

Jütlandroute: Keine Angst vorm Fehmarnbelt

Dänische Logistiker sehen zwei große Vorzüge der Festlandverbindung – die Industrie nördlich der Grenze und die Norweger

Carlo Jolly

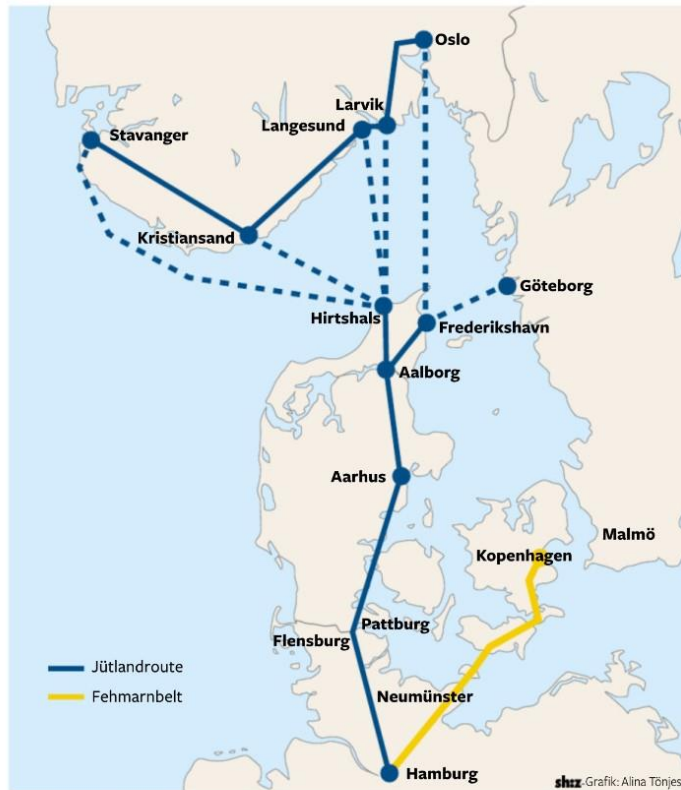
Was wird aus der Region rund um die deutsch-dänische Festlandsgrenze, wenn der Fehmarnbelt in wenigen Jahren die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen über Ostholstein verbindet? Hans-Werner Petersen greift zu einem drastischen Vergleich: „Ohne die Kraft der Skandinavien wird Flensburg zum Fischerdorf“, erklärt der Inhaber des Scandinavian Parks (Handewitt). Wenn der Fehmarnbelttunnel kommt, sieht Petersen Probleme für die Grenzhändler. Deren Interessengemeinschaft vertrete 3000 Beschäftigte und mehr als 800 Millionen Euro Umsatz, sagt Petersen: „Wenn die Energie immer teurer wird, kann ich mir nicht vorstellen, dass die Schweden und Kopenhagener noch über Flensburg fahren.“ Der Wettbewerber der Region sei Hamburg.

Der CDU-Wirtschaftsrat hatte zur Diskussion über neue Verkehrsströme mit dem Fehmarnbelt-Tunnel geladen – nach Wassersleben direkt an die dänischen Grenze. Hier erwirtschaftet die Gemeinde Harrislee die Hälfte ihrer Gewerbesteuern im Grenzhandel.

Jesper Schimann Hansen, Direktor des Transportcenter

in Pattburg, versuchte den Unternehmern auf deutscher Seite jene Alleinstellungsmerkmale aufzuzeigen, die die Jütlandroute durch den neuen Ostseetunnel nicht verlieren werde. Über den Pattburger Logistiknoten würden heute 80 Prozent jener 40 Millionen Tonnen Güter abgewickelt, die jährlich über die deutsch-dänische Grenze kämen. Täglich 3000 Lkw besuchten das Pattburger Logistikzentrum. Auf 500 Hektar nahe der A7, die in Dänemark E45 heißt, beschäftigen 200 Firmen 3000 Mitarbeiter. Und auf der Westseite der Autobahn werde gerade auf 90 Hektar erweitert. „Die, die sich jetzt in Pattburg ansiedeln, würden am liebsten in Flensburg und Umgebung bauen“, sagt Hansen. Bestes Beispiel dafür sei der Sportausstatter Hummel, der viele deutsche Mitarbeiter habe, aber in Pattburg ein großes Zentrallager baue, da es südlich der Grenze keine großen Gewerbeflächen gibt.

Hansen nennt zwei zentrale Standortvorteile der Jütlandroute. Zwar lebten auf Seeland rund um Kopenhagen die meisten Verbraucher. Die dänischen Produktionsfirmen lägen dagegen ganz überwiegend auf Jütland, sagt Hansen mit Blick auf Danfoss, Ecco, Jysk & Co. Das werde sich nicht ändern:



Größer denken: Die deutsch-dänische Region sollte nicht nur Kopenhagen in den Blick nehmen.

„Deshalb habe ich nicht so viel Angst“, sagt der Transportdirektor. Dänische

Prognosen erwarteten 12 Prozent mehr Verkehr bis 2030. Da müsse man sehen,

was der benutzerfinanzierte Beltunnel davon abbekomme.

Die Jütlandroute bleibe auch künftig die Verbindung des Verkehrs aus Norwegen. Das Padborg Transportcenter sei zum Beispiel Umladestation für den gesamten norwegischen Fischhandel. Dabei zeigt der Logistikmanager eine große Karte von Norwegen bis Norddeutschland. Als nächste Stadt südlich von Aalborg und Aarhus ist dort allerdings weder Flensburg noch Rendsburg oder Neumünster eingezeichnet, sondern Hamburg.

Bertram Zitscher vom Wirtschaftsrat weist daraufhin, dass sich Warenverkehre in Teilen sehr wohl verändert. So habe Antwerpen die Jütlandroute bereits jetzt aus ihren Planungen herausgenommen. Und der Flensburger Hauke Präger stellt fest, Ostholstein setze große Hoffnungen in den Fehmarn-Tunnel: „Die sind angefixt von der Situation.“

CDU-Wirtschaftspolitiker Hans-Jörn Arp sagt, Schleswig-Holstein wolle mehr als Transitland sein. Die Kommunen müssten mehr Gewerbegebiete ausweisen.

Fabian Geyer vom Arbeitgeberverband Flensburg – Schleswig – Eckernförde sieht die Kooperation über die dänische Grenze hinweg noch ausbaufähig. Die Idee der deutsch-dänischen Region als Tor nach Norwegen sei zu wenig verankert.