

Klausurtraining

Klausur: Grenzüberschreitende Raumplanung in Europa – Eine feste Fehmarnbelt-Querung als regionaler und überregionaler Wachstumsmotor?

Lösungshinweise

Seite 167

1 Einordnung der Region

- a) Lokalisieren Sie die Fehmarnbelt-Region mithilfe geeigneter Atlaskarten sowie Karte 3.

- b) Kennzeichnen Sie die sozioökonomische Struktur sowie infrastrukturelle Ausstattung (Materialien 1–3).

Punktgestützter Erwartungshorizont Aufgabe 1

Item	Die Schülerin/der Schüler	erreichbare Punktzahl
1	ordnet die Fehmarnbelt-Region als eine in der südöstlichen Ostsee gelegene Küsten- und Grenzregion zwischen Deutschland und Dänemark ein und macht die kurze Distanz zwischen den Inseln Fehmarn und Lolland deutlich (Atlas, M3).	3
2	arbeitet die ökonomischen Strukturmerkmale Ostholsteins im Vergleich mit der Metropolregion Hamburg heraus: – vergleichsweise hohe Arbeitslosenquote, – vergleichsweise geringes BIP/Kopf, – Dominanz des tertiären Sektors, – Konzentration auf den nationalen Absatzmarkt (M1).	5
3	stellt dem die ökonomischen Strukturen von Storstrøms Amt im Vergleich mit der Metropolregion Kopenhagen in gleicher Weise gegenüber (M1).	5
4	stellt die infrastrukturelle Ausstattung der Fehmarnbelt-Region dar: – Anbindung über die Autobahn (A1/E47) bzw. Bundesstraßen und Eisenbahntrassen an das nationale Verkehrsnetz, – Häfen wie Lübeck und Kiel als wichtige Umschlagpunkte eines transnationalen Fähr- und Frachtverkehrs, – Fährlinie Puttgarden–Rodbyhavn als einzige Verbindung zwischen den Teilregionen Ostholstein und Storstrøms Amt (Atlas, M2, M3).	6
5	charakterisiert die Fehmarnbelt-Region als periphere und vergleichsweise strukturschwache Region zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen mit geringer Verflechtung untereinander (M1–M3).	5

- 2 Erläutern Sie das Verkehrsprojekt „feste Fehmarnbelt-Querung“ und damit verbundene Zielsetzungen in regionaler und überregionaler Hinsicht (Materialien 2, 4, 5, 7).

Punktgestützter Erwartungshorizont Aufgabe 2

Item	Die Schülerin/der Schüler	erreichbare Punktzahl
1	beschreibt differenziert das geplante Verkehrsprojekt „feste Fehmarnbelt-Querung“, u. a. – staatliche Vereinbarung zwischen Deutschland und Dänemark, – Ersatz des bestehenden Fährbetriebs durch Bau einer Straßen- und Schienentrasse als Tunnelvariante, – hohe Investitionskosten, – anspruchsvolle bauliche Realisierung (M4).	3
2	weist in diesem Zusammenhang auf Verkehrsentwicklung und -prognose seit 1963 auf der Strecke Puttgarden–Rødbyhavn hin: – PKW: nach Rückgang und Wiederanstieg des Aufkommens in den 1990er-Jahren sowie Stagnation bis 2006 Verdopplung von 2006–2025, – Bus: nach Anstieg bis 2000 und Schwankungen bis 2008 deutliche Zunahme bis 2035, – LKW: stetiger Anstieg seit 1963 bis 2013 und prognostizierte Verdopplung bis 2035 (M2).	5
3	zeigt Vorzüge einer festen Fehmarnbelt-Querung auf: – deutliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Hamburg und Kopenhagen, – höhere Leistungsfähigkeit und Flexibilität auch bei saisonal schwankendem Verkehrsaufkommen (M4).	5
4	verdeutlicht die Bedeutung einer festen Fehmarnbelt-Querung im Kontext regionaler, transnationaler und europäischer Raumentwicklung, u. a. – verbesserte Anbindung und Integration Skandinaviens und der nördlichen Peripherie an die wirtschaftlichen Kernräume, – stärkere infrastrukturelle und ökonomische Verflechtung der Nachbarregionen Ostholstein und Storstrøms Amt bzw. Deutschland und Dänemark, – Wachstumsimpuls für eine wirtschaftliche Entwicklung entlang der Verkehrsachse Hamburg–Kopenhagen (M4, M5, M7).	6

- 3 Nehmen Sie kritisch Stellung zu möglichen Auswirkungen des Projektes „feste Fehmarnbelt-Querung“ (Materialien 4–7).

Punktgestützter Erwartungshorizont Aufgabe 3

Item	Die Schülerin/der Schüler	erreichbare Punktzahl
1	zeigt langfristige ökonomische Vorteile auf, u. a.: – Schaffen von Arbeitsplätzen für Betrieb und Unterhalt des Tunnels, – Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Hinterland mit positiven Auswirkungen für die Logistik- und Transportbranche (M4, M5).	4
2	weist positiv auf die prognostizierte Internationalisierung der Handelsbeziehungen der Teilregionen Ostholstein und Storstrøms Amt hin (M5).	4
3	hebt die politische Dimension dieses Projekts hervor, u. a.: – Bedeutung für die weitergehende Integration innerhalb der Europäischen Union, – Chance für die Kooperation der Grenzregionen (M7).	4
4	stellt dem kritisch ökonomische Risiken dieses Projekts gegenüber, u. a.: – hohe Investitionskosten im Verhältnis zu den lokalen Beschäftigungseffekten, – mögliche Gefährdung des für Ostholstein und Fehmarn wirtschaftlich bedeutsamen Tourismussektors (M4, M6).	6
5	problematisiert die ökologische Situation im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der festen Fehmarnbelt-Querung, z. B.: – gravierende Eingriffe in das marine Ökosystem während der Bauphase u. a. durch Ausbaggern mächtiger Sedimentschichten, – starke Lärmbelastung und Zunahme der Schadstoffemissionen durch steigenden Güter- und Transitverkehr besonders im Bereich Fehmarn/Lolland, – negative Einflüsse auf die im Fehmarnbelt liegenden Natur- und Vogelschutzgebiete (M2, M4–7).	6
6	formuliert abschließend einen begründeten Standpunkt.	4