

HANDEL, ARBEIT UND KULTUR

Fehmarnbelt bringt neue Perspektiven




**europa
korridoren**



Der Tunnel hat somit das Potenzial, die Integration auf eine Weise zu fördern, die sowohl Entwicklung als auch Wachstum unterstützt.





**Chancen und
Herausforderungen
für Deutschland
und Skandinavien.**

Vorwort

Im Jahr 2029 wird der Fehmarnbelt-Tunnel zwischen Rødby in Dänemark und Puttgarden auf der deutschen Seite eröffnet. Die neue Verbindung wird die Anbindung Deutschlands, Dänemarks und Südschwedens erheblich verbessern. Der Tunnel schafft die Grundlage für eine Integration der Arbeitsmärkte in den drei Ländern.

Die verbesserte Anbindung bietet direkte Vorteile durch effizientere und schnellere Gütertransporte. Zudem eröffnet sie die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Pendelns, das heute noch nicht möglich ist. Der Tunnel hat somit das Potenzial, die Integration auf eine Weise zu fördern, die sowohl Entwicklung als auch Wachstum unterstützt.

Ein wichtiger Effekt des Tunnels ist auch, dass er unser mentales Bild der Außenwelt verändern kann. Heute wird Schweden als ein von Deutschland getrenntes Land wahrgenommen. Eine Reise nach Schweden bedeutet in eine völlig neue Realität einzutauchen, sei es per Flugzeug oder Fähre. Der Tunnel könnte diese Perspektive grundlegend verändern.

Wie eine neue Infrastruktur das mentale Bild verändern kann, zeigt das Beispiel der Öresundbrücke. Vor ihrem Bau waren Fähren das Hauptverkehrsmittel, um zwischen Dänemark und Schweden zu reisen. Für viele war eine Überfahrt über den Sund ein kleines Abenteuer – ein Wechsel von einer Realität in eine andere. Mit dem Bau der Brücke hat sich dieses mentale Bild grundlegend gewandelt. Die Arbeitsmärkte in der Region Malmö-Kopenhagen sind zusammengewachsen, und viele Menschen arbeiten heute in einem anderen Land als dem, in dem sie wohnen. Immer mehr entscheiden sich auch dafür, den Zug zu nehmen, um über den Sund zu reisen – sei es für Einkäufe, kulturelle Erlebnisse oder soziale Treffen.

Kurz gesagt: Malmö und Kopenhagen, einst zwei getrennte Regionen, sind heute eine eng verbundene und integrierte Einheit geworden – sowohl funktional als auch mental.



Der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet Möglichkeiten für wirtschaftliche Entwicklung sowie soziale und kulturelle Werte.

Wir sind überzeugt, dass eine ähnliche Entwicklung möglich ist, wenn der Fehmarnbelt-Tunnel in Betrieb genommen wird. Die verbesserte Anbindung schafft auch Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung. Die rasche Entwicklung von Örestad in Dänemark und Hyllie in Schweden sind anschauliche Beispiele dafür. Zum gegenseitigen Nutzen hat sich ein bedeutendes Pendeln von Arbeitskräften zwischen den beiden Ländern entwickelt.

Der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet somit Möglichkeiten für wirtschaftliche Entwicklung sowie soziale und kulturelle Werte. Es ist jedoch eine Illusion zu glauben, dass diese Werte von allein verwirklicht werden. Der Tunnel sollte vielmehr als Wegbereiter betrachtet werden. Um die durch Tunnel geschaffenen Potenziale voll auszuschöpfen, bedarf es einer gezielten Planung und Koordination zwischen den beteiligten Ländern. Ziel ist es, den Austausch und die Zusammenarbeit in den Bereichen Beschäftigung, Handel und Kultur zu fördern. Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, die Infrastruktur und Verkehrsanbindung innerhalb der jeweiligen Region zu stärken. Nur so können die durch den Tunnel gewonnenen Zeitvorteile effektiv genutzt werden, ohne dass sie durch Verkehrsstaus und Kapazitätsengpässe in anderen Teilen des Verkehrssystems wieder verloren werden.

Dieser Bericht beleuchtet und diskutiert die Potenziale des Fehmarnbelt-Tunnels sowie die entscheidenden Voraussetzungen, um diese zu verwirklichen.

Ljungby, im März 2025

Mattias Josefsson
Geschäftsführer Europakorridoren



Inhaltsverzeichnis

Starke Infrastruktur als Motor für Entwicklung und Wachstum	8
Die Vision der EU ermöglicht nahtlose Transporte	11
Ein Tunnel, der Europa näher zusammenbringt	15
Wirtschaftliche Chancen und Perspektiven	18
Schnellere Transportzeiten und niedrigere Kosten im Güterverkehr	23
Praktikables Pendeln dank der neuen Verbindung	29
Ein starker Impuls für die Tourismusbranche	33
Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	36

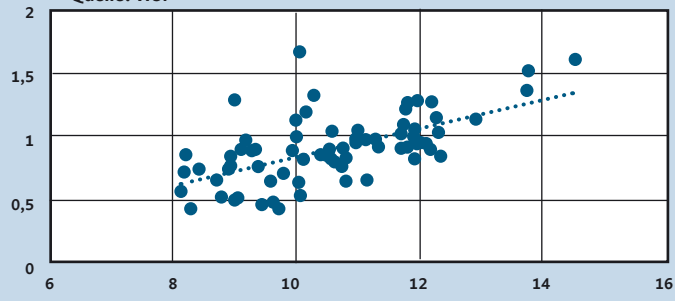
Starke Infrastruktur als Motor für Entwicklung und Wachstum

Das Ziel dieses Berichts ist es, die Möglichkeiten und Herausforderungen, die mit dem Bau des Fehmarnbelt-Tunnels verbunden sind, zu beleuchten. Obwohl der Schwerpunkt klar definiert ist, beginnt der Bericht mit einer Einführung, die die Rolle der Infrastruktur für wirtschaftliches Wachstum und Entwicklung darstellt. Das folgende Argument lässt sich in einem Satz zusammenfassen: Infrastruktur hat keinen eigenen Wert; ihr Wert liegt in der Schaffung von Zugänglichkeit. Zugänglichkeit ist eine Schlüsselkraft, die sowohl das Wirtschaftswachstum als auch die gesellschaftliche Entwicklung vorantreibt.

In den letzten Jahrzehnten hat sich die Größe des lokalen Arbeitsmarktes als einer der zentralen Erklärungsfaktoren für die langfristige Entwicklung einer Region herauskristallisiert. Diese Erkenntnis stützt sich auf die Forschung in der Regionalökonomie und die theoretische Weiterentwicklung der sogenannten neuen ökonomischen Geografie. Studien zeigen, dass die Größe einer Region entscheidend für die langfristige wirtschaftliche Entwicklung ist². Daraus ist der Begriff „Regionalvergrößerung“ entstanden.

Abbildung 1: **Zusammenhang zwischen der Größe von Regionen (x-Achse) und dem Wachstum der Lohnsumme im Zeitraum 1995–2014 (y-Achse).**³

Quelle: WSP



² se exempelvis Stockholms Läns Landsting, En ny ekonomisk geografi, Rapport 5:2013

³ I Tillväxtverket (2018) Tillstånd och trender för regional tillväxt 2018, Rapport

Ein anschauliches Beispiel für das Zusammenspiel von Größe und Wachstum liefert Abbildung 1. Sie illustriert das Wachstum der Lohnsumme – ein Indikator, der sowohl Beschäftigungs- als auch Produktivitätswachstum misst - in verschiedenen Arbeitsmarkregionen im Verhältnis zu ihrer Größe. Wie in Abbildung 1 ersichtlich, ist die Größe des lokalen Arbeitsmarktes allein eine Erklärung für die regionale Variation des Lohnsummenwachstums⁴. Dies hat auch Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung.

Je effizienter das Pendeln zur Arbeit gestaltet ist, desto einfacher fällt es unterschiedlichen Personen, einen passenden Arbeitsplatz auszuwählen. Eine Vielzahl an erreichbaren Arbeitsplätzen erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass Arbeitnehmer eine Arbeitsstelle finden, die ihren Interessen und Qualifikationen entspricht. Umgekehrt ermöglicht ein großes Angebot an Arbeitskräften den Unternehmen, die passenden Kompetenzen zu finden. Dies schafft die Grundlage für höhere Löhne und fördert insgesamt die regionale Entwicklung.

Wachstumsstarke Unternehmen sind in den Metropolregionen und den lokalen Arbeitsmärkten größerer Städte angesiedelt – dort, wo das Matching zwischen Arbeitskräften und Unternehmen am effektivsten funktioniert.

Insbesondere für Doppelverdienerfamilien spielt ein gut differenzierter Arbeitsmarkt eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Wohnortes.⁵ Mit einem hohen Anteil an Doppelverdienerhaushalten gewinnt der Vorteil großer lokaler Arbeitsmärkte zusätzlich an Bedeutung. In der Vergangenheit zog ein Haushalt in der Regel um, wenn der Mann eine neue Arbeitsstelle antrat. Heute kann ein solcher Umzug jedoch die zweite erwerbstätige Person daran hindern, eine geeignete Arbeitsstelle zu finden oder sich beruflich weiterzuentwickeln. In einer gleichberechtigten Gesellschaft, in der auch die Kinder zunehmend in Familienentscheidungen einbezogen werden, sind Haushalte weniger bereit, umzuziehen. Stattdessen werden Jobwechsel oder Studienbeginn oft durch Pendeln gelöst, anstatt einen Umzug in Betracht zu ziehen.

In dicht besiedelten Regionen, in denen vermehrtes Pendeln praktisch umsetzbar ist, trägt dies nicht nur zum regionalem, sondern auch zu nationalem Wachstum bei. Die nationale Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit sind daher auf starke Arbeitsmärkte mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeitskräften und Arbeitsplätzen angewiesen.

4 OECD har i olika studier visat dessa samband internationellt. I The Metropolitan Century - highlights, OECD 2015 ang. tillväxt i urbana regioner: ”for each doubling in population size, the productivity level of a city increases 2-5%”

5 Björk, C (2006) I regionförstorings spår, KTH 2006



Die Vision der EU: Nahtlose Transporte ermöglichen



Im Eisenbahnsektor verfolgt die EU den klaren Willen, alle größeren Städte der Union mit einem Schienennetz zu verbinden, das Geschwindigkeiten von mindestens 160 km/h ermöglicht.

Der Transportsektor bildet einen der Grundpfeiler der EU-Zusammenarbeit und spielt eine zentrale Rolle für die Mobilität von Personen, Waren und Dienstleistungen. Er macht einen beträchtlichen Teil der Wirtschaft aus und trägt über 9 Prozent zur Bruttowertschöpfung der EU bei. Allein im Jahr 2016 steuerten Verkehrsdienstleistungen etwa 664 Milliarden Euro zur Bruttowertschöpfung bei und boten 11 Millionen Menschen Beschäftigung. Das Ziel der EU-Verkehrspolitik ist es, effiziente, sichere und umweltfreundliche Mobilitätslösungen bereitzustellen und gleichzeitig die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Industrie zu schaffen, die Wachstum und Arbeitsplätze fördert ⁶.

Im Eisenbahnsektor verfolgt die die EU den klaren Willen, alle größeren Städte der Union mit einem Schienennetz zu verbinden, das Geschwindigkeiten von mindestens 160 km/h ermöglicht. Bis 2040 soll dieses Netz Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erlauben. Darüber hinaus setzt die EU auf eine Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bis 2030 und eine Verdreifachung bis 2050.

Die unzureichende Kapazität im Eisenbahnsektor ist auf EU-Ebene ein bekanntes Problem. Im sogenannten Scandinavian-Mediterranean Corridor wird die Eisenbahnstrecke Lund – Mjölby als Engpass für den Transport von Kontinentaleuropa nach Nordeuropa identifiziert. Westlich der E4 ist ein Korridor für zukünftige Hochgeschwindigkeitszüge im Rahmen des TEN-T Programms vorgesehen. Dieser Korridor hat jedoch nach dem Regierungsbeschluss vom Dezember 2022, das neue Hauptstreckensystem nicht weiter auszubauen, derzeit keine Priorität.

Ebenso wird darauf hingewiesen, dass Kapazitätsengpässe in Norddeutschland, insbesondere hinsichtlich der Anbindung an Hamburg und Berlin ⁷ ein bedeutendes Problem darstellen. Hervorzuheben ist jedoch, dass die dänischen Investitionen in die Eisenbahnstruktur zwischen

6 https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_sv

7 https://www.kombiconsult.com/wp-content/uploads/2024/11/0_2024-11-21_CoFo-1_ETC_ScanMed_Guding-presentaion_final_out.pdf

¹⁰ Abbildung 2: The Trans-European Transport Network (TEN-T) The Scandinavian-Mediterranean Corridor





Das TEN-T-System spielt dabei auch aus militärischer Perspektive eine bedeutende Rolle. Die Initiative zur militärischen Mobilität der EU zielt darauf ab, eine schnelle und reibungslose Verlegung von Militärpersonal innerhalb der Union zu ermöglichen.

Kopenhagen und Rødby als ausreichend betrachtet werden, um die erwartete erhöhte Nachfrage nach Zugtransporten nach der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels zu bewältigen.

Ein weiterer Grund für die Stärkung des Eisenbahnnetzes in der EU liegt in der Sicherstellung der Verteidigungsfähigkeit im Kriegsfall. Der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine hat die Aufmerksamkeit innerhalb der EU verstärkt auf Fragen der nationalen Sicherheit und Verteidigungsbereitschaft gelenkt. Das TEN-T-System spielt dabei auch aus militärischer Perspektive eine bedeutende Rolle. Die Initiative zur militärischen Mobilität der EU zielt darauf ab, eine schnelle und reibungslose Verlegung von Militärpersonal innerhalb der Union zu ermöglichen ⁸.

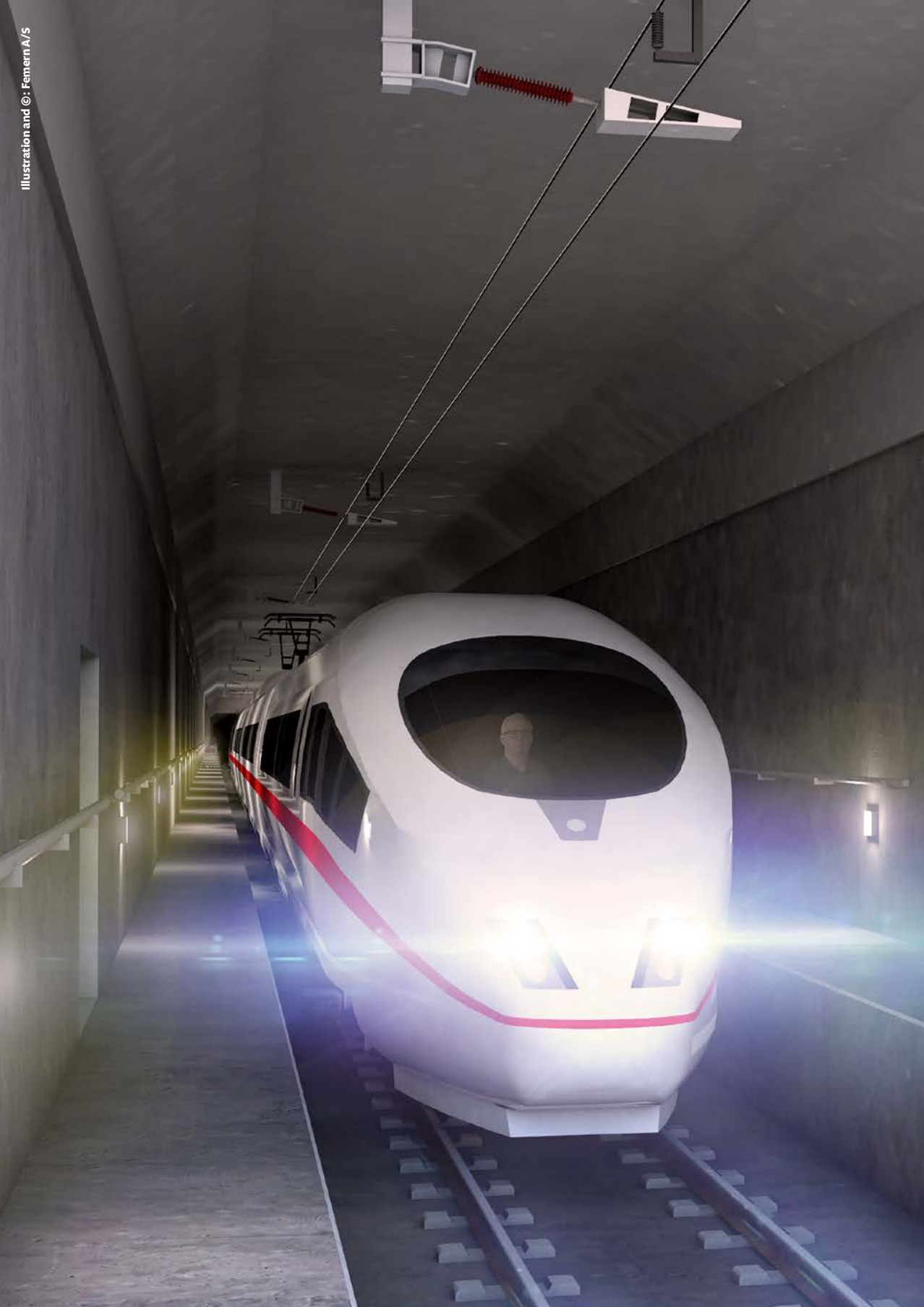
Die Fehmarnbelt-Verbindung ist ein integraler Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) der EU und zählt zu den fünf herausragendsten Projekten innerhalb von TEN-T, um Europa noch stärker zu vernetzen.

Der Bau der eisenbahntechnischen Teile des Tunnels wird maßgeblich durch EU-Mittel gefördert – insgesamt etwa 1,3 Milliarden Euro, was rund 15 Milliarden schwedischen Kronen entspricht. Zusätzlich stellt die EU auch finanzielle Mittel bereit, um das Eisenbahnnetz im dänischen und deutschen Umland des Tunnels zu stärken ⁹.

8 European Commission: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

9 <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/Fehmarnbelt/fehmarnbelt-fixed-link.html>

10 <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/Fehmarnbelt/fehmarnbelt-fixed-link.html>



Ein Tunnel, der Europa näher zusammenbringt

Die Fehmarnbelt-Verbindung ist ein 18 km langer Tunnel, der Dänemark (Rødby) mit Deutschland (Puttgarden) verbindet. Derzeit dauert die Überfahrt mit der Fähre rund 45 Minuten, hinzu kommen Lade- und Entladezeiten. Nach der Fertigstellung des Tunnels wird die Reisezeit auf 7 Minuten mit dem Zug und 10 Minuten mit dem Auto verkürzt.

Die Fertigstellung des Tunnels wird die Erreichbarkeit zwischen Nordeuropa und Skandinavien erheblich verbessern. Laut Schätzungen könnte der Güterverkehr bis zum Jahr 2035 verdoppelt werden. Prognosen von Femern A/S zufolge könnte der Zugverkehr zwischen Dänemark und Deutschland von derzeit 10 auf bis zu 100 Züge pro Tag ansteigen. Die Streckenführung des Tunnels und seine Verbindungen zu Deutschland, Dänemark und Schweden werden in der Abbildung 3 dargestellt ¹¹.

Die Vereinbarung zum Bau der Fehmarnbelt-Verbindung wurde im September 2008 zwischen Dänemark und Deutschland geschlossen. Der Hauptgrund für diese Entscheidung lag in der Einschätzung, dass eine feste Verbindung zwischen den beiden Ländern die Erreichbarkeit deutlich verbessern und sowohl Entwicklung als auch Wachstum fördern würde. Dies sollte durch eine intensivere Pendelarbeit, eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Unternehmen sowie eine schnellere und effizientere Güterabwicklung erreicht werden. Neben den wirtschaftlichen Vorteilen wurden auch kulturelle und soziale Gewinne aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit erwartet.

Dänemark ist für den Bau des Tunnels verantwortlich. Ein spezielles Unternehmen, Femern A/S, wurde für die Planung, Durchführung und Finanzierung des Projekts gegründet. Die Kosten werden auf 52,6 Milliarden dänische Kronen geschätzt ¹².

11/12 Femern A/S <https://femern.com/>

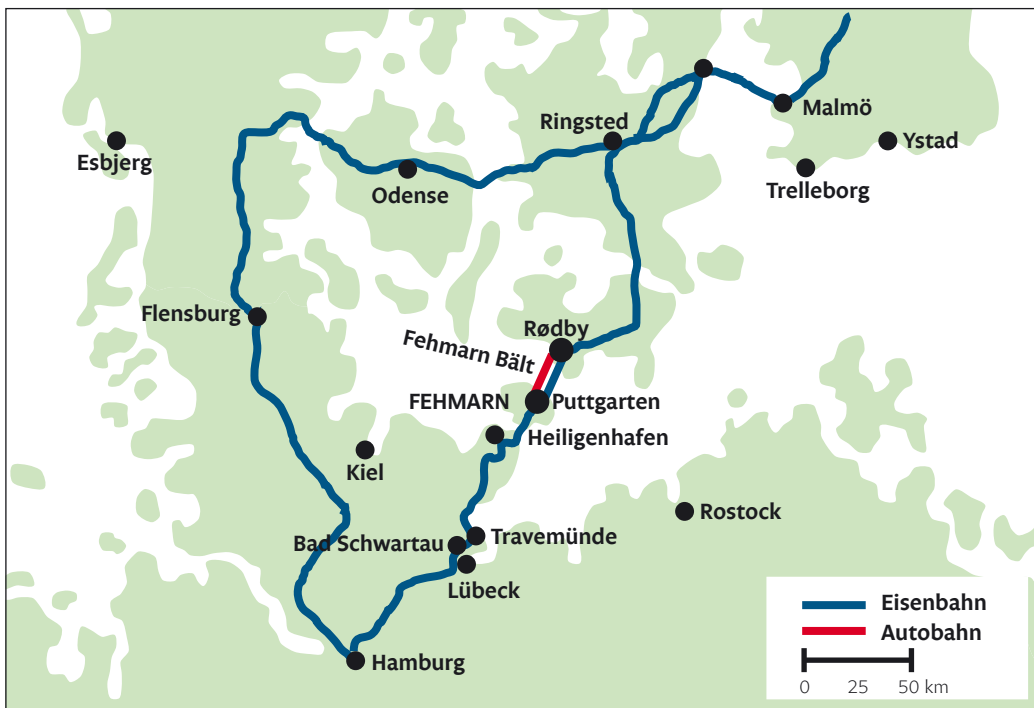


Abbildung 3: **Der Fehmarnbelt-Tunnel und seine Verbindungen zu Deutschland, Dänemark und Schweden** ¹³

Der Tunnel schafft Nähe

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird im Jahr 2029 für den Verkehr freigegeben und bietet Deutschland eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit zu Skandinavien im Vergleich zu heute. Für den Schienenverkehr zwischen Kopenhagen und Hamburg beträgt die Reisezeit mit der Fähre derzeit rund fünf Stunden. Nach der Eröffnung des Tunnels wird dieselbe Strecke in etwa zweieinhalb Stunden zurückgelegt werden können. Die Zeitersparnis resultiert nicht nur aus dem Bau des Tunnels, sondern auch aus umfangreichen Modernisierungen der Eisenbahnnetze in Dänemark und Deutschland. In Dänemark wird aktuell die Bahnstrecke Sydbanen zwischen Kopenhagen und Rødby ausgebaut. Die Strecke wird elektrifiziert und durchgängig zweigleisig erweitert, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden ¹⁴. Die Arbeiten sollen bis

¹³ <https://bmdv.bund.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/Fehmarnbelt/fehmarnbelt-fixed-link.html>

¹⁴ <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sydbanen>

2029 abgeschlossen sein, sodass die Reisezeit zwischen Kopenhagen und der Station Lolland Syd (12 km vom Hafen Rødby entfernt) dann nur noch etwa eineinhalb Stunden beträgt. Auch auf der deutschen Seite wird die Eisenbahnstrecke zwischen Puttgarden und Hamburg modernisiert. Die Strecke Puttgarden–Lübeck wird bis 2029 so ausgebaut, dass Zuggeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h möglich sind. Die Strecke Lübeck–Hamburg ermöglicht derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Überlegungen zu weiteren Aufrüstungen für höhere Geschwindigkeiten sind im Gange, aber noch wurden keine Entscheidungen getroffen.

Auf der schwedischen Seite sind Investitionen in neue Gleise zwischen Lund und Hässleholm sowie die Entscheidung zur Realisierung der Bahntrasse Ostlänken entscheidend. Diese Maßnahmen sind notwendig, um der steigenden Nachfrage nach Schienentransporten nach der Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels gerecht zu werden. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Strecke zwischen Hässleholm und Linköping ein potenzieller Engpass für den Transport zwischen Deutschland und dem Kontinent nach Mittel- und Nordschweden sowie in umgekehrter Richtung werden könnte.

Die Aufrüstungen der Eisenbahnnetze auf der dänischen und deutschen Seite führen somit zu erheblichen Verkürzungen der Reisezeiten zwischen verschiedenen Zielorten. In der folgenden Tabelle werden die aktuellen Reisezeiten für die Strecke Kopenhagen – Hamburg mit den erwarteten Reisezeiten im Jahr 2029 verglichen. Dies berücksichtigt den Fehmarnbelt-Tunnel sowie die modernisierten Eisenbahnstrecken in Dänemark und Deutschland.

Tabelle 1: **Reisezeiten Kopenhagen – Hamburg heute und 2029** ¹⁵

	Reisezeit heute	Reisezeit 2029
Regionalzug		
Hamburg – Kopenhagen	05:30	03:18
Fehmarn – Kopenhagen	02:45	01:39
Fehmarn – Lübeck	01:28	00:49
Lübeck – Hamburg	00:47	00:47
Fehmarn – Hamburg	02:15	01:39
Hamburg – Malmö	05:00	03:48
Expresszug Hamburg – Kopenhagen		02:30

¹⁵ DB Netz AG, Banedanmerk (2018) & Femern Development
www.femern.info

Wirtschaftliche Chancen und Perspektiven

Die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen hängt maßgeblich von einer guten Erreichbarkeit und einer leistungsfähigen Infrastruktur ab. Eine optimale Erreichbarkeit von Rohstoffen und Absatzmärkten ist dabei essenziell. Schnellere, kostengünstigere und zuverlässigere Transporte ermöglichen es Unternehmen, ihre Logistik zu optimieren und Prozesse effizienter zu gestalten. Niedrigere Transport- und Reisekosten führen zu einer Erweiterung der Märkte. Geringere Transportkosten erleichtern den Handel, und ein steigendes Handelsvolumen bringt gesamtwirtschaftliche Vorteile mit sich. Eine gut entwickelte Infrastruktur verbessert außerdem die Möglichkeiten, qualifizierte Arbeitskräfte zu rekrutieren – sowohl hochqualifizierte Fachkräfte als auch spezialisierte Facharbeiter (wie Elektriker, Dreher oder Maschinenführer). Größere lokale Arbeitsmärkte erhöhen die Wahrscheinlichkeit, passende Mitarbeiter für Unternehmen zu finden. Wachstumsstarke Unternehmen sind vor allem in Metropolregionen und in den Arbeitsmärkten größerer Städte zu finden – dort, wo das Matching von Angebot und Nachfrage besonders effizient funktioniert.

Deutschland und Schweden verbindet eine lange Tradition des Handelsaustauschs, die bis in die Hansezeit zurückreicht. Diese Handelsbeziehungen haben starke Netzwerke zwischen Unternehmen geschaffen, die sowohl die Unternehmensentwicklung als auch das Wirtschaftswachstum fördern. Die verarbeitende Industrie in beiden Ländern weist in vielen Bereichen Ähnlichkeiten und Kompatibilität auf, was eine Grundlage für den intensiven Austausch bildet. Unternehmen aus beiden Ländern konkurrieren miteinander, arbeiten aber gleichzeitig als Partner zusammen. Viele Waren werden exportiert, später reimportiert und als Teil eines anderen Produkts weiterverarbeitet oder veredelt¹⁶. Femern A/S, die staatliche Organisation hinter dem Tunnelprojekt, geht davon aus, dass der Fehmarnbelt-Tunnel eine starke deutsch-schwedisch-dänische Region schaffen wird, die von der verbesserten Erreichbarkeit erheblich profitiert. Durch die physische Integration entstehen neue Möglichkeiten für Unternehmensentwicklungen und Pendelarbeit. Der Tunnel beseitigt einen zentralen Engpass auf der wichtigsten Nord-Süd-Infrastrukturlinie Europas, dem



Geringere Transportkosten erleichtern den Handel, und ein steigendes Handelsvolumen bringt gesamtwirtschaftliche Vorteile mit sich.

¹⁶ Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

Skandinavien-Mittelmeer-Korridor (The Scandinavia-Mediterranean corridor)¹⁷. Heute ist Deutschland Schwedens wichtigster internationaler Handelspartner.

Im Jahr 2023 gingen 10,5 Prozent der schwedischen Exporte nach Deutschland, während 16,7 Prozent der schwedischen Importe aus Deutschland kamen. Der Handel zwischen beiden Ländern ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen, was unter anderem auf die starke Performance der Automobilindustrie zurückzuführen ist¹⁸. Der Wert der deutschen Exporte nach Schweden belief sich im Jahr 2023 auf 342 Milliarden Kronen, was 17 Prozent der gesamten importierten

Tabelle 2: **Deutscher Export nach Schweden**¹⁹

Jahr	Wert (Milliarden US-Dollar)	Jahr	Wert (Milliarden US-Dollar)
2017	28,8	2021	31,7
2018	30,4	2022	31,0
2019	28,2	2023	32,3
2020	27,8		

Waren ausmacht. Auch für Deutschland ist Schweden ein bedeutender Handels- und Importpartner. Die deutschen Importe aus Schweden hatten 2023 einen Wert von etwa 221 Milliarden Kronen. Mehr als 10 Prozent der schwedischen Warenausfuhren sind für den deutschen Markt bestimmt²⁰.

Schwedens Importe aus Deutschland umfassen überwiegend Maschinen, Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten, chemische Produkte und Elektronik. In den letzten Jahren ist zudem der Import von Lebensmitteln deutlich gestiegen. Zu den wichtigsten schwedischen Exportgütern nach Deutschland zählen Papier und Zellstoff, Maschinen und Maschinenteknik, Arzneimittel, Kraftfahrzeuge, Metalle sowie chemische Produkte²¹.

Auch der schwedisch-deutsche Handel mit Dienstleistungen spielt eine wichtige Rolle. Im Jahr 2023 erreichte das Handelsvolumen 175 Milliarden Kronen, davon entfielen 98 Milliarden Kronen auf schwedische

17 <https://www.worldfinance.com/infrastructure-investment/fehmar-nbelt-fixed-link-to-accelerate-european-trade>

18 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Tyskland åter i topp för svensk export

19 United Nations COMTRADE database on international trade

20 Ekonomifakta (2024) Sveriges handelspartners - varuexport 2023

(Regionala byggbehovsberäkningar 2021-2030 - Boverket)

21 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

Importe und 77 Milliarden Kronen auf schwedische Exporte. Damit ergibt sich ein Gesamtvolumen des Waren- und Dienstleistungshandels zwischen den beiden Ländern von etwa 737 Milliarden Kronen²². Bis Mitte 2024 haben sich mehr als 2.300 schwedische Unternehmen in Deutschland niedergelassen und rund 155.000 Arbeitsplätze geschaffen²³. Die bedeutendsten schwedischen Investitionen konzentrierten sich auf die Regionen Hamburg, Bremen, Sachsen und Baden-Württemberg. Zu den größten schwedischen Investoren in Deutschland gehören Vattenfall, Electrolux, IKEA, H&M, SKF und SEB²⁴. Umgekehrt sind in Schweden rund 1.400 deutsche Unternehmen aktiv, die etwa 90.000 Menschen beschäftigen. Die meisten dieser Unternehmen befinden sich in den Metropolregionen Stockholm, Göteborg und Malmö²⁵. Diese Zahl entspricht ungefähr der Beschäftigtenzahl der fünf größten schwedischen Unternehmen in Schweden (Volvo AB, Volvo Car AB, Samhall AB, Postnord AB und Scania AB)²⁶. Zu den größten deutschen Investoren in Schweden zählen E.ON, die Volkswagen Group, Siemens Energy, Mercedes, DHL, Lidl, Schenker, BMW, Uniper, Bosch, Siemens und BASF²⁷.

Der starke Konsum in Schweden hat dazu geführt, dass sich zahlreiche deutsche Einzelhandelsketten wie Lidl, Hornbach und Bauhaus erfolgreich in Schweden etabliert haben. Darüber hinaus haben große Infrastrukturprojekte in und um Stockholm sowie in anderen schwedischen Regionen renommierte Bauunternehmen wie Hochtief, Bilfinger Berger, Strabag und Züblin angezogen²⁸. Ein anschauliches Beispiel für die Bedeutung der vernetzten Wirtschaft zeigte sich in der sogenannten „Zementkrise“ (Cementakrisen), bei der der fortgesetzte Kalkabbau des deutschen Unternehmens Heidelberg Materials infrage gestellt wurde. Dieser Fall wird nun vor dem Gericht (Mark- und miljödomstolen) geprüft.

Es gibt viele Anzeichen dafür, dass der bereits heute intensive Austausch zwischen Deutschland und Schweden in Zukunft weiter an Dynamik gewinnen wird. Schweden durchläuft derzeit eine umfassende industrielle Entwicklung, die vor wenigen Jahren kaum vorstellbar war.



Die neu entstehenden Arbeitsplätze entstehen überwiegend im Produktionssektor für Güter, die für externe Märkte – größtenteils außerhalb Schwedens – bestimmt sind, und nicht im Dienstleistungssektor.

22 Källa SCB återgiven i Tysk- Svenska Handelskammarens rapport Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige (2024)

23 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

24 German Trade & Investment – GTAI (2022) Economic overview Germany

25 Tillväxtnanalys (2023) Utländska företag – Statistik 2023:5

26 Torstensson, Simon (2023) Ekonomifakta: Sveriges största företag

27 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

28 Tysk- Svenska Handelskammaren (2024) Affärsförbindelserna mellan Tyskland och Sverige

Die Berichte über neue Industrieansiedlungen häufen sich und spiegeln den rasanten Wandel wider, der sich in der schwedischen Wirtschaft vollzieht. Heart Aerospace investiert massiv in eine große Fabrik für Elektroflugzeuge in Göteborg, während BAE Systems Hägglunds in Örnköldsvik im März 2023 seinen bisher größten Auftrag erhielt. Die Volvo-Gruppe plant zudem, ihre neue Batteriefabrik in Mariestad zu errichten. Besonders im Norden Schwedens zeigt sich diese neue Welle der Industrialisierung deutlich. H2 Green Steel (H2GS) plant, eine Produktionsanlage für Stahl in der Nähe von Boden zu bauen. In Luleå sind sowohl eine Düngemittelfabrik als auch eine Wasserstoff-fabrik in Planung, und in Gällivare errichten LKAB, SSAB und Vattenfall gemeinsam eine Anlage für fossilfreie Stahlproduktion. Auch in umgekehrter Richtung wird ein Anstieg des Gütervolumens erwartet. Wie bereits erwähnt, ist Deutschland heute das größte Herkunftsland für schwedische Importe ²⁹. Zwischen 2011 und 2021 stieg die Anzahl der in Schweden ansässigen deutschen Unternehmen um 425 – ein deutlicher Zuwachs ³⁰.

Prognosen zufolge werden Industrieinvestitionen in den schwedischen Regionen Norr- und Västerbotten in den kommenden Jahren insgesamt 100.000 neue Arbeitsplätze schaffen ³¹. Diese rasante industrielle Expansion stellt die betroffenen Regionen vor erhebliche Herausforderungen. Eine der größten Aufgaben ist die Sicherstellung der benötigten Fachkräfte. Gleichzeitig stellt sich die Frage, wie die produzierten Güter effizient in ihre Absatzmärkte gelangen können. Die neu entstehenden Arbeitsplätze entstehen überwiegend im Produktionssektor für Güter, die für externe Märkte – größtenteils außerhalb Schwedens – bestimmt sind, und nicht im Dienstleistungssektor.

29 Svensk Näringsliv Handelns betydelse för vårt välstånd
(https://www.svensktnaringsliv.se/frihandel/handelns-betydelse-for-ekonomisk-styrka-och-valstand_1216279.html?gad_source=1&gclid=CjwKCAiA74G9BhAEEiwA8kNfpS97EA1KEkvlCguUJ0UQ3xXsqbOHOSg7TF05s5uA6j8XPDEYCbCfhoC9X8QAvD_BwE)

30 Tillväxtnalys (2023) Utländska företag 2012 – Statistik 2023:05

31 <https://www.mynewsdesk.com/se/jobbfestivalen/pressreleases/stort-behov-av-arbetskraft-till-norra-sverige-maanga-kommuner-deltar-paa-jobbfestivalen-3199747>



Schnellere Transportzeiten und niedrigere Kosten im Güterverkehr



Der Bedarf an einem Ausbau des schwedischen Schienennetzes wird durch den Handel mit sperrigen und schweren Gütern, wie Holz und Holzprodukten, besonders deutlich.

Die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit von Rohstoffen und Absatzmärkten ab. Schnellere, kostengünstigere und zuverlässigere Transporte ermöglichen es den Unternehmen, ihre Logistik zu optimieren und effizienter zu gestalten. Niedrigere Transport- und Reisekosten eröffnen größere Märkte. Je niedriger die Transportkosten, desto einfacher wird der Handel, und je größer der Handel, desto größer der gesamtwirtschaftliche Gewinn. Neben den Gütertransportkosten gewinnen auch Zeit und Zuverlässigkeit zunehmend an Bedeutung. Die Fähigkeit, Güter „just in time“ bereitzustellen, ist entscheidend. Viele Unternehmen sind in der Produktion auf die pünktliche Lieferung von Rohstoffen durch andere Unternehmen angewiesen. Der Begriff „just in time“ unterstreicht die Wichtigkeit schneller und verlässlicher Gütertransporte.

Die Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels wird Deutschlands Erreichbarkeit zu Skandinavien erheblich verbessern. Schätzungen zufolge könnte der Güterverkehr bis zum Jahr 2035 verdoppelt werden. Prognosen von Femern A/S legen nahe, dass der Zugverkehr zwischen Dänemark und Deutschland von derzeit 10 auf bis zu 100 Züge pro Tag ansteigen könnte. Wie beim Personenverkehr wird auch beim Güterverkehr ein deutlicher Anstieg nach der Eröffnung des Tunnels erwartet. Im Auftrag von String & Greater Copenhagen hat Sweco Szenarien zu den Auswirkungen des erwarteten Wachstums des Güterverkehrs entwickelt³². Der Bericht zeigt, dass der Fehmarnbelt-Tunnel einen zentralen Engpass im Transportsystem beseitigt, indem er sowohl die Zeit als auch die Kosten für den Gütertransport deutlich reduziert. Eine zentrale Aussage des Berichts ist, dass diese verbesserte Erreichbarkeit neue Möglichkeiten zur Entwicklung eines nachhaltigeren Transportsystems bietet. Sie schafft die Grundlage für einen erweiterten und effizienteren Schienenverkehr. Ähnliche Einschätzungen teilt auch die Deutsch-Schwedische Handelskammer. Es wird erwartet, dass die Fehmarnbelt-Verbindung eine deutliche Zunahme der Nachfrage nach Gütertransporten im Korridor zwischen Norddeutschland, Dänemark und Schweden auslösen wird³³.

32 Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions

33 Tysk-Svenska Handelskammaren (2024) Så förbereder sig logistikföretagen för nya förbindelsen över Fehmarn Bält

In den Grundprognosen der schwedischen Verkehrsbehörde Trafikverket aus dem Jahr 2024, welche die Auswirkungen der Fehmarnbelt-Verbindung berücksichtigen, wird jedoch erwartet, dass die Transportleistung der Eisenbahn nur geringfügig von 22,7 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2019 auf 29,9 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2045 ansteigen wird. Gleichzeitig wird prognostiziert, dass der Straßentransport den stärksten Zuwachs verzeichnen wird – mit einer Wachstumsrate, die nahezu doppelt so hoch ist wie die der Eisenbahn³⁴. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass frühere Prognosen die Entwicklung des Schienenverkehrs häufig unterschätzt haben. Vor 30 Jahren prognostizierte die schwedische Verkehrsbehörde Trafikverket (ehemals Banverket) einen Anstieg des Zugverkehrs um 59 Prozent bis 2010. Tatsächlich betrug der Anstieg jedoch 78 Prozent. Im Gegensatz dazu wurde in früheren Prognosen ein deutlich höheres Wachstum des Auto- und Flugverkehrs vorausgesagt. Die tatsächlichen Entwicklungen zeigten jedoch ein anderes Bild. Der Anstieg des Autoverkehrs blieb weit hinter den Erwartungen zurück, während der Flugverkehr sogar rückläufig war³⁵.

Auch die von Sweco durchgeführten Szenarien zeigen, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Verhältnis zur stark gestiegenen Nachfrage nach Gütertransporten nur geringfügig zunehmen wird. Bis zum Jahr 2040 wird der Anstieg voraussichtlich nicht mehr als 20 Prozent betragen, möglicherweise sogar weniger. Gleichzeitig wird erwartet, dass der Güterverkehr auf der Straße um mindestens 50 Prozent zunimmt. Neben den negativen Auswirkungen auf die Umwelt wird prognostiziert, dass die dargestellten Szenarien zu einer erheblichen Überlastung des Straßennetzes führen werden³⁶.

Es scheint paradox: Trotz einer deutlich steigenden Nachfrage nach Gütertransporten auf der Schiene wird das tatsächliche Wachstum des Schienengüterverkehrs voraussichtlich nur gering ausfallen und deutlich hinter dem der Straßentransporte zurückbleiben.

Sweco kommt zu dem Schluss, dass es mehrere Gründe gibt, weshalb der Straßengüterverkehr signifikant stärker zunehmen wird als der Schienengüterverkehr. Die durch den Tunnelbau erzielte verbesserte Durchlässigkeit des Straßennetzes sowie die damit verbundenen Zeitersparnisse reichen nicht aus, um Anreize für eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene zu schaffen³⁷.

34 Trafikverket (2024) Prognos för godstransporter 2045 Trafikverkets Basprognoser

35 Svenska Dagbladet (2024) Prognosmiss bromsar tåget. 2024-05-03

36 Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

37 A.a

Ein weiterer Grund liegt in den Kostenrelationen zwischen den beiden Verkehrsträgern. Im Jahr 2024 ist der Dieselpreis gesunken, da die Beimischungspflicht (Mischung von Biokraftstoffen) reduziert wurde. Zudem gibt es in Schweden keine Kilometersteuer für Lastkraftwagen. Gleichzeitig sind die Trassengebühren für schwere Güterzüge in Schweden höher als in vielen anderen Ländern und wurden zusätzlich weiter erhöht. Im Juni 2024 beauftragte die Regierung die Verkehrsbehörde Trafikverket, die Trassengebühren zu überprüfen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern ³⁸.

Neben diesen Aspekten zeigt sich ein weiteres Problem, das die Entwicklung des Schienengüterverkehrs möglicherweise noch stärker hemmen könnte. Sweco schätzt in seiner Studie zu den Auswirkungen der Fehmarnbelt-Verbindung, dass Engpässe, mangelnde Zuverlässigkeit und Flaschenhälse im bestehenden Schienennetz ein zentrales Hindernis darstellen. Diese Faktoren beeinträchtigen entscheidend die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ³⁹.

Die Schlussfolgerung von Sweco wird durch Studien der Verkehrsbehörde Trafikverket gestützt. In einer Analyse des Verkehrs auf der Öresundbrücke wird festgestellt, dass bis 2050 zwar ausreichend Kapazität für den Schienenverkehr auf der Brücke selbst vorhanden sein wird, jedoch die Straßen- und Schieneninfrastruktur an Land eine Kapazitätsbegrenzung darstellt ⁴⁰. Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass die wichtigste Maßnahme zur Erhöhung der Schienenkapazität in Südschweden und über den Öresund der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Hässleholm und Lund ist. Im Anschluss daran sollte die Schienenkapazität nördlich von Hässleholm weiter ausgebaut werden ⁴¹.

Zusammenfassend zeigt sich, dass das schwedische Schienennetz, insbesondere die Hauptstrecken, bereits heute überlastet ist. Es besteht keine Möglichkeit, den zusätzlichen Bedarf an Gütertransporten im bestehenden Schienennetz zu bewältigen. Die Unterdimensionierung beeinträchtigt sowohl die Zuverlässigkeit und als auch die Zeit für Gütertransporte erheblich. Die hohe Belastung des Schienensystems erhöht zudem das Risiko von Störungen und Verspätungen.

In Interviews, die im Rahmen des Projekts „Omtag Svensk Järnväg“ durchgeführt wurden, wurde festgestellt, dass viele Unternehmen den Anteil der Schienengütertransporte erhöhen möchten. Dieser Wunsch

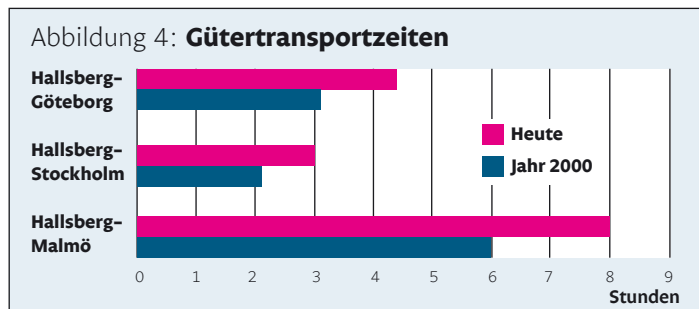
38 Sveriges Regering (20 juni 2024) Uppdrag till Trafikverket att se över banavgifter i det statliga järnvägsnätet

39 Sweco, String. Greater Copenhagen (2022) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

40 Trafikverket (2024) Kapacitet och redundans för transporter över Öresund

41 A.a

wird jedoch durch Herausforderungen wie mangelnde Zuverlässigkeit erschwert ⁴². Die folgende Abbildung verdeutlicht, dass die geplanten Transportzeiten für Güterzüge seit dem Jahr 2000 stark angestiegen sind, wobei der stärkste Anstieg ab 2010 zu verzeichnen ist ⁴³. Die Kapazitätsgrenze des Schienennetzes ist erreicht, insbesondere



angesichts der Prognosen, die eine starke Zunahme des Personenverkehrs vorhersagen. Ein wesentlicher Grund für das begrenzte Wachstum des Schienengüterverkehrs sind die Kapazitätsgengpässe im bestehenden Schienennetz ⁴⁴. In Dänemark wird derzeit das Schienennetz ausgebaut, um der steigenden Nachfrage nach Transporten gerecht zu werden. Auch in Deutschland gibt es Beschlüsse und Pläne, den Schienenverkehr deutlich zu erweitern, Allerdings werden viele dieser Projekte nicht vor der Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels (2029) abgeschlossen sein. In Schweden bestehen erhebliche Probleme im Schienennetz. Eine Studie, die im Auftrag der Region Östergötland und der Region Jönköpings län durchgeführt wurde, unterstreicht, dass die südliche Hauptbahntrasse (Södra stambana) eine der wichtigsten priorisierten strategischen Transportachsen Europas ist... mit wachsendem Bedarf aufgrund des zunehmenden innereuropäischen Handels. Mit den laufenden Ausbauten der doppelspurigen Eisenbahnlinie Ostlänken, der viergleisigen Strecke Malmö-Lund und der festen Verbindung unter dem Fehmarnbelt wird der Zugverkehr im Nord-Süd-Korridor durch Mittel- und Südschweden stark zunehmen.“ ⁴⁵ Ein Bericht der Beratungsfirma WSP zeigt, dass der Güterverkehr auf der Hauptbahntrasse Södra stambana besonders stark auf der Strecke Alvesta – Älmhult ausgeprägt ist. Diese Strecke hat bereits heute eine hohe Kapazitätsauslastung.

⁴² Jagrén, Lars (2024) Industribroms eller industrilyft? Omtag Svensk Järnväg

⁴³ Tillväxtverket, Tillstånd och trender 2020, rapport 0357

⁴⁴ String, Greater Copenhagen, Sweco (2023) Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions. Report 2023-03-31

⁴⁵ AL Railadvice (2023) Rapportutkast: Idéstudie Vätterlänken

Auch der Personenverkehr auf den Strecken Älmhult-Hässleholm und Alvesta-Älmhult weist eine hohe Auslastung auf ⁴⁶.

Bei sehr hoher Kapazitätsauslastung steigt die Störanfälligkeit erheblich, und der Verkehr ist im Verhältnis zur verfügbaren Kapazität der Strecke rund um die Uhr intensiv. Eine hohe Kapazitätsauslastung erschwert auch die Planung von Wartungsarbeiten. Da sowohl die Anzahl der Personen- als auch der Güterzüge hoch ist, besteht die Gefahr eines erhöhten Wettbewerbs zwischen beiden Verkehrsarten. Das Potenzial des Tunnels für effiziente Güter- und Personentransporte macht eine Verstärkung des Schienennetzes unabdingbar. Die aktuellen Kapazitätsengpässe verhindern jedoch eine verstärkte Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene, wie es durch den neuen Tunnel ermöglicht werden könnte. Die Kapazitätsprobleme in Schweden sind bereits jetzt gravierend und werden sich weiter verschärfen, sobald die neue feste Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland fertiggestellt ist. Diese Engpässe betreffen nicht nur schwedische, sondern auch deutsche Unternehmen, die Schweden als Absatzmarkt oder Lieferant nutzen. Der Bedarf an einem Ausbau des schwedischen Schienennetzes wird durch den Handel mit sperrigen und schweren Gütern, wie Holz und Holzprodukten, besonders deutlich. Für bestimmte Handelsgüter ist die Verfügbarkeit eines leistungsfähigen Schienensystems von entscheidender Bedeutung.



Foto: Colourbox

46 WSP (2024) Kunskapsunderlag – Godstransporter Kronobergs län



Praktikables Pendeln Dank der Verbindung



Der Tunnel eröffnet neue Möglichkeiten und verbessert die Zugänglichkeit, sodass die Arbeitsmärkte der drei Länder auf eine Weise verbunden werden, die bisher nicht realisierbar war.

Die Fehmarnbelt-Verbindung stärkt die regionale Entwicklung und Expansion in Norddeutschland. Die neue feste Verbindung nach Dänemark und Schweden eröffnet zudem die Möglichkeit des Pendelns von Deutschland aus – auch wenn dies in vielen Fällen eher nicht auf täglicher Basis erfolgen wird. Die Pandemie und ihre Nachwirkungen haben die Arbeitsbedingungen nachhaltig verändert. Viele Beschäftigte können nun bestimmte Aufgaben effizient von zu Hause aus erledigen, was ihre Entscheidung für einen Wohnort beeinflusst. Für Arbeitnehmer, die nicht jeden Tag physisch am Arbeitsplatz präsent sein müssen, kann das Leben in kleineren und peripher gelegenen Städten attraktiver sein. Obwohl die Reisezeit zur Arbeit länger sein könnte, wird dies durch weniger Arbeitswege insgesamt ausgeglichen. Eine Umfrage der Stiftung Internetstiftelsen zeigt, dass 83 Prozent derjenigen, die im Homeoffice gearbeitet haben, der Meinung sind, dass digitale Fernarbeit gut funktioniert. Zudem möchten sie diese Arbeitsweise auch künftig beibehalten⁴⁷. Eine Interviewstudie der Handelskammer in Stockholm zeigt, dass sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber Vorteile darin sehen, einen Teil der Arbeit von zu Hause aus zu erledigen. Im Durchschnitt bevorzugen beide Gruppen zwei Tage Heimarbeit pro Woche⁴⁸. Ein Bericht der Gewerkschaft Sveriges Ingenjörer stellte außerdem fest, dass die durchschnittliche Entfernung der Ingenieure zum Arbeitsplatz seit 2020 um 20 Prozent oder fast 10 km zugenommen hat⁴⁹.

Trotz der größeren Entfernungen gibt es viele Gründe, die Bedeutung der Öresundbrücke für das Pendeln, den Handel, die Kultur und die Freizeitreisen zu betonen. Die Öresundbrücke hat Schweden und Dänemark in bemerkenswerte Weise verbunden. Eine der auffälligsten Auswirkungen ist der schnell zunehmende Verkehr über die Brücke, der die Integration zwischen dem dänischen und dem schwedischen Teil der Region vorangetrieben hat. Die Brücke hat nicht nur wirtschaftliche Werte geschaffen, sondern auch die positive Integration von Malmö und Kopenhagen gefördert. Sie hat erhebliche Vorteile für Dänemark und Schweden gebracht, insbesondere im Hinblick auf den Arbeitsmarkt und die Wirtschaft, etwa durch verbessertes Pendeln. Doch die Brücke steht auch für kulturelle Integration und soziale Werte, die durch die Begegnung von Menschen geschaffen werden. Der Wert dieser Integrationsprozesse ist bedeutsam, auch wenn er schwer in monetären Begriffen zu quantifizieren ist.

⁴⁷ Sweco (2021) Sveriges nya geografi

⁴⁸ Stockholms Handelskammare (2022) Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden

⁴⁹ Sveriges Ingenjörer (2024) Distansarbetsrevolutionen

Für Arbeitnehmer mit qualifizierten Berufen, die nicht an fünf Tagen in der Woche physisch am Arbeitsplatz anwesend sein müssen, bietet der Tunnel ein interessantes Potenzial. Das Pendeln zwischen Skåne/Kopenhagen und Lübeck/Hamburg – und umgekehrt – könnte mit der Fertigstellung des Tunnels zu einer realistischen Möglichkeit werden. Diese Einschätzung wird durch die enge wirtschaftliche Verflechtung zwischen Deutschland und Schweden untermauert. Viele deutsche Unternehmen sind in Schweden tätig, und die Produktentwicklung erfolgt oft in Zusammenarbeit, bestehend aus Komponenten aus beiden Ländern. In diesen Fällen besteht häufig ein explizites Interesse daran, dass Mitarbeiter an den verschiedenen Produktionsstandorten physisch präsent sind. Dasselbe gilt umgekehrt auch für schwedische Unternehmen mit Aktivitäten in Deutschland.

Das Pendeln zwischen Norddeutschland, Dänemark und Schweden könnte mit der Fertigstellung des Tunnels Realität werden. Der Tunnel eröffnet neue Möglichkeiten und verbessert die Zugänglichkeit, sodass die Arbeitsmärkte der drei Länder auf eine Weise verbunden werden, die bisher nicht realisierbar war. Die Reisezeit von Kopenhagen nach Hamburg wird auf etwa zweieinhalb Stunden verkürzt. Mit der Fertigstellung neuer Hauptbahntrassen in Schweden könnte Hamburg zudem von Stockholm aus in rund fünf Stunden erreichbar sein. Die Fehmarnbelt-Verbindung wird nicht nur zur Stärkung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit beitragen, sondern auch eine entscheidende Rolle bei der Förderung der regionalen Entwicklung und Expansion übernehmen⁵⁰. Abgesehen von den offensichtlichen Vorteilen für die wirtschaftliche Entwicklung könnte eine verbesserte Zugänglichkeit auch die akademische Zusammenarbeit erheblich stärken. Durch optimierte physische Bedingungen und schnellere Reisemöglichkeiten könnten Hochschulen effektiver zusammenarbeiten und der Studentenaustausch deutlich erleichtert werden. Studierende aus Südschweden und Dänemark könnten neue Chancen wahrnehmen, ihr Studium in Lübeck oder Hamburg fortzusetzen. Umgekehrt hätten deutsche Studierende die Möglichkeit, ihr Studium in Schweden oder Dänemark zu absolvieren. Von großer Bedeutung wäre in diesem Zusammenhang auch eine Modernisierung der südlichen Hauptbahntrasse (Södra Stambana) in Schweden. Sie würde die Erreichbarkeit verbessern und den akademischen Austausch entlang der Strecke fördern – ein Gewinn für schwedische, deutsche und dänische Studierende gleichermaßen.

Um vom „neuen“ Arbeitsmarkt zu profitieren, der durch die feste Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark entsteht, sind sowohl eine Erhöhung der Verkehrsfrequenz als auch gezielte Investitionen in die Modernisierung des Schienennetzes erforderlich.

50 <https://malmo.se/Oresundsmetron/Aktuella-nyheter-om-Oresundsmetron/Artiklar-Ometron/2020-12-18-Fehmarn-Balt-tunneln-ar-en-game-changer-for-Sverige.html>



Das Pendeln zwischen Skåne/Kopenhagen und Lübeck/Hamburg – und umgekehrt – könnte mit der Fertigstellung des Tunnels zu einer realistischen Möglichkeit werden.





Ein starker Impuls für die Tourismusbranche

Deutschland belegt den achten Platz auf der globalen Liste der meistbesuchten Länder ⁵¹. Im Jahr 2012 verzeichnete das Land über 407 Millionen Übernachtungen, wobei die Mehrheit der Besucher aus dem Inland stammte. Nur 16 Prozent (69 Millionen) der Gesamtbesucher kamen aus dem Ausland. Unter diesen führten die Niederlande, Großbritannien und die Schweiz, während Dänemark den achten Platz belegte und Schweden noch weiter unten rangierte ⁵².

Während der Pandemie wurde der Tourismus stark eingeschränkt, doch nun sind die Touristenströme wieder zurückgekehrt. Der gesamte touristische Austausch zwischen Schweden und Deutschland (Konsum auf Reisen im Ausland) belief sich auf über 18 Milliarden Kronen, mit starken Zuwächsen in beide Richtungen. Der Umsatz schwedischer Reisenden in Deutschland stieg um rund 10 Prozent, während der Konsum von deutschem Tourismus und Geschäftsreisen in Schweden im Vergleich zu 2022 um knapp 20 Prozent zunahm ⁵³.

Mit der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels entsteht ein erhebliches Potenzial für die Entwicklung des Tourismus in beiden Ländern. Schätzungen zufolge wird der Tunnel eine stark erhöhte Anzahl von Reisen generieren. Bereits im Jahr 2014 besuchten rund 220.000 Schweden Schleswig-Holstein als Touristen, während 670.000 Dänen dasselbe taten. Ein Bericht der Stadt Lübeck hebt das große Potenzial hervor, dass der Tunnel für einen deutlich gesteigerten Tourismus zwischen Schweden, Dänemark nach Norddeutschland mit sich bringen könnte ⁵⁴.

Interesse der Schweden und Dänen an Deutschland

Es gibt zahlreiche Hinweise darauf, dass der Fehmarnbelt-Tunnel bedeutende Chancen für die touristische Entwicklung Deutschlands im Allgemeinen und Schleswig-Holsteins im Besonderen eröffnet. Der Bau des Tunnels bringt eine erhebliche Zeitersparnis für Reisende aus Dänemark und Südschweden mit sich. (Details zu den Reisezeiten und Zeitgewinnen sind in Kapitel 3 ausführlich beschrieben.)

51 UN Tourism (2024) World Tourism Barometer. Issue May 2024

52 World Tourism Organization

53 Tysk-Svenska Handelskammaren. Pressmeddelande 2024-04-19

54 Tysk-Svenska Handelskammaren. Pressmeddelande 2024-04-19

Doch ebenso wichtig wie die reine Zeitersparnis ist das veränderte mentale Bild des Reisens von Dänemark und Schweden nach Deutschland. Derzeit sind die Länder durch eine Fähre zwischen Lolland und Schleswig-Holstein verbunden, die eine Überfahrt von etwas mehr als einer Stunde erfordert. Ab 2029 wird diese Überfahrt mit dem Auto oder Zug nur noch knapp 10 Minuten dauern und einen nahtlosen Übergang zwischen den Ländern ermöglichen.

Schleswig-Holstein zählt zu den Bundesländern Deutschlands, die eine große Anzahl an Besuchern anziehen. Wie in ganz Deutschland wird auch der Tourismus in Schleswig-Holstein größtenteils von inländischen Touristen dominiert. Rund 160.000 Personen sind in der Tourismusbranche des Bundeslandes beschäftigt. Im Jahr 2023 wurden in Schleswig-Holstein 9,7 Millionen kommerzielle Übernachtungen registriert, die zu einem Bruttoumsatz von 30 Milliarden Euro führten ⁵⁵.

Die Tourismusstrategie des Bundeslandes legt einen starken Fokus auf „Nachhaltigkeit“ als Grundlage für die touristische Entwicklung. Die Betonung auf Nachhaltigkeit basiert auf der Notwendigkeit, den Planeten zu schützen, sowie auf den sich ändernden Präferenzen der heutigen und zukünftigen Besucher, die Erlebnisse abseits des traditionellen Massentourismus suchen. Dabei stehen Kultur, Natur und Authentizität im Vordergrund. Das Konzept der Nachhaltigkeit, das Schleswig-Holstein verfolgt, zeigt bemerkenswerte Parallelen zur Strategie von Visit Sweden, die ähnliche Schwerpunkte setzt ⁵⁶. Sollten die Einschätzungen in beiden Ländern über eine steigende Nachfrage nach nachhaltigem Tourismus zutreffen, bietet dies eine vielversprechende Grundlage für einen gegenseitigen Austausch von Besuchern und ein Wachstum des Tourismussektors.

Die Steigerung der Attraktivität Schleswig-Holsteins für ausländische Besucher stellt ein wichtiges Ziel der Tourismusstrategie des Bundeslandes dar. Die Stadt Lübeck ist bereits heute ein beliebtes Reiseziel und der Stadtstaat Hamburg begeistert Besucher aus aller Welt. Die Tourismusstrategie Schleswig-Holsteins legt besonderen Wert auf die Förderung des Binnenlandes und der Küsten als attraktive touristische Ziele. Ein zentraler Aspekt der Strategie ist, dass Investitionen stets mit Rücksicht auf die lokale Bevölkerung erfolgen sollen. Ziel ist es, Übererschließungen zu vermeiden und stattdessen eine nachhaltige

55 Schleswig- Holstein. Ministerium für Wirtschaft – Tourismusstrategie
Schleswig-Holstein 2030

56 Visit Sweden (2021) Det hållbara resmålet Sverige ur ett internationellt perspektiv



Die Betonung auf Nachhaltigkeit basiert auf der Notwendigkeit, den Planeten zu schützen, sowie auf den sich ändernden Präferenzen der heutigen und zukünftigen Besucher, die Erlebnisse abseits des traditionellen Massentourismus suchen. Dabei stehen Kultur, Natur und Authentizität im Vordergrund.

Entwicklung voranzutreiben, die in den Gemeinden vor Ort Werte wie neue Dienstleistungen und Arbeitsplätze schafft ⁵⁷.

Interesse der Deutschen an Schweden

Neun von zehn deutschen Touristen bekunden Interesse an Schweden, und 36 Prozent haben das Land bereits besucht und möchten es gerne erneut bereisen. Deutsche Besucher schätzen es, sowohl Städte als auch ländliche Gegenden zu erkunden und die Vielfalt des Landes zu erleben ⁵⁸.

Es spricht vieles dafür, dass mit der Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels das Interesse der Deutschen an Besuchen in Schweden, insbesondere in den südlichen Regionen, weiter zunehmen wird. Die Region Kronoberg wurde als Beispiel herangezogen, um die aktuelle Situation zu verdeutlichen und das mögliche Wachstum des Tourismus nach der Fertigstellung der Fehmarnbelt-Verbindung zu veranschaulichen.

Die Region Kronoberg verzeichnete im Jahr 2023 über eine Million Übernachtungen, wobei deutsche Besucher seit vielen Jahren die größte Gruppe ausländischer Reisender ausmachen – sie stellen 66 Prozent aller ausländischen Übernachtungen ⁵⁹. Die Region Kronoberg verfügt über 12.000 Ferienhäuser, von denen 4.550 im Besitz von Ausländern sind, hauptsächlich aus Dänemark (2.919 Häuser) und Deutschland (1.369 Häuser) ⁶⁰. Schätzungen zufolge wird die Fertigstellung der Fehmarnbelt-Verbindung zu einem deutlichen Anstieg der Besucherzahlen beitragen. Die vielfältigen Angebote Kronobergs – von Städten und Ortschaften bis hin zu ländlichen Gebieten – werden dadurch noch besser erreichbar. Es wird als wahrscheinlich angesehen, dass Besuche in Kulturlandschaften und der Kauf von Sommerhäusern zunehmen werden ⁶¹.

Nicht nur Touristen profitieren von diesen Entwicklungen. Neben Besuchern und Touristen haben viele Schweden und Deutsche bereits den Schritt gewagt, sich auf der anderen Seite der Ostsee niederzulassen. Laut Eurostat lebten im Jahr 2021 über 29.500 deutsche Staatsbürger in Schweden und fast 19.000 schwedische Staatsbürger in Deutschland ⁶².

57 Schleswig- Holstein. Ministerium für Wirtschaft – Tourismusstrategie Schleswig- Holstein 2030

58 Visit Sweden <https://corporate.visitsweden.com/kunskap/malgrupp/tyskland/kort-om-tyskland/>

59 <https://smalandsturism.se/statistik/#stats-1>

60 Källa SCB

61 Cars, Göran (2024) Fehmarn Bält och Kronoberg. Växjö: Region Kronoberg

62 <https://www.handelskammer.se/handelsfakta>

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

- Die Größe einer Arbeitsmarktregion ist stark mit ihrem Wachstum und ihrer gesellschaftlichen Entwicklung verbunden. Größere Arbeitsmarktregionen zeigen durchweg positivere Entwicklungen im Vergleich zu kleineren Regionen.
- Eine effektive Infrastruktur ist entscheidend für das reibungslose Funktionieren einer modernen Gesellschaft. Die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen hängt in hohem Maße von der Fähigkeit ab, die richtigen Fachkräfte zu rekrutieren und effiziente Lieferketten und Produktionssysteme zu schaffen. Auch aus der Perspektive des Einzelnen sind gute Kommunikation und Zugänglichkeit wichtig. Je reibungsloser das Pendeln zur Arbeit verläuft, desto einfacher ist es, eine Arbeit zu finden, die den Interessen und Qualifikationen entspricht.
- Mit dem Fehmarnbelt-Tunnel entsteht die Möglichkeit, eine Arbeitsmarktregion zu schaffen, die Deutschland, Dänemark und Schweden miteinander verbindet. Der Zugverkehr zwischen Dänemark und Deutschland wird von aktuell 10 auf voraussichtlich 100 Züge pro Tag steigen, und der Güterverkehr könnte sich bis 2035 verdoppeln. Zudem wird die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen auf etwa zweieinhalb Stunden verkürzt.
- Deutschland ist Schwedens bedeutendster internationaler Handelspartner. Im Jahr 2023 gingen 10,5 Prozent der schwedischen Exporte nach Deutschland, während 16,7 Prozent der Importe aus Deutschland stammten. In den letzten Jahren sind Exporte und Importe deutlich gestiegen, und es wird erwartet, dass der Fehmarnbelt-Tunnel den Güter- sowie Pendelverkehr weiter ankurbeln wird.

- Schleswig-Holstein, eines der deutschen Bundesländer mit hoher touristischer Anziehungskraft, steht vor großen Möglichkeiten. Der Tunnel wird nicht nur den Tourismus in Deutschland und vor allem in Schleswig-Holstein fördern, sondern auch zu einem Anstieg deutscher Touristen und Sommerbewohner in Südschweden führen. Die Reisezeitverkürzungen tragen wesentlich dazu bei.
- Der Tunnel beseitigt einen zentralen Engpass im Transportsystem: Die lange Fährfahrt wird durch eine nahtlose 7-minütige Überfahrt ersetzt. Er bietet erhebliche Chancen für Wirtschaftsentwicklung, Pendelverkehr und Tourismus. Jedoch bleibt die Voraussetzung, dass sowohl Deutschland als auch Schweden in ihre nationalen Eisenbahnnetze investieren. Andernfalls besteht das Risiko, dass die durch den Tunnel erzielten Zeitgewinne durch unzureichende Kapazität, Verkehrsstaus und Verzögerungen auf dem Weg zum und vom Fehmarnbelt-Tunnel wieder verloren gehen.



Europakorridoren AB ist der verantwortliche Herausgeber dieser Drucksache.

Adresse: Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby, Schweden.

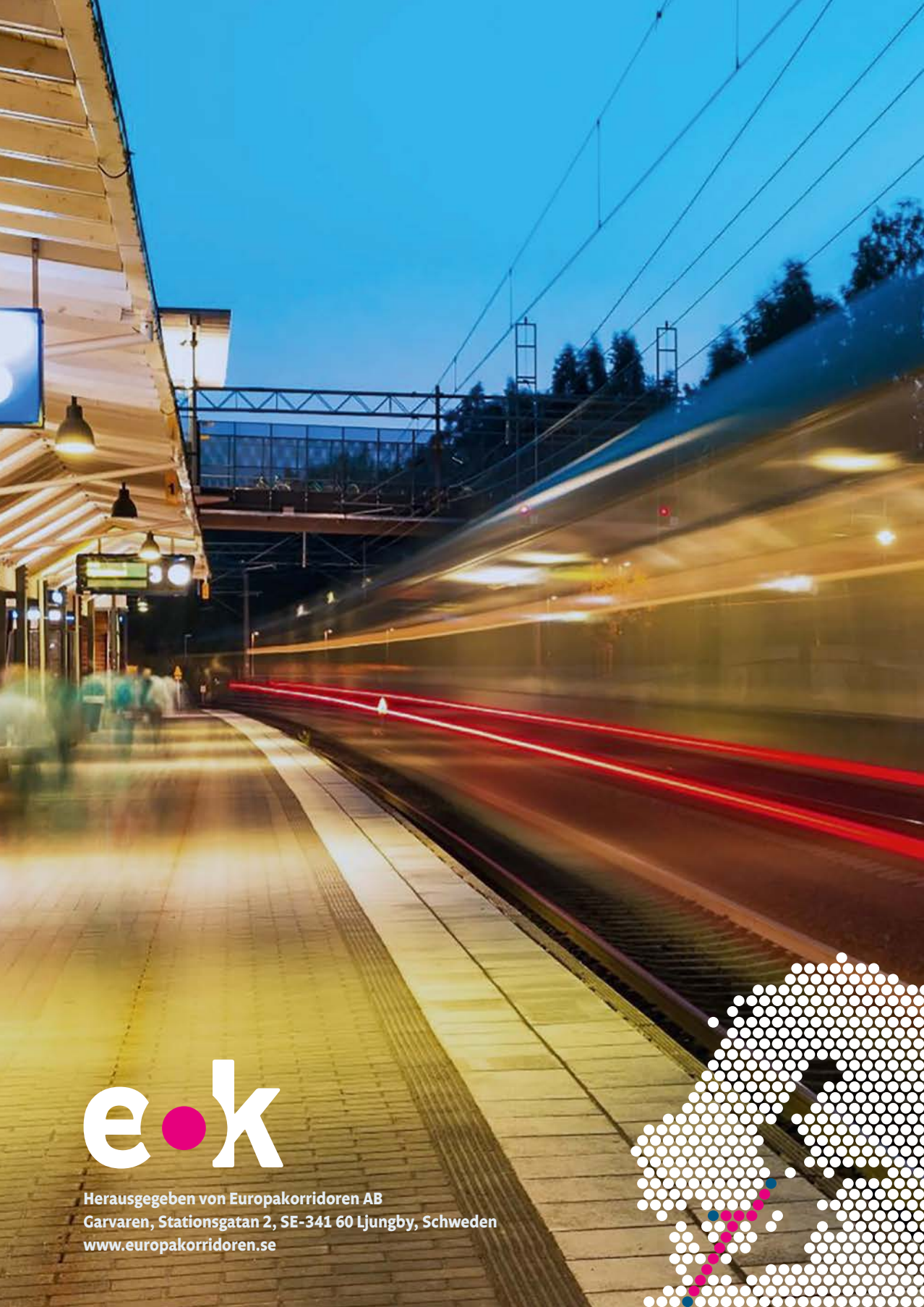
Verantwortlicher Herausgeber: Mattias Josefsson, Europakorridoren AB.

Der Bericht wurde von Professor Göran Cars und Mattias Josefsson verfasst.

Grafische Gestaltung und Produktion: Olle Sjöstedt.

LH Printing in Ulricehamn hat im März 2025 200 Exemplare gedruckt.

Laden Sie die Drucksache digital herunter: www.europakorridoren.se (Rapporter)



e•k

Herausgegeben von Europakorridoren AB
Garvaren, Stationsgatan 2, SE-341 60 Ljungby, Schweden
www.europakorridoren.se

