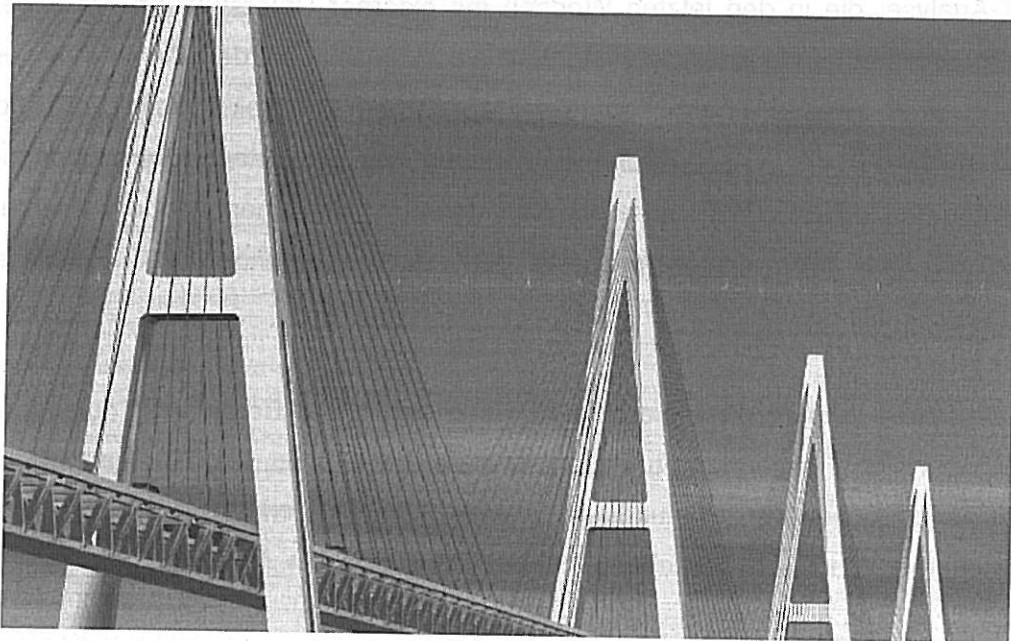


Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung



Zwischenergebnisse und Thesen, Juni 2009

Regionomica GmbH
Friedrichstraße 94
10117 Berlin

www.regionomica.de

Georg & Ottenströer Immobilien Consulting
Institut für immobilienwirtschaftliche und urbane Beratung
Jarrestraße 10
22303 Hamburg

www.georg-ic.de

Vorbemerkung

Durch den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung wird die infrastrukturelle und wirtschaftliche Situation in der Region zwischen Fehmarn und Hamburg stark beeinflusst. Aus diesem Grund haben sich die Kreise Ostholstein, Segeberg, Herzogtum Lauenburg, Stormarn und die Stadt Lübeck sowie die IHK Lübeck auf die gemeinsame Erarbeitung eines „Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung“ verständigt.

Das REK verfolgt das Ziel, die mit dem Bau der Querung verbundenen Potenziale und Möglichkeiten aufzuzeigen und für die Region wirtschaftlich nutzbar zu machen. Auf Basis einer SWOT-Analyse, die in den letzten Wochen mit externer Unterstützung erarbeitet wurde, konnten entsprechende Entwicklungspotenziale aufgezeigt werden. Anhand dieser sollen dann in einer zweiten Phase konkrete Maßnahmen / Projekte entwickelt und geplant werden, die für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Untersuchungsraumes relevant erscheinen. Um welche es sich dabei im Einzelnen handeln könnte, möchten wir mit Ihrer Hilfe diskutieren, und gern Ihre Anregungen und Hinweise aufnehmen.

Unsere Arbeitsthesen zeigen, dass die Effekte vorrangig in den Bereichen Tourismus, Wirtschaft, Kooperation / Begegnung und Verkehr zu erwarten sind. Das Thema Umwelt wird in den entsprechenden Planungsunterlagen (Umweltverträglichkeitsprüfungen) gesondert beleuchtet, taucht im REK aber als Querschnittsthema auf.

Im Workshop am 30. Juni 2009 möchten wir gern mit Ihnen die folgenden Fragen diskutieren:

- Welche Anregungen gibt es außerhalb der bereits bestehenden Projekte bzw. Projektideen?
- Sind die Projekte realistisch?
- Fehlen wichtige Projektideen?

Arbeitsthesen: Effekte einer festen Fehmarnbelt-Querung

1) Momentan beschäftigen sich die Unternehmen noch nicht aktiv mit der festen Fehmarnbelt-Querung

Bei einer Unternehmensumfrage zur allgemeinen Wahrnehmung der festen Fehmarnbelt-Querung (FBQ) stellten wir fest, dass sich die Unternehmen aktuell noch nicht aktiv mit dem Thema auseinandersetzen. Nur einer von zehn Kontakten willigte ein, unsere Fragen zu beantworten. Ob es zu einem Gespräch kam oder nicht, war dabei sehr stark vom jeweiligen Landkreis und der Branche des Unternehmens abhängig.

Aus unserer Sicht ist es aber zwingend notwendig, dass sich die Region und unsere Unternehmen auch schon jetzt mit diesem Thema befassen. Bis zum geplanten Baubeginn in 2011 sind es nur noch zwei Jahre.

2) Der Fehmarnbelt stellt offensichtlich eine mentale Barriere dar. Der Brückenbau muss daher als Anstoß zu einer verstärkten grenzüberschreitenden Kooperation genutzt werden.

Die Kooperation zwischen beiden Ländern muss weiter forciert und vorangetrieben werden. Dazu haben sich auf beiden Seiten des Belts bereits verschiedene Organisationen gebildet, die in Zukunft konkrete Projekte angehen wollen und die auch der Unterstützung der Akteure in der Region bedürfen. Zu nennen wären hier der Fehmarnbelt Business Council, das Fehmarnbelt Komitee oder das Interreg-Projekt (Brückenschlag). Auch die Medien müssen dabei eine tragende Rolle spielen.

- 3) **Es besteht durchaus die Gefahr, dass die Fehmarnbelt-Region zur Transitstrecke wird. Flankierende Maßnahmen müssen das verhindern.**

Prognosen zeigen, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen in Folge des Baus einer festen Querung ansteigen wird. Bereits heute wird entlang der BAB A1 eine signifikante Anzahl an Stop-Over-Übernachtungen durch Transitverkehre erzeugt. Die FBQ wird zu einer, zum Verkehrsaufkommen proportionalen, Steigerung der (frequenzbedingten) Übernachtungen führen. Durch zusätzliche Maßnahmen im Handlungsfeld Tourismus ist es möglich, daraus positive Effekte für die Region zu erzielen und Verkehre „zu brechen“. Als Beispiele für solche Projekte sind zu nennen: Marketing in den Quellgebieten Skandinaviens bzgl. der Attraktivität der deutschen Fehmarnbeltregion, stop-over-taugliche Beherbergungsangebote (z. B. Motel, Wohnmobilstellplatz), Welcome-Center bei der Einreise nach Deutschland oder auch zusätzliche Attraktionspunkte, Erlebnis- und Shoppingangebote als „Magneten“, um die Durchreisenden zu einem Zwischenstop in der Region zu gewinnen.

- 4) **Während der Bauphase der festen Fehmarnbelt-Querung sind erhebliche Beschäftigungseffekte zu erwarten.**

Erfahrungen aus den Vergleichsprojekten haben gezeigt, dass es möglich ist, während der Bauzeit einer solchen Verbindung erhebliche Beschäftigungseffekte für die Region zu erzielen. Ein positives Beispiel stellt der Bau des Eurotunnels dar, wo die Arbeiter aus der Region durch gezielte Weiterbildungen auf den Tunnelbau vorbereitet wurden. Im Ergebnis waren die Beschäftigten so qualifiziert, dass 90 % der Arbeiter auf der Baustelle direkt in der Region gewonnen werden konnten. Diese positiven Effekte können aber nur realisiert werden, wenn in geeigneter Weise Vorbereitungen getroffen werden. Mögliche Maßnahmen wären zum Beispiel: Bildung von Arbeitsgemeinschaften, Qualifikationsmaßnahmen, Informationsveranstaltungen für Unternehmen und Verbände.

- 5) Die FBQ führt zu einer besseren Erreichbarkeit und größeren Einzugsgebieten. Gerade im Tagesausflugsbereich können neue Angebote Nachfrage aus Dänemark gewinnen.

Die feste Fehmarnbelt-Querung führt zu Einsparungen in der PKW-Fahrzeit von bzw. nach Skandinavien um etwa eine Stunde. Diese Ausweitung der Einzugsgebiete mit fester Querung im Vergleich zum Status-Quo führt zu einem sprunghaften Anstieg der dänischen Nachfragepotenziale für Standorte nahe der festen Querung. So können beispielsweise den Standort Puttgarden (mit fester Querung) mehr als doppelt soviel Einwohner innerhalb von 30 Autominuten erreichen wie ohne feste Querung. Im Tagesausflugradius von maximal zwei Stunden Autofahrt gewinnt Puttgarden durch die feste Querung ein dänisches Nachfragepotenzial von über 2 Mio. Einwohnern hinzu. Bei den weiter vom Fehmarnbelt gelegenen Standorten fallen diese Zusatzpotenziale selbstverständlich deutlich geringer aus. Jedoch kann Lübeck mit seinem starken Städtetourismus ebenfalls im Segment des Kurzurlaubssegmentes von der verbesserten Erreichbarkeit der Öresundregion mit 3,6 Mio. Einwohner profitieren.

Um diese zusätzlichen Nachfragerpotenziale zu gewinnen (und unabhängig davon auch allgemein den Tourismusstandort zu stärken), ist ein verstärktes touristisches Marketing in Dänemark und Südschweden durchzuführen. Weitere touristische Projekte zur Nutzbarmachung der besseren Erreichbarkeit könnten sein: Ausbau von Tages-Ausflugszielen (z. B. Edutainmentpark, Erlebnisstrand, Seebühne), Umsetzung einer reduzierte Maut (Barrierenabbau) für dänische Tagesausflüge (Einwohner, Urlauber, Pendler), Stärkung des Angebots im Bereich Cross-Border-Shopping und für Lübeck weiterführende Profilierung bei den Themen „Shopping“, „Städtetrip“ und „Kultur“ (z. B. Hansemuseum).

- 6) Während der Bauphase ist ein Informationscenter zwingen notwendig. Standort und Ausrichtung müssen gewissenhaft ausgewählt werden.

Der so genannte „Baustellentourismus“ bietet die Möglichkeit über das Bauwerk zu berichten und neue Zielgruppen anzusprechen. In der Vergangenheit hatten Informations-Center in Baustellennähe bei Großem Belt / Öresund und Kanaltunnel großen Erfolg.

Mehr als 100.000 Besucher konnte beispielsweise das Besucherzentrum Korsør in Dänemark pro Jahr verzeichnen. Die Vergleichsprojekte lehren uns aber auch, dass schon vorher daran gedacht werden muss, wie eine mögliche Nachnutzung aussehen soll: So wurde das ehemalige Besucherzentrum in Nyborg von einem schwedischen Unternehmen gekauft und als Rastplatz umgebaut.

Erste Aktivitäten im Zusammenhang mit der Fehmarnbelt-Querung sind die Eröffnung eines (temporären) Informationszentrums in Burg auf Fehmarn durch die Femern Bælt A/S. Für eine höhere Standortauthentizität und dauerhafte Nachnutzung ist möglicherweise ein Standort am „Brückenkopf“ Fehmarnbelt mit Blick zum Bauwerk adäquater. Ein innovativer Ansatz der Nachnutzung könnte beispielsweise ein multifunktionales (touristisches) Welcome-Center (mit TASH, OHT und TSF) mit Informations- und Buchungsmöglichkeiten, Tagungen, Veranstaltungen und Gastronomie oder auch eine stärkere Ausrichtung als Raststätte sein. Denkbar wäre auch die Nachnutzung als Edutainmentcenter „Erlebnisstrand“ (Indoor und Outdoor).

7) Moderne Maritime- / Golf-Ressorts oder Ferienparkangebote mit integrierten Tagungs-, Sport- und Freizeitnutzungen werden von Skandinaviern nachgefragt und können den (ganzjährigen) Tourismus stärken.

Derzeit ist die Hotellerie an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins durch unterdurchschnittliche Größe, ein hohes Durchschnittsalter, einen geringen Anteil im höheren Sterne-Segment und durch wachsende Konkurrenz im Ostseeraum gekennzeichnet. Größere Resorts verfügen meist über eigenes Klientel und zusätzliche Vermarktungskraft (z. B. TUI) und können aufgrund der kritischen Masse einen „eigenen Standort schaffen“ (ggf. sind somit weniger konfliktträchtige Standorte nötig). Zudem können diese Großprojekte als Impulsgeber für Qualitätsoptimierungen und Investitionen im privaten Beherbergungsbereich dienen. Die Bereitstellung öffentlich zugänglicher Tagungs-, Sport-, Golf-, Wellness- und Freizeitangebote kann die Infrastruktur für Urlauber und Einheimische verbessern und Geschäftstourismus anziehen.

Erlebnisdestinationen und Beherbergungsangebote mit Freizeitinfrastruktur in Deutschland (z. B. Fleesensee, Weißenhäuser Strand) erreichen sehr hohe skandinavische Gästezahlen. Im Abgleich mit bestehenden Hotel-Planungen können ggf. weitere große Ressort- oder Feriendorfanlagen (vorbehaltlich genauerer Konzept-, Markt- und Standortanalysen) die touristische Position der Region überregional stärken und die durch die feste Querung näher rückende Nachfrage aus dem skandinavischen Raum binden.

- 8) **Derzeit ist die Region ohne herausgehobenen Aufhänger im Standortmarketing. Durch die feste Querung bzw. die Brücke erhält die Region ein (Identifikations)Symbol.**

Bisher werden mit der „Fehmarnbelt-Region“ hauptsächlich die Begriffe Meer, Strand oder Insel assoziiert. Mit der festen Querung erhält die Region ein Symbol, das weit über die Grenzen Deutschlands hinweg bekannt werden kann. Die Brücke ist ein europaweit einmaliges Bauwerk. Die Region kann sich somit mit einem klareren Profil und Symbol, dass die Fehmarnbelt Region deutlich von anderen Standorten abgrenzt, vermarkten. Geklärt werden muss auch, wie sich die Fehmarnbelt-Region definiert.

- 9) **Durch das herausgehobene Standortmarketing werden Unternehmen und Investoren aufmerksam. Um diese tatsächlich zu gewinnen, bedarf es einer abgestimmten und regionalen Ansiedlungsakquisition.**

Damit das Standortmarketing in tatsächliche Unternehmensansiedlungen münden kann, empfiehlt es sich, die einzelnen Wirtschaftsförderungsaktivitäten zu bündeln und eventuell in einer gemeinsam getragenen Organisation zusammen zu führen. Dieses Netzwerk oder diese Organisation könnte potenzielle Investoren bei ihren Vorhaben begleiten, unterstützen und auch nach der Ansiedlung betreuen. Beispielhaft dafür, ist die Organisation „Locate in Kent“, die seit 1997 durch ihre Tätigkeiten am Kanaltunnel zur Ansiedlung von mehr als 530 Unternehmen beigetragen hat.

- 10) **Durch die FBQ entsteht ein größerer touristischer Markt. Die Schaffung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion und ein noch stärker gebündeltes Tourismusmarketing können helfen, sich überregional / international zu positionieren.**

Mit der festen Querung rücken die deutsche und dänische Tourismusregion am Fehmarnbelt näher zusammen. Eine enge Kooperation kann eine grenzüberschreitende Tourismus-Destination im nationalen und internationalen Kontext schaffen. Hierbei können interne Wettbewerbsbeziehungen abgebaut werden und mit gemeinsamer Kraft und gemeinsamen Mitteln die Fehmarnbelt-Region (Fehmarn als Namensgeber ist Gewinner) als touristische Marke aufgebaut und international vermarktet werden. Ein großvolumiges Interreg-Projekt mit dieser Zielsetzung, mit Ostsee Holstein Tourismus und Ost dansk Turism, startet aktuell.

Wie auf internationaler Ebene sind auch auf Gemeindeebene in Zusammenarbeit mit den lokalen und regionalen Tourismusorganisationen Bemühungen zweckmäßig, touristische Vermarktungs- und Vertriebsaktivitäten sowie ggf. weitere Tourismusaufgaben zu bündeln, um mit möglichst geringen Streuverlusten und effizientem Mitteleinsatz möglichst hohe Gäste- und Übernachtungszahlen für die deutsche Fehmarnbelt-Region zu erzielen.

- 11) **Spezifische Themenbereiche sind hinsichtlich der Gewinnung skandinavischer Nachfrage aber auch allgemein zur Stärkung des touristischen Gesamtprodukts der Region weiterzuentwickeln**

Aufbauend auf Marktforschungsergebnissen werden folgende touristische Angebote und Themenfelder von skandinavischen Gästen in der deutschen Fehmarnbelt-Region nachgefragt: Wasserfreizeit und Segeln, Shopping und Essen/Trinken, Gesundheitsangebote und Wellness, Erlebnisangebote und Attraktionen, Sport und Golf sowie Städtetrips. Diese Themenfelder entsprechen den Stärken und Ressourcen der deutschen Fehmarnbelt-Region und sind auch in Zukunft weiter fortzuentwickeln. Touristische Vorhaben, die zu einer Verbesserung der Angebotssituation in den genannten Themenbereichen führen, sind in Hinblick auf die potenzielle Zusatznachfrage aus Skandinavien zu präferieren.

- 12) Es bestehen - unabhängig von der festen Fehmarnbelt-Querung - die „klassischen Grenzregionsprobleme“. Durch die FFBQ können die Kooperationen neuen Schwung und Anstoß bekommen.

Wir leben in einer Grenzregion. Die üblichen Grenzregionsprobleme bestehen auch hier: Sprachbarrieren, kulturelle Barrieren, Informationsdefizite über den Nachbarn. Die physische und mentale Distanz ist aber aufgrund der Wassergrenze noch besonders groß. Fehlende Konstanz bei (Förder-)Projekten und eingebundenen Kooperationspartnern machen die Integration schwierig. Die feste Fehmarnbelt-Querung bietet jetzt die Möglichkeit und den Anlass, das Verhältnis und das Verständnis auf beiden Seiten zu verbessern und das nachhaltige Zusammengehen zu fördern. Dies könnte unter anderem zu einer tatsächlichen Integration des Arbeitsmarktes führen. Weitere beispielhafte Projekte könnten sein: Forschungsk Kooperation/Forschungszentrum Fehmarnbelt-Region, Kooperation Hochschulen, Arbeits- bzw. Steuerbüros (Informationen über Steuern, Sozialsysteme) zur Integration des Arbeitsmarktes usw.

- 13) Es wird mit einer Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes in Fehmarn, Großenbrode und im Hinterland durch Bautätigkeit und zusätzliche Verkehre gerechnet (Strasse / Schiene).

Insbesondere in den Ostseebädern der Lübecker Bucht, Großenbrode und Fehmarn wird mit erheblichen Beeinträchtigungen (z. B. Stau, Lärm) gerechnet. Eine dezidierte Überprüfung dieser Problematik erfolgt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und eines aktuell in Bearbeitung befindlichen Verkehrsgutachtens. In bereits vorliegenden Verkehrsprognosen wird geschätzt, dass sich das Verkehrsaufkommen in Folge des Baus einer festen Querung deutlich erhöhen wird. Nachdem in 2007 täglich etwa 5.900 Pkw, LKW und Busse den Belt überquerten, werden es 2018 schätzungsweise bereits 7.700 sein. Für das Jahr 2025 gehen optimistische Schätzungen sogar von 11.600 Fahrzeugen täglich aus.

Für genaue Prognosen im Schienenverkehr fehlen noch weiterführende Informationen zu beispielsweise Streckenverlauf, Zugaufkommen, Zuggeschwindigkeit, Taktung oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Als zentraler Problembereich steht die Prüfung und möglicherweise Umsetzung alternativer, weniger konfliktträchtiger Trassenverläufe (z. B.

Schienentrasse entlang der BAB A 1) im Zentrum anderer Untersuchungen. Mit Lärmschutzmaßnahmen (Wälle, Flüsterasphalt), verlängerten Auffahrten, in der Haupt-Tourismussaison begrenzten Bautätigkeiten und geeigneten Anbindung / Ausfahrten bzw. Haltestellen in der Region, sind die unbestrittenen Risiken für den Tourismus und den Erholungswert der Region zu minimieren.

14) Der Bau einer festen Querung hat Einfluss auf die Häfen. Besonders betroffen sind Lübeck und Puttgarden.

Der Bau der festen Querung hat selbstverständlich Einfluss auf die Fährschifffahrt zwischen Puttgarden-Rødby. Hier werden die Entwicklungen zeigen, ob es nur zu einer Reduzierung oder letztendlich doch zu einer Einstellung des Fährbetriebes kommt. Auch der Lübecker Hafen, der 50 % seines Umschlages über die Südschwedenroute abwickelt, könnte von der festen Querung betroffen sein. Schätzungen gehen von einem zehnprozentigen Rückgang der Umschlagsmenge der betroffenen Verkehre aus. Um den möglichen negativen Effekten entgegenzuwirken, sollten präventiv Alternativen und für Puttgarden Umnutzungsvorschläge entwickelt werden. Beispielsweise könnten in Puttgarden ein Yachthafen mit touristischer Umfeldnutzung, ein Güterumschlagshafen oder ein Spezialhafen für Projektladung (Bsp.: Offshore) entstehen.

15) Überregional bedeutsame gewerbliche Flächenangebote sind eine Voraussetzung, um von der verbesserten Position im Standortwettbewerb durch die FBQ profitieren zu können.

Die Standortfaktoren für die Region werden sich durch die feste Fehmarnbelt-Querung und die Fertigstellung der A 20 (mit der Elb-Querung) weiter verbessern. Die Region gewinnt mittel- bis langfristig eine deutlich höhere Aufmerksamkeit im überregionalen bis internationalen Standortwettbewerb. Ein ausreichendes Angebot mit attraktiven Gewerbeflächen ist daher eine der wesentlichen Voraussetzungen, um von den verbesserten Chancen im Standortwettbewerb profitieren zu können.

Aufbauend auf der Analyse des regionalen Gewerbeflächenmarktes kann - selbst unabhängig von der FBQ - in allen Teilregionen des Untersuchungsraumes ein deutlicher Flächenbedarf in den nächsten drei bis fünf Jahren konstatiert werden. Neben der nachfragegerechten Fortentwicklung bestehender Gebiete und Standorte sollten daher in Vorbereitung auf die feste FBQ überregional bedeutsame Gewerbestandorte an exponierten Lagen im Raum (z. B. an Kreuzungspunkten der Autobahnachsen) entwickelt werden. Mögliche Nutzer sind Großunternehmen, transportintensive Unternehmen und Großhandel mit Fokus auf die deutschen und skandinavischen Absatz- und Beschaffungsmärkte (Logistikpark, Großhandelhandelszentrum), überregional bedeutsame Dienstleister (Gewerbepark) und technologie-orientierte Unternehmen (Gewerbe- und Technologiepark). Unter Umständen lassen sich durch die feste Querung auch neue Nutzungsaspekte für die Konversionsstandorte im Untersuchungsraum (z. B. Lettow-Vorbeck-Kaserne oder Villeroy & Boch-Gelände) ableiten.

Neben den überregional bedeutsamen Standorten ergeben sich spezielle Standort- und Flächenbedarfe für Autorasthöfe (Welcome Center) und eventuell für eine Baustelle und/oder ein Containerdorf auf deutscher Seite.

16) Tourismus-Shopping kann den Transit in optimaler Weise „aufbrechen“

Schon heute hat der Shopping-Tourismus durch Skandinavien eine hohe Bedeutung für die Region (z. B. für Lübeck). In Folge der FBQ wird sich dieser Trend weiter verstärken. Neben dem städtischen Erlebniseinkauf durch Skandinavien in Lübeck könnte auch ein grenznahe Fachmarktzentrum (Cross-Border-Shopping für Nahrungs- und Genussmittel, Möbelfachmarkt, Baufachmarkt, Elektronikfachmarkt, Autohandel etc.) die zusätzlichen Potenziale binden.

Eine besondere Gravitation auf die Touristenströme entlang der Strecke Hamburg – Kopenhagen dürfte auch ein Factory/Designer Outlet Center (FOC/DOC) haben. Beim Kanaltunnel wurde ein FOC auf beiden Seiten realisiert und es hat sich darüber hinaus ein reger Grenzhandel etabliert. Hinsichtlich eines FOC könnte es u. U. ein Wettlauf der deutschen und dänischen Seite um den „ersten Standort“ geben.

the first of the series of papers on the subject of the
the second of the series of papers on the subject of the
the third of the series of papers on the subject of the
the fourth of the series of papers on the subject of the
the fifth of the series of papers on the subject of the
the sixth of the series of papers on the subject of the
the seventh of the series of papers on the subject of the
the eighth of the series of papers on the subject of the
the ninth of the series of papers on the subject of the
the tenth of the series of papers on the subject of the

the eleventh of the series of papers on the subject of the
the twelfth of the series of papers on the subject of the
the thirteenth of the series of papers on the subject of the
the fourteenth of the series of papers on the subject of the
the fifteenth of the series of papers on the subject of the

the sixteenth of the series of papers on the subject of the
the seventeenth of the series of papers on the subject of the
the eighteenth of the series of papers on the subject of the
the nineteenth of the series of papers on the subject of the
the twentieth of the series of papers on the subject of the

the twenty-first of the series of papers on the subject of the
the twenty-second of the series of papers on the subject of the
the twenty-third of the series of papers on the subject of the
the twenty-fourth of the series of papers on the subject of the
the twenty-fifth of the series of papers on the subject of the
the twenty-sixth of the series of papers on the subject of the
the twenty-seventh of the series of papers on the subject of the
the twenty-eighth of the series of papers on the subject of the
the twenty-ninth of the series of papers on the subject of the
the thirtieth of the series of papers on the subject of the

the thirty-first of the series of papers on the subject of the
the thirty-second of the series of papers on the subject of the
the thirty-third of the series of papers on the subject of the
the thirty-fourth of the series of papers on the subject of the
the thirty-fifth of the series of papers on the subject of the
the thirty-sixth of the series of papers on the subject of the
the thirty-seventh of the series of papers on the subject of the
the thirty-eighth of the series of papers on the subject of the
the thirty-ninth of the series of papers on the subject of the
the fortieth of the series of papers on the subject of the