

Christian Wichmann Matthiesen (Hg.): *Feste Fehmarnbeltquerung: Regionale Entwicklungsperspektiven*. Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011, 437 S.

Nach vielen Jahren zäher Verhandlung mit der deutschen Bundesregierung traf die dänische Regierung 2008 die Entscheidung, alleine die Verantwortung für die Finanzierung des Baus einer festen Querung über den Fehmarnbelt zu übernehmen. Aufgrund des geringen Interesses auf der Bundesebene wurde die deutsche Seite im Staatsvertrag vom 3. September 2008 lediglich dazu verpflichtet die Hinterlandanbindung auszubauen. Im Gegensatz dazu hatten sich die norddeutschen Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg vehement für eine Realisierung dieses Großprojektes eingesetzt.

Unter diesen neuen Rahmenbedingungen haben sich die regionalen Akteure in der Fehmarnbeltregion das Ziel gesetzt, aus den bereits gemachten Erfahrungen beim Bau der Querungen über den Großen Belt und den Öresund zu lernen und sich so gut wie möglich vorzubereiten, um nach der Eröffnung der festen Querung so schnell wie möglich von diesen profitieren zu können.

Generell wird die feste Fehmarnbeltquerung zum einen als die direkte Verbindung

der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland und zum anderen als Teil eines überregionalen Transportkorridors, dem sogenannten *Scandinavian Link*, der ab 2020 die skandinavische Halbinsel über den Öresund und den Fehmarnbelt mit Kontinentaleuropa verbindet, gesehen.

In diesem Zusammenhang wurde am 28. Januar 2011 in Lübeck die Studie *Feste Fehmarnbeltquerung: Regionale Entwicklungsperspektiven* in Dänisch, Deutsch und Englisch der Öffentlichkeit vorgestellt. Herausgegeben wurde sie von der Aktiengesellschaft *Femern A/S*, die für die Planung und Umsetzung der festen Querung über den Fehmarnbelt zuständig ist. Die wissenschaftliche Federführung oblag dem renommierten dänischen Geographen Christian Wichmann Matthiesen von der Universität Kopenhagen. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl schwedischer, dänischer und deutscher Wissenschaftler und Experten in das Projekt miteingebunden. Die Studie richtet sich vorwiegend an regionale Entscheidungsträger, liefert einen ersten recht breit angelegten Überblick über den Status quo in der Region und wirft durch verschiedene Entwicklungsszenarien einen Blick in ihre künftige Entwicklung.

In der vorangestellten Zusammenfassung legt Matthiesen diesem Buch eine variable Konzeption der Fehmarnbeltregion zugrunde, die dem Untersuchungsgegenstand angepasst wird, im Kern aber von den Kooperationspartnern in der STRING-Kooperation und dem nordwestlichen Teil Mecklenburg-Vorpommerns umrissen wird.

Desweiteren geben Aulin, Rokicki und Schilling in Kapitel 2 eine umfassende Datengrundlage über den aktuellen Stand in der Region im Hinblick auf Bevölkerungsstruktur, demographische Entwicklung, Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Studierende. Im dritten Kapitel erfassen die gleichen Autoren mit Unterstützung von Rydén, Toft, Tranos und Vedby den aktuellen Stand innerhalb der Region im Hinblick auf den Themenbereich Infrastruktur, Verkehr und Logistik. Hier werden Hamburg und die Öresundregion als wichtige Zentren für den Bereich Logistik hervorgehoben und Synergieeffekte aufgezeigt, die durch eine leichtere Zugänglichkeit für die gesamte Region entstehen.

Im vierten Abschnitt liefert Matthiesen die theoretische Grundlage der Studie im Rekurs auf die *Central Place*-Theorie, den *Global City*-Ansatz und *Social Space*-Theorien. Städte werden demnach als Servicezentren, im Hinblick auf ihre Rolle in der internationalen Arbeitsteilung (*Spaces of Places*) und ihre Stellung in

den räumlichen Strömen bzw. ihre internationale Vernetzung (*Spaces of Flow*) betrachtet. In diesem globalen Kontext empfiehlt er in erster Linie die Öresundregion und Hamburg enger miteinander zu verknüpfen, um so die Grundlage für eine gut verknüpfte nordeuropäische Städtegruppe, die im zweiten Schritt auch Stockholm und Berlin einbinden soll, zu schaffen. Eine solche Gruppe könne in der europäischen Städtehierarchie aufrücken und so „zu Entwicklung, Wachstum und Wohlstand beitragen“ (S. 145).

In Anknüpfung an frühere Veröffentlichungen des Kieler Instituts für Regionalforschung und der Syddansk Universitet geben Bröcker, Hermann und Krozhenevych in Kapitel 5 einen Überblick über die wichtigsten Vorteile und Einflussfaktoren auf einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt und erfassen die aktuelle Situation in der Fehmarnbeltregion im Vergleich zur dänisch-deutschen Landgrenze, zur Öresundregion und zur niederländisch-deutschen Grenze. Im Anschluss daran entwickeln sie in Kapitel 6 Pendlerszenarien für 2020. Dabei wird der derzeitige status quo und der Bau der festen Fehmarnbeltquerung mit verschiedenen Intensitäten der Integrationsanstrengungen gegenübergestellt.

Wirtschaftliche Zusammenarbeitspotentiale loten Hermann und Matthiesen in Kapitel 7 mit regionalen Clusteranalysen und

der Benennung von Kooperationsmöglichkeiten in den Bereichen *Life Science*/Gesundheit, Ernährungswirtschaft, IT und Medien, Logistik, Windenergie und erneuerbare Energien sowie Tourismus aus. Aber auch im wissenschaftlichen Bereich zeigt sich nach der Analyse von Find, Matthiesen und Schwarz Potential für die Entstehung eines bedeutenden internationalen Wissenschaftszentrums (Kapitel 8).

Im Folgenden untersuchen Davis Anderson, Åke Andersson, Kettinger und Shyr die potentiellen Auswirkungen einer festen Querung auf den Immobilienmarkt in der Region (Kapitel 9). In Kapitel 10 gibt Birgit Stöber einen Überblick über Potenziale für Zusammenarbeit im Kulturbereich. Ingvar Holmberg gibt schließlich eine Zusammenfassung der Ergebnisse einer *Baseline*-Studie, in der 800 Jugendliche zwischen 18 und 20 Jahren aus der gesamten Region bezüglich allgemeiner Werte und Einstellungen befragt wurden. Insgesamt wird ein hohes Maß an Asymmetrie im Wissen und im Interesse über die bzw. an den jeweiligen Nachbarländern festgestellt. Interessant ist auch, dass im Hinblick auf Mobilität die Kontakte zwischen Dänemark und Schweden gut etabliert sind. Im Gegensatz dazu haben deutsche Jugendliche ein sehr viel größeres Interesse in Schweden und Dänemark zu studieren und zu arbeiten als umgekehrt.

Insgesamt gesehen nimmt die Studie einen stark auf die Großräume Hamburg und Kopenhagen konzentrierten Blickwinkel ein. Unumstritten erscheint, dass die Inbetriebnahme der festen Querung die Grundvoraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum in der Region maßgeblich verändern wird und dass hiervon vor allem die Großstädte und unter Umständen der sie verbindende Korridor profitieren werden. Dadurch tritt die zweite Funktion der festen Querung als Verbindung innerhalb der Fehmarnbeltregion und die Perspektiven für den ländlichen Raum, kleinere und mittlere Städte (insbesondere auch für diejenigen, die außerhalb der Verkehrsachse liegen), in den Hintergrund.

Interessant ist die Betrachtung der Potenziale der Fehmarnbeltregion im Vergleich zu anderen grenzregionalen Prozessen, um mögliche Entwicklungen in der Fehmarnbeltregion ab- und einzuschätzen oder auch die Unterschiede insbesondere zur Öresundregion deutlich zu machen. Insgesamt gesehen wird ein eher positives Bild über die Entwicklungsmöglichkeiten gezeichnet – was aber offenbar vor allem der metropolenlastigen Perspektive geschuldet ist.

Besonders anschaulich wird die Studie durch die Vielzahl von Karten und Graphiken. In manchen Teilen erscheinen die Karten jedoch unvollständig oder die

Auswahl der dargestellten Orte willkürlich (z. B. Abb. 8, S. 23). Dies nicht zuletzt, weil nicht jeder graphischen Darstellung eine klar zugeordnete Beschreibung im Text folgt. Darüber hinaus wird beim Lesen der deutschen Version deutlich, dass es sich hierbei um eine teilweise unpräzise und holprige Übersetzung handelt. So wird beispielsweise aus der Hochschule Wismar eine Universität.

Dennoch bietet die Studie zum ersten Mal einen sehr interessanten Überblick über verschiedene Aspekte, die für die Fehmarnbeltregion zukünftig von Bedeutung sein werden. Auch wenn sie grundsätzlich auf die Erfassung des Status quo und die Zukunft ausgerichtet ist, hätte eine historische Einbettung nicht geschadet. So hätten die verschiedenen Ebenen der Zusammenarbeit besser erfasst und vor allem auch die historischen Verbindungen zu den Prozessen in der Öresundregion und ihre Bedeutung für die Gegenwart herausgearbeitet werden können.

*Magdalena Schönweitz (München)*