerke zwischen Kultur und Wirtschaft u. v. m.).

---

### Zukunftsprogramm Arbeit

Mit dem Zukunftsprogramm Arbeit setzt die Landesregierung einen klaren Akzent auf Vorsorge, damit Arbeitslosigkeit gar nicht erst entsteht. Vor allem junge Menschen sollen davon profitieren. 216 Millionen Euro stehen dazu und für Investitionen in Weiterbildung und Qualifizierung zur Verfügung, davon kommen 100 Millionen Euro aus dem Europäischen Sozialfonds.

Beim Zukunftsprogramm Arbeit geht es zum Beispiel darum,

---

die Ausbildung zu verbessern,

---

die Perspektiven zu erweitern (z. B. durch berufliche Weiterbildung),

---

die Chancen zu sichern (z. B. durch die Reintegration Langzeitarbeitsloser).

---

Daneben stehen natürlich auch das Zukunftsprogramm Ländlicher Raum und das Zukunftsprogramm Fischerei als weitere Säulen des **Zukunftsprogramms Schleswig-Holstein** grundsätzlich für Förderungen auf Fehmarn und der von der Hinterlandanbindung betroffenen Region offen.

Nähere Informationen zum Zukunftsprogramm Schleswig-Holstein mit seinen vier Säulen erhalten Sie im Internet unter [www.zukunftsprogramm.schleswig-holstein.de](http://www.zukunftsprogramm.schleswig-holstein.de)



## INTERREG IV A

Im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit wird für die grenzüberschreitende **Fehmarnbelt-Region** die Umsetzung der neuen Vision „Etablierung einer funktionierenden maritimen Region im Ostseeraum“ angestrebt. Für die Programmperiode 2007-2013 ist ein Förderprogramm mit folgenden Prioritäten aufgelegt worden:

---

Wirtschaft, Innovation, Maritimes & Umwelt,

---

Grenzüberschreitende Strukturen & Humanressourcen.

---

Insgesamt steht eine Fördersumme in Höhe von 21,5 Millionen Euro zur Verfügung. Auf der deutschen Seite sind öffentlich-rechtliche und halböffentliche Körperschaften und Institutionen im Kreis Ostholstein und der Hansestadt Lübeck förderfähig. Damit können weit gefächerte Maßnahmen zur Lösung spezifischer wirtschaftlicher, ökologischer und soziologischer Fragestellungen und Themen der Fehmarnbelt-Region, die zeitgleich einen Mehrwert für die grenzüberschreitende Kooperation aufweisen, gefördert werden.

Weitere Informationen hierzu finden Sie im Internet unter: [www.fehmarnbeltregion.net](http://www.fehmarnbeltregion.net)

## INTERREG IV B (Ostseeraum)

INTERREG IV B (Ostseeraum) ist ein europäisches Programm der transnationalen Zusammenarbeit zur Raumordnung, es fördert Aktionen zur integrierten räumlichen Entwicklung, zur Vernetzung und zum Austausch von Erfahrungen auf der regionalen und kommunalen Ebene bei der interregionalen Zusammenarbeit. Dieses Programm weist eine Fördersumme in Höhe von 208 Millionen Euro für öffentlich-rechtliche und gleichgestellte Körperschaften und Institutionen aus den Ostseeanrainerregionen auf. Für die Programmperiode 2007-2013 sind folgenden Prioritäten zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, des territorialen Zusammenhalts und der nachhaltigen Entwicklung der Ostseeregion aufgestellt worden:

---

Innovationsförderung,

---

Externe und interne Erreichbarkeit,

---

Management der Ostsee als gemeinsame Ressource,

---

Förderung attraktiver und wettbewerbsfähiger Städte und Regionen.

---

Weitere Informationen hierzu finden Sie im Internet unter: [www.eu.baltic.net](http://www.eu.baltic.net)

## Zukunft gestalten – Fehmarnbelt-Region

Die geplante Brücke über den Fehmarnbelt wird nach ihrer Fertigstellung Dänemark und Norddeutschland miteinander verbinden. Für die Region nördlich und südlich des Fehmarnbels bedeutet dieser „Brückenschlag“ mehr als eine neue Verkehrsinfrastrukturverbindung: Die feste Querung symbolisiert eine gemeinsame Zukunft der grenzüberschreitenden Fehmarnbelt-Region und soll dem regionalen Kooperationsprozess neue Impulse verleihen.

Unter dem Titel „PROFIL – Fehmarnbelt-Region“ hat der Kreis Ostholstein gemeinsam mit der dänischen Partnerregion Seeland ein durch das EU-Programm INTERREG III A gefördertes Projekt auf den Weg gebracht. Ziel ist die Bildung einer dynamischen Region durch ein Zusammenwachsen der beiden Teilräume nördlich und südlich des Fehmarnbels. Die Fehmarnbelt-Region soll an Identität gewinnen und sich als attraktive Region mit hoher Lebensqualität und als Wirtschaftsstandort mit günstiger Lage am Verkehrskorridor zwischen den beiden wachsenden Metropolen Hamburg und Kopenhagen positionieren.

Zunächst wurde im August 2006 die sog. „Malmöer Vereinbarung“ unterzeichnet. Darin verpflichteten sich das Fehmarnbelt-Forum Ostholstein und das dänische Femern Bælt Forum den begonnenen Prozess der Zusammenarbeit fortzuführen und zu intensivieren – beispielsweise durch den Abbau von Barrieren beim grenzübergreifenden Arbeitsmarkt, durch günstige Regionaltarife für die Nutzung der Fähre bzw. der Brücke oder durch die Vorbereitung der Region auf die feste Fehmarnbeltquerung.

Die Vision für die Fehmarnbelt-Region der Zukunft ist – in Anlehnung an die Öresund-Region oder andere europäische Grenzregionen – die Entwicklung eines eng verknüpften Kooperations- und Lebensraums mit wachsender Identität und zahlreichen gemeinsamen Aktivitäten. Die Landesregierung unterstützt diesen intensiven Austausch nachdrücklich und wird sich nach Möglichkeit mit einbringen.



Herausgeber: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein | Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel |  
Redaktion: Karin Fehlau, E-Mail: [karin.fehlau@wimi.landsh.de](mailto:karin.fehlau@wimi.landsh.de) | An-  
sprechpartnerin: Karin Druba, [karin.druba@wimi.landsh.de](mailto:karin.druba@wimi.landsh.de), Telefon:  
0431/988-4556 | Herstellung: Neue Nieswand Druck GmbH, Kiel |  
Titelmotiv, Karte auf Seite 2 und Luftaufnahme vom Fehmarnbelt:  
Fehmarn Belt Development Joint Venture | Foto zum Vorwort: Götz  
Sommer | ISSN 0935-4719 | September 2007 | Die Landesregierung  
im Internet: <http://www.schleswig-holstein.de> |

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der  
schleswig-holsteinischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf  
weder von Parteien noch von Personen, die Wahlwerbung oder  
Wahlhilfe betreiben, im Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung  
verwendet werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorste-  
henden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet  
werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten ein-  
zelner Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es ge-  
stattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder  
zu verwenden.

Postwurfsendung  
an sämtliche Haushalte

Mehr Wirtschaft.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

[www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de](http://www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de)