

Adressat

Stadt Fehmarn

Dokumententyp

Management Summary

Datum

19.01.2026

MACHBARKEITSSTUDIE FÜR EIN ÜBERREGIONALES GEWERBEGEBIET IN PUTTGARDEN AUF FEHMARN

MANAGEMENT SUMMARY



Bildquelle: Femern A/S

MANAGEMENT SUMMARY

Mit dem Entschluss zum Bau der Fehmarnbeltquerung hat sich die wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Perspektive des Standorts Fehmarn verschoben: Am Nadelöhr des zukünftigen Nord-Süd-Verkehrs zwischen Deutschland und Dänemark entlang der Vogelfluglinie bieten sich neue Chancen aber auch Herausforderungen für die Insel. Hier ist zum Beispiel der Arbeitshafen in Puttgarden zu nennen, der für den Bau des Tunnels der Fehmarnbeltquerung und der zugehörigen Anlagen errichtet wurde. Dessen Rückbau nach Fertigstellung der Querung ist zwar vorgesehen, doch im Rahmen der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung zu reevaluieren. Denn die Stadt Fehmarn hat sich im Jahr 2023 in Absprache mit politischen und wirtschaftlichen Stakeholdern dazu entschlossen, den Schwung aus der Infrastrukturentwicklung mitnehmen zu wollen und die **Möglichkeiten für die Etablierung eines überregional ausgerichteten Gewerbestandorts in Puttgarden zu untersuchen**.

Dafür hat die Stadt Fehmarn das Unternehmen Ramboll beauftragt, diese planerisch-konzeptionelle Machbarkeitsstudie für das anvisierte überregionale Gewerbegebiet in Puttgarden auf Fehmarn in Form eines Gewerbe- und Logistikparks sowie die Prüfung einer Nachnutzung des Arbeitshafens zu erstellen. Für die Entwicklung des überregionalen Gewerbestandorts wurde ein abgegrenztes, etwa 47 ha umfassendes Gebiet untersucht. Dieses umfasst die im Rahmen des Baus des Fehmarnbelttunnels temporär als Arbeitshafen genutzte und danach zurückzubauende Fläche, die stillgelegten Gleisanlagen der Deutschen Bahn und die Flächen östlich davon bis hin zur zukünftigen Fehmarnbelt-Trasse. Darüber hinaus sind auch die funktionalen angrenzenden Flächen, etwa der Scandlines zugehörige Fährhafen oder die Fehmarnbeltquerung und die zugehörigen baulichen Anlagen sowie die Hinterlandanbindung für die Untersuchung relevant.

Fährhafen

Scandlines hat die **grundsätzliche Bereitschaft** zugesagt, den Fährhafen für den Umschlag von Gütern, die nicht über ihre eigenen Fährschiffe befördert werden, zu öffnen. Dafür kommt in erster Linie das Fährbett 3 in Frage. Dieser Liegeplatz müsste für eine Nutzung von nicht rollender Ladung jedoch noch baulich angepasst werden. Navigatorischen Vorrang hätten bei einer Mitnutzung des Hafens durch Dritte allerdings immer die Reederei-eigenen Schiffe. In welcher organisatorischen Form eine solche Mitnutzung durch Dritte stattfinden könnte, wäre durch Verhandlungen festzulegen. Die **weitere Entwicklung des Gewerbegebiets mit möglicher Einbindung des Fährhafens für Güterumschlag** sollte deshalb gemeinsam zwischen dem Fährhafenbetreiber und einem künftigen potenziellen Nutzer diskutiert und abgestimmt werden.¹

Arbeitshafen

Im Rahmen der Studie wurde durch Expertinnen und Experten von Ramboll Dänemark eine **Analyse des technischen Zustands** und **der nautischen Gegebenheiten** des von Femern A/S errichteten und betriebenen **Arbeitshafens** durchgeführt.

¹ Scandlines Deutschland GmbH (2025): Gespräch mit Marko Möller, Head of Business Administration and Special Projects

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung sind:

- Der Kai ist **strukturell robust und für eine langfristige Nutzung geeignet**, aber die kurze Lebensdauer der Wellenbrecher in Verbindung mit der Geometrie des Hafens birgt erhebliche Navigationsrisiken für größere Schiffe. Die Optionen sind (1) Investitionen in Layoutänderungen und betriebliche Unterstützung für die weitere industrielle Nutzung oder (2) Umnutzung als Freizeitmarina oder Servicehafen mit angepassten Einrichtungen.
- Die **Lebensdauer** der Wellenbrecher ist eher kurz (15 Jahre), die der Kaimauer lang (50 Jahre). Wenn der Hafen dauerhaft genutzt werden soll, sind somit Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer erforderlich.
- Die **Navigation** ist eine **große Herausforderung**: es gab bereits Unfälle im Zusammenhang mit der Gestaltung, starken Ostwinden und unzureichendem Manövrierraum.
 - **Verbesserungen** könnten durch eine Verlängerung der Wellenbrecher, verbesserte Navigationshilfen, Baggerarbeiten, Schlepper oder Schiffsbeschränkungen erreicht werden.
- Eine **alternative Nutzung** als Yachthafen oder Hafen für Servicefahrzeuge ist möglich, erfordert jedoch eine neue Serviceinfrastruktur und vor allem einen strengeren Wellenschutz
- Wenn der Hafen dauerhaft genutzt wird, müssen **Inspektionen und Wartungsarbeiten** zum Korrosionsschutz durchgeführt werden. Kaianlagen, Entwässerungssysteme und Pflasterungen sind ursprünglich für eine Lebensdauer von 25 Jahren ausgelegt, können jedoch durch ordnungsgemäße Inspektionen und Wartungsarbeiten verlängert werden.

Grundsätzlich könnte die **Nachnutzung des Arbeitshafens allerdings durch die benachbarte Bundeswehr eingeschränkt** werden. Laut Aussagen des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel – K 4) aus dem Jahr 2017 benötigt die Bundeswehr für ihre Marineküstenstation Marienleuchte ein freies Sichtfeld, ein **störungsfreies elektromagnetisches Umfeld und ein möglichst störungsfreies hydroakustisches Signalspektrum**. Entsprechend befürchtet der Marinestandort eine Einschränkung der Überwachungsanlagen durch potenzielle Nachnutzung. Es wären ausschließlich nicht-motorisierte Wasserfahrzeuge zugelassen. Hilfsmotoren von z. B. Segelbooten, die nicht für einen dauerhaften, sondern nur einen zeitweiligen unterstützenden Einsatz als Antrieb des Wasserfahrzeuges vorgesehen sind, werden toleriert. Die marineseitigen Auflagen beschränken somit die Motorisierung von Wasserfahrzeugen auf Hilfsmotoren.²

Nach Rücksprache mit dem Marinekommando im November 2025 bleibt festzustellen, dass die Marine auch in Zukunft an dem **bestehenden Schutzbereich/Sperrgebiet** mit all seinen Auflagen festhalten wird³. Daraus folgt, dass ein **ständiger und dauerhafter gewerblicher Betrieb des Arbeitshafens** mit Motorschiffen **nicht möglich ist**.

² Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel – K 4), Offizielles Schreiben an die Stadt Fehmarn, März 2017

³ Gespräche und Schriftwechsel mit dem Marinekommando Rostock

Einer unausweichlichen Passage kann unter folgenden Vorgaben zugestimmt werden:

- Keine Unterwasserarbeiten, Ankerfallen, übermäßiges Kavittieren (Bildung und das plötzliche Kollabieren von Dampfblasen an schnell bewegten Teilen wie Schiffsschrauben), etc. innerhalb des seeseitigen Sperrgebiets
- Die einfahrenden Fahrzeuge melden sich vor Einfahrt in der Marineunterwassersortungsstelle Marienleuchte auf UHF-Kanal 11 bzw. 16 an; die Marineunterwassersortungsstelle wird deren Anwesenheit innerhalb des Sperrgebiets mitplotten und von Land aus begleiten

Im Rahmen der technischen Analyse des Arbeitshafens wurden auch die **Kosten für die notwendigen Investitionen in die Hafeninfrastuktur** auf Basis der beschriebenen Maßnahmenempfehlungen grob geschätzt.

Tabelle: Aufschlüsselung der erwarteten Kosten einer Nachnutzung des Arbeitshafens

| Maßnahmen | Zu erwartende Kosten (EUR) | Nutzen |
|--|----------------------------|---|
| Ausbaggerung des Beckens | 1,0 – 1,5 Mio. | Verbesserung des Wendekreises innerhalb des Beckens |
| Ausbau der Wellenbrecher | 2,5 – 3,5 Mio. | Verbesserung des Schutzes für den Einfahrtskanal und Liegeplätze |
| Anhebung der Kronenhöhe, Aufbau von Wellenbrechern entlang der Ostseite des Kais | 1,5 – 2,0 Mio. | Bei Bedarf, zum Schutz gegen Überflutung des Hafenbeckens und zur Sicherheit von Gütern und Kaipersonal am Liegeplatz |
| Genehmigungsverfahren | 0,6 – 1,0 Mio. | |
| Erwartete Gesamtkosten einer Nachnutzung | 5,6 – 8 Mio. | |

Die technische Analyse prognostiziert bezüglich der notwendigen Investitionen zur Nachnutzung des Arbeitshafens somit **Gesamtkosten in Höhe von 5,6 bis 8 Mio. Euro**. Darüber hinaus ist generell anzunehmen, dass die jährlichen Betriebskosten (OPEX) für einen Hafen in dieser Größe zwischen 2 und 5 % der Investitionskosten (CAPEX) betragen. Angesichts der geschätzten Investitionen von 5 bis 7 Mio. Euro (exklusive der Kosten für Genehmigungsverfahren) ergibt sich daraus ein Betrag von **100.000 bis 350.000 Euro an Betriebskosten pro Jahr**. Die exakte Höhe hängt allerdings stark von der tatsächlichen Nutzungsart und -intensität ab.

Für die vorläufige Abschätzung der Einnahmen geht Ramboll davon aus, dass Schiffe im Schnitt 24 Stunden im Hafen anliegen. Dabei wird im Best Case-Szenario von 135 bis 180 Schiffsanläufen im Jahr ausgegangen, im **realistischen Case von 90 bis 135 Anläufen**. Wahrscheinlich ist, dass zu Beginn einer möglichen Nachnutzung des Arbeitshafens die Zahlen deutlich geringer ausfallen, und erst mit der Zeit eine stabile Zahl an Anläufen generiert werden kann.

Tabelle: Einnahmenszenarien bei Nachnutzung des Arbeitshafens

| | Best Case (180 Anläufe) | Realistischer Case (120 Anläufe) |
|------------------------|------------------------------------|---|
| Schiffsanläufe | 60*80m, 60*60m, 60*48m | 40*80m, 40*60m, 40*48m |
| Hafengebühr | 42.000 € | 36.000 € |
| Kaigebühr | 73.500 € | 49.000 € |
| ISPS-Gebühr | 36.000 € | 24.000 € |
| Gesamteinnahmen | 151.500 € | 101.000 € |

Mit Einnahmen im realistischen und im Best Case-Szenario von 101.000 Euro bzw. 151.000 Euro ist der erwartete Gewinn im Vergleich zu den erwarteten jährlichen Betriebskosten von 100.000 bis 350.000 Euro gering positiv bis deutlich negativ. Bei der bestmöglichen Annahme von 151.000 Euro Jahreseinnahmen gegenüber 100.000 Euro Jahresausgaben würde ein Jahresgewinn von 51.000 Euro anfallen. Die Amortisation der Baukosten wäre hiermit nicht in absehbarer Zeit bzw. gar nicht möglich.

Ein möglicher Betrieb des Arbeitshafens mit rein unmotorisierten Segelschiffen ist wirtschaftlich ebenso nicht erfolversprechend. Durch geringere Schiffsgrößen und entsprechende Kapazitäten sind kaum Einnahmen durch Kaigebühren, die den Großteil der Einnahmeseite ausmachen, zu erwarten. Zudem wäre der Hafen ohne motorisierte Unterstützung navigatorisch nur sehr schwer anzufahren.

Als dritter Aspekt – neben den Auflagen der Bundeswehr und der nicht gegebenen Wirtschaftlichkeit – kommt hinzu, dass Femern A/S **bis Juli 2027 eine finale Genehmigung der Nachnutzung des Arbeitshafens** benötigt. Sollte dies bis zu diesem Termin nicht möglich sein, bedarf es mindestens jedoch einer klaren Aussage der Stadt, dass das Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden kann und keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.⁴ Andernfalls ist Femern A/S verpflichtet, den Arbeitshafen zurückzubauen.

Nach Absprache mit dem schleswig-holsteinischen Amt für Planfeststellung erscheint es allerdings **unmöglich**, dass bis **Mitte 2027** ein Planfeststellungsverfahren für die notwendigen Ertüchtigungsarbeiten des Arbeitshafen final abgeschlossen sein wird. Nach wohlwollenden Schätzungen dauert ein solcher Prozess etwa 15 bis 18 Monate. Ferner ist zu prüfen, ob statt eines Planfeststellungsverfahrens ein leicht verkürztes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden kann. Dieses wäre dann möglich, wenn keine entgegenstehenden privaten Belange Dritter betroffen wären und dadurch keine/weniger öffentliche Anhörungen erforderlich sind. Ein solches Vorgehen erscheint zum derzeitigen Sachstand allerdings laut Amt für Planfeststellung eher ein unwahrscheinliches Szenario zu sein.⁵

⁴ Femern A/S (2025), Offizielles Schreiben von Femern A/S an die Stadt Fehmarn, April 2025

⁵ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) Schleswig-Holstein (2025): Gespräche mit dem Amt für Planfeststellung Verkehr

Mit dem skizzierten Zeitraum für ein Planfeststellungsverfahren ist mit einer Gesamtdauer von zweieinhalb bis drei Jahren Bearbeitungszeit inklusive Vegetationsperiode zu rechnen. Würden nach Beschluss der Stadtverwaltung im März ab April 2026 die technischen Planungen beginnen, wäre entsprechend erst Mitte 2029 mit einem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen. Dieses Datum würde den aktuell anvisierten Zeitrahmen seitens Femern A/S deutlich überschreiten, und im Konflikt mit dem bisher planfestgestellten Rückbau des Arbeitshafens stehen.

Aus den Aussagen der Bundeswehr folgt, dass ein **ständiger und dauerhafter gewerblicher Betrieb des Arbeitshafens** mit Motorschiffen **nicht möglich ist**. Im theoretischen Fall einer Nachnutzung des Arbeitshafens führen die Ergebnisse der Analyse nach gründlicher Abwägung in der Gesamtheit dazu, dass Ramboll dennoch keine Empfehlung hierfür aussprechen kann. Es ist anzunehmen, dass der Arbeitshafen durch Umschlaggeschäft dauerhaft selbst in optimistischen Schätzungen **nicht wirtschaftlich betrieben** werden kann und sich **notwendige Investitionen nicht amortisieren**. **Entsprechend ist aus wirtschaftlicher Perspektive von einer Nachnutzung des Arbeitshafens klar abzuraten**. Des Weiteren ist nach aktuellem Stand der für Femern A/S wichtige Zeitpunkt einer finalen Vorlage der Planfeststellung Mitte 2027 durch die noch zu erstellenden Vorarbeiten und das eigentliche Planfeststellungsverfahren nicht einzuhalten.

Konkrete Ansiedlungspotenziale für ein Gewerbegebiet Puttgarden

Auf Basis festgelegter Herleitungskriterien potenzieller Branchen wurden konkrete Nutzungspotenziale nach Branchen identifiziert. Dabei folgte die Auswahl auch den zuvor herausgearbeiteten politischen Vorgaben. Herausgearbeitet wurden Nutzungsvarianten in maritimen Branchen, Logistik und Lagerei, besonders wertschöpfenden Varianten im produzierenden Gewerbe, Forschung und Bildung sowie touristische Varianten.

Die **Ausrichtung auf überregionale Betriebe** im Sinne norddeutscher und ostholsteinischer Unternehmen, die ggf. maritimen Bezug oder wachstumsorientierte Geschäftsmodelle mitbringen, wird empfohlen. Besonderen Vorrang sollte die Entwicklung **wertschöpfungsstarker, beschäftigungsintensiver Gewerbebestrukturen** haben.

Grundsätzlich ist der Standort Puttgarden für wertschöpfendes und maritimes Gewerbe attraktiv. Ein vielversprechender Entwicklungsansatz könnte in der Ansiedlung **maritimer Spezialdienstleister** liegen, z. B. für Unterwassertechnologien, Munitionsbergung, Umwelt- und Meeresmonitoring oder Kabel- und Infrastrukturdienstleistungen im Offshore-Bereich. Dies schließt Wartung und Instandhaltung von Seekabeln oder Offshore-Energieanlagen ein, insbesondere in Hinblick auf den wachsenden Bedarf durch den Rückbau und die Erneuerung bestehender Windparks. Puttgarden könnte hier als Servicehafen agieren, mit Liegeplätzen für Arbeitsschiffe, Werkstätten und Lagerflächen.

Darüber hinaus bietet sich das Gebiet für **kleinteiliges, spezialisiertes Gewerbe mit hohem Wertschöpfungspotenzial** an. Dazu gehören Betriebe, die (maritime) Komponenten fertigen, Systeme zur Küsten- und Meerestechnik entwickeln oder in Bereichen wie Robotik, Sensorik und nachhaltige maritim-technologische Anwendungen tätig sind. Auch Wartungsbetriebe für maritime Infrastruktur oder kleine Produktionsstätten im Zusammenhang mit nachhaltiger Schifffahrt (z. B. elektrische Antriebe, kleine Versorgerschiffe) könnten angesiedelt werden. Die hier skizzierten

Optionen wären allerdings **nur im Falle der Nachnutzung des Arbeitshafens oder einer möglichen Mitnutzung des Fährhafens** zu realisieren.

Ein weiteres Potenzial ergibt sich in der Kombination aus **Forschung, Bildung und Wissenstransfer**. Die Einrichtung eines Wissenschaftscampus, einer Fachschule, eines Klimahauses oder eines Technologiezentrums mit maritimer Spezialisierung – etwa in den Bereichen Meeressumweltschutz, maritime Sicherheit oder innovative Transportlösungen – würde nicht nur regionale Kompetenz binden, sondern auch neue Qualifikationsperspektiven schaffen.

Auch **Versorgungsdienstleistungen für den Transit- und Fährbetrieb** (z. B. Energieinfrastruktur, Lade- und Speichertechnik, Service für Lkw-Fahrer) können sinnvoll in ein Gewerbegebiet integriert werden. Einrichtungen zur Fahrzeugwartung, Wasserstoffbetankung oder Parkflächenmanagement bieten dabei sowohl betrieblichen Mehrwert als auch regionale Beschäftigungseffekte. Grundsätzlicher Bedarf besteht bei logistikaffinen **RoRo-affinen Gütern** (Roll on/Roll off, d.h. rollfähige Fracht wie), die weiterhin per Fähre und nicht durch den Tunnel transportiert werden. Hier sind Konsolidierungen von Ladung, ggf. auch für neue Verkehre (z. B. in West-Ost-Richtung oder Verkehre zwischen Nord- und Ostsee) denkbar.

Schließlich bietet die Lage Puttgardens direkt am Knotenpunkt der Fehmarnbeltquerung und der bestehenden Fährverbindung nach Dänemark Potenzial für eine gewerbliche Entwicklung mit touristischem Mehrwert. Kern einer solchen Entwicklung wäre ein großflächiger Gewerbestandort mit stark besucherorientierten Nutzungen, die sich zwischen **Erlebnisangebot, Gastronomie, Versorgungseinrichtungen und Hotellerie** bewegen.

Eine zentrale Rolle könnte auch ein **moderner, serviceorientierter Autohof** spielen, der über ein hochwertiges gastronomisches Angebot, Übernachtungsmöglichkeiten, Sanitäreinrichtungen und großzügige E-Ladeinfrastruktur sowohl für Pkw als auch Lkw verfügt. Ergänzend wäre ein **erschwingliches Hotelangebot** denkbar, welches sowohl für Transitgäste, Berufskraftfahrer als auch Kurzurlauber geeignet ist. Dabei sollte aber Konkurrenz zum klassischen Hoteltourismus vermieden werden.

Bewertung der Ansiedlungsoptionen

Mit dem Ziel einer erfolgreichen Entwicklung des Gewerbegebiets, wurden konkrete Nutzungspotenziale entsprechend der Ansiedlungsoptionen bewertet. Zur Bewertung der Ansiedlungsoptionen nutzte Ramboll zehn mit dem Auftraggeber abgestimmte Bewertungskriterien.

Bei der Bewertung zur Eignung der Ansiedlungsvariante wurde eine Farbskala in den Abstufungen gering (rot, 0 Punkte), eher gering (rose, 1 Punkt), mittel (gelb, 2 Punkte), eher hoch (hellgrün, 3 Punkte) und hoch (dunkelgrün, 4 Punkte) genutzt.

| Eignung |
|-----------------|
| gering (0) |
| eher gering (1) |
| mittel (2) |
| eher hoch (3) |
| hoch (4) |

Vergleich der Ansiedlungsoptionen

| Kriterium | Maritimes Gewerbe | Logistikgewerbe | Produzierendes Gewerbe | Forschung & Bildung | Touristisches Gewerbe |
|---|-------------------|-----------------|------------------------|---------------------|-----------------------|
| Marktnachfrage & Marktpotenzial (doppelt gewichtet) | 3 | 4 | 3 | 1 | 3 |
| Zu erwartende Marktentwicklung (doppelt gewichtet) | 4 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| Wertschöpfungseffekte für den Standort | 4 | 1 | 4 | 4 | 2 |
| Verfügbarkeit qualifizierte Arbeitskräfte | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| Wettbewerbssituation mit Rødbyhavn | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Überregionaler Gewerbegebietscharakter | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 |
| Städtebauverträglichkeit | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 |
| Umweltverträglichkeit | 2 | 1 | 2 | 4 | 3 |
| Innovationscharakter | 3 | 1 | 3 | 4 | 2 |
| Lokale Nachfrage | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Gesamt | 34 | 29 | 30 | 29 | 30 |

Die Ansiedlungsoptionen für das Gewerbegebiet Puttgarden wurden anhand von zehn Kriterien von geringer bis hoher Eignung bewertet. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf den wirtschaftlich erfolgversprechendsten Aspekten. **Die Kriterien „Marktnachfrage & Marktpotenzial“ sowie „Zu erwartende Marktentwicklung“ wurden mit doppeltem Faktor gewichtet**, weil sie maßgeblich die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Gewerbegebiets bestimmen.

Die Auswertung der fünf Ansiedlungsoptionen zeigt, dass maritim-affines Gewerbe mit 34 Punkten den höchsten Gesamtwert erreicht. Die Gründe liegen in einer starken aktuellen Marktnachfrage, guten Zukunftsperspektiven sowie hohen Wertschöpfungseffekten. Trotz Fachkräftengpässen bietet diese Branche das größte Potenzial für ein überregionales Gewerbegebiet in Puttgarden. Dahinter folgen produzierendes sowie touristisches Gewerbe mit jeweils 30 Punkten. Produzierendes Gewerbe bietet hohe Wertschöpfung und stabile Zukunftsperspektiven, wird jedoch durch Standortnachteile wie die periphere Lage und begrenzte industrielle Fachkräfteverfügbarkeit etwas gebremst.

Auf Basis der Kriterien ergibt sich ein differenziertes Bild, das für die Stadt Fehmarn vor allem eines nahelegt: Ein **flexibles, breit aufgestelltes Gewerbegebiet** mit einem möglichen Schwerpunkt auf maritim-affinen Branchen bietet – ergänzt durch produzierendes und touristisches Gewerbe, Dienstleistungen oder ggf. kleinteiliges Logistikgewerbe – die beste strategische Perspektive. Das Gewerbegebiet sollte so entwickelt werden, dass es flexibel auf zukünftige Entwicklungen in den einzelnen Branchen reagieren kann. Dafür empfiehlt sich eine **parzellierte, variabel gestaltete Flächenstruktur**. Eine ergänzende Ansiedlung, die über das zuvor Beschriebene hinausgeht, kann ein **Gründerzentrum** für Start-ups aus den genannten Branchen sein.

Bewertung der Nutzungsszenarien

Ziel dieser Bewertung war die Herausarbeitung einer Vorzugsvariante, welche die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Gestaltung des überregionalen Gewerbegebiets bietet. Die zu bewertenden Nutzungsszenarien unterscheiden sich insbesondere in der Frage, inwiefern eine Hafennutzung möglich ist. Im Einzelnen werden folgende zuvor im Rahmen des Bearbeitungsprozesses identifizierten möglichen Szenarien bewertet:

- Gewerbegebiet ohne expliziten Hafennutzung
- Gewerbegebiet mit Nachnutzung des Arbeitshafens
- Gewerbegebiet mit Nutzung des Fährbetts 3 im Fährhafen

Bei der Bewertung der Nutzungsszenarien zog Ramboll zehn mit dem Auftraggeber abgestimmte Bewertungskriterien heran.

Bei der Bewertung zur Eignung der Nutzungsszenarien wurde eine Farbskala in den Abstufungen gering (rot, 0 Punkte), eher gering (rose, 1 Punkt), mittel (gelb, 2 Punkte), eher hoch (hellgrün, 3 Punkte) und hoch (dunkelgrün, 4 Punkte) genutzt.

Bewertung der Nutzungsszenarien

| Bewertungskriterien | Szenario 1: Gewerbegebiet ohne explizite Hafennutzung | Szenario 2: Gewerbegebiet mit Nachnutzung des Arbeitshafens | Szenario 3: Gewerbegebiet mit Nutzung des Fährbetts 3 |
|---|--|--|--|
| Baulicher Aufwand | 3 | 0 | 2 |
| Administrativer Aufwand | 3 | 0 | 2 |
| Entwicklungskosten | 2 | 0 | 1 |
| Laufende Betriebskosten | 2 | 1 | 2 |
| Wirtschaftliches Risiko | 3 | 0 | 3 |
| Wirtschaftliches Potenzial | 1 | 3 | 4 |
| Umsetzungsrisiken | 2 | 0 | 2 |
| Umwelt- und Ausgleichsmaßnahmen | 3 | 2 | 3 |
| Potenziale bez. der Gewerbegebietsentwicklung | 2 | 4 | 3 |
| Bestmögliche Ausnutzung des GE-Standorts Puttgarden | 1 | 4 | 4 |
| Gesamt | 22 | 14 | 26 |

Szenario 3 „Gewerbegebiet mit Nutzung des Fährbetts 3 im Fährhafen“ (siehe folgende Abbildung) erhält in der Bewertung deutlich die meisten Punkten und wird von Ramboll somit als **Vorzugsvariante** empfohlen.

Abbildung: Layout Szenario Gewerbegebiet mit Nutzung des Fährbetts 3 im Fährhafen



Quelle: Ramboll, eigene Darstellung auf Basis einer Visualisierung von Femern A/S

Darstellung der Vorzugsvariante als städtebaulicher Entwurf

Das als Vorzugsvariante empfohlene Szenario „Gewerbegebiet mit Nutzung des Fährbetts 3 im Fährhafen“ wurde zudem als städtebaulicher Entwurf visualisiert. Ein städtebaulicher Entwurf ist ein kreatives Planungsdokument, das die räumliche

Entwicklung eines Gebiets gestaltet. Er ist kein Teil eines rechtlichen Verfahrens, sondern eine konzeptionelle Arbeit, die Gestaltungs-, Funktions- und Verkehrsaspekte integriert, um eine zukunftsorientierte Vision für die Gebietsentwicklung zu formulieren.

Abbildung: Städtebaulicher Entwurf der Vorzugsvariante des Gewerbegebiets



Quelle: Ramboll, eigene Darstellung auf Basis von Snazzy Maps

Handlungsempfehlungen

Ableitend aus der Beschreibung der Ist-Situation, der Rahmenbedingungen, der Analyse der Potenziale, der Bewertung der verschiedenen Nutzungsoptionen und der Herleitung der Vorzugsvariante wurden abschließend die wesentlichen Handlungsempfehlungen formuliert, die für eine zukunftsorientierte und anforderungsgerechte Entwicklung des Untersuchungsgebiets aus Gutachtersicht erforderlich sind.

Arbeitshafen

- Keine Übernahme und Ertüchtigung des Arbeitshafens für eine spätere Nutzung durch die Stadt Fehmarn, da nach derzeitigem Stand durch die Restriktionen seitens der Bundeswehr kein motorisierter regulärer Schiffsverkehr erlaubt und die Zeitschiene aus genehmigungsrechtlicher Sicht unmöglich realisierbar ist
- Stattdessen Durchführung des aktuell planfestgestellten Rückbaus des Arbeitshafens durch Femern A/S

Gewerbegebiet

- Mit Entscheidung über die Vorzugsvariante konkrete Verhandlungen bezüglich Flächenerwerb und Flächenumstrukturierung mit dem Fährhafenbetreiber Scandlines, Femern A/S, der Deutschen Bahn und dem Besitzer der landwirtschaftlichen Flächen östlich des Bahngeländes führen, um in die Detailplanungen zur Entwicklung des Gewerbegebiets einzusteigen
- Für den Fall, dass die Nutzung des Fährbetts 3 mittelfristig nicht realisierbar wäre, ist eine Entwicklung des Gewerbegebiets ohne Hafenanbindung dennoch grundsätzlich empfehlenswert
- Enge Kommunikation mit Femern A/S bezüglich der Sicherung aller notwendigen Abstände, Zufahrten etc. bei der Entwicklung des Gewerbegebiets
- Prüfung aller rechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung des Gewerbegebiets und Einleitung der notwendigen verfahrensrechtlichen Schritte
- Prüfung der Notwendigkeit umwelttechnischer Zusatzmaßnahmen über den Erhalt der Fledermausleitstruktur hinaus

Weitere infrastrukturelle Voraussetzungen

- Konkrete Gespräche mit dem Fährhafenbetreiber Scandlines bezüglich einer potenziellen Nutzung des Fährbetts 3 für den Umschlag von Gütern aus dem zukünftigen Gewerbegebiet (Welche Ertüchtigungen sind zu leisten? Durch wen würde der Umschlag betrieben werden?)
- Entwidmung und Stilllegung sämtlicher Bahngleise im Untersuchungsgebiet; Prüfung eines möglichen Bahnhofskopfs vor der Brücke (z. B. auf Höhe des Bauernhofs Witt/Unterführung Marienleuchter Weg)
- Beseitigung sämtlicher Altlasten auf dem Areal des zukünftigen Gewerbegebiets, insbesondere im Bereich der Gleisanlagen und der früheren Tankstelle
- Ertüchtigung der Längsstraße durch das Gewerbegebiet zu einer leistungsfähigen Straße für Güterverkehr
- Ausbau der Zufahrt zum Fährhafen über die (neue) Fährhafenstraße (in Abstimmung mit dem derzeitigen Eigentümer Scandlines)

Ansiedlungen

- Erste vorbereitende Maßnahmen bezüglich der Vermarktung des Gewerbegebiets orientiert an den Erkenntnissen der Machbarkeitsstudie; Präsentation der Planungen auf Fachmessen (z. B. Expo Real in München, SMM Shipbuilding, Machinery and Marine Technology trade fair in Hamburg oder ggf. Hannover Messe in Hannover) und Konferenzen; Erste konkrete Gespräche mit potenziellen Investoren
- Nutzung sämtlicher Kontakte in der Region (EGOH, IHK Lübeck, WTSH, HanseBelt, FBBC etc.) bei der Identifizierung und Gewinnung überregionaler Interessenten
- Frühzeitiges Herantreten an die zuständigen Landesministerien (v. a. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus; Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur; Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport)
- Grundsätzliche Fokussierung bei der Ansiedlung von Gewerbe auf den angestrebten überregionalen, innovativen und ggf. maritimen Charakter des Gewerbegebiets
- Ggf. Optimierung der Flächenzuschnitte im Abgleich mit den tatsächlichen Bedarfen potenzieller Interessenten
- Fortlaufende Beobachtung des Marktes für in dieser Machbarkeitsstudie identifiziertes Gewerbe, insb. die maritime Branche
- Berücksichtigung der Entwicklungen in Rødbyhavn zur Identifizierung möglicherweise vielversprechender Synergien und Nischen für Ansiedlungen im Gewerbegebiet

Sonstiges

- Vorstellung und Bewerbung der Idee und der Planungen bei politischen Entscheidungsträgern, der lokalen Wirtschaft und Bürgern
- Ggf. Dialog mit Bundeswehr bezüglich der Restriktionen (Unterwasserortungsstelle) sowie genereller weiterer Planungen der Marine am Standort Puttgarden aufnehmen bzw. weiterführen