



# positionen für den nord

## Chancen und Risiken der Festen Fehmarnbeltquerung

**Beschäftigungs- und strukturpolitische Herausforderungen aus Sicht des Deutschen Gewerkschaftsbundes Nord (DGB Nord)**

Die Gewerkschaften des DGB fördern und unterstützen die Entwicklung der Wirtschaftsregion des Nordens. Menschen wollen und müssen mobil sein, und Güter wollen und müssen ausgetauscht werden. Verkehr ist extrem wichtig, aber kein Selbstzweck. Die Infrastruktur muss der höheren Mobilität und dem wachsenden Verkehrsaufkommen klug angepasst werden und dabei zugleich den Erfordernissen einer modernen Umweltpolitik Rechnung tragen. Im Zentrum gewerkschaftlichen Handelns stehen das Gemeinwohl, die Sicherung und die Qualität der Arbeitsplätze.

Die Zusammenarbeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auch über Ländergrenzen hinweg ist dabei für uns eine Selbstverständlichkeit. Wir stellen uns dem Dialog mit Arbeitgebern, staatlichen Entscheidungsträgern und gesellschaftlichen Gruppen. Der DGB sieht auch die EU in einer besonderen Verantwortung, eine langfristige Vision für nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern zu entwickeln und umzusetzen.



## Das Pro und Kontra aus gewerkschaftlicher Perspektive

---

In der Frage einer Festen Fehmarnbeltquerung stehen sich in vielen Diskussionen und Debatten Pro und Kontra gegenüber. Die Diskussion ist geleitet von unterschiedlichen Interessen und Standpunkten.

Von der einen Seite wird die Bedeutung, werden die Chancen für die Wirtschaft, Beschäftigung und regionale Entwicklung in den Vordergrund gestellt. Es ist die Rede davon, dass bis zu 10 000 neue Arbeitsplätze im Zusammenhang mit einer Festen Fehmarnbeltquerung in der Region zwischen Kopenhagen und Hamburg, auch in der unmittelbar betroffenen Region Lolland/Ostholstein, entstehen könnten. Ob diese Zahl realistisch ist, muss überprüft werden.

Auf der anderen Seite werden die Risiken, die Befürchtungen und die Ängste für die betroffenen Menschen sowie für die vom möglichen Arbeitsplatzverlust betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer besonders stark thematisiert. Für uns als Gewerkschaften steht fest, dass die Risiken, Befürchtungen und Ängste von allen beteiligten Akteuren ernst genommen werden müssen. Sie dürfen nicht ausgeblendet werden und durch Wunschenken und übersteigerte Erwartungen an die Seite gedrängt werden.

Daraus ergeben sich zentrale Herausforderungen, um einen beteiligungsorientierten Prozess im Zusammenhang mit einer Festen Fehmarnbeltquerung zu gestalten.

Der DGB und die Gewerkschaften begleiten den Prozess einer Festen Fehmarnbeltquerung von Anbeginn an mit. In Projekten der Europäischen Union, welche sich die Entwicklung der Region zur Aufgabe gestellt haben, sowie in unterschiedlichen Diskussionsforen vom Fehmarnbelt-Komitee bis zum Fehmarnbelt-Dialogforum waren Gewerkschaften von Anfang an beteiligt und haben sich in die Diskussion eingebracht.

Der DGB hat keine abschließende Position mit einem klaren und deutlichen Ja oder Nein zu einer Festen Fehmarnbeltquerung. Innerhalb des Deutschen Gewerkschaftsbundes mit seinen acht Mitgliedsgewerkschaften finden sich durchaus unterschiedliche Positionen, welche sich insbesondere an den beschäftigungspolitischen Chancen oder Risiken für die von ihnen jeweils vertretenen Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmer-Interessen orientieren.

Damit spiegelt der DGB genau die Diskussionen und Debatten um eine Feste Fehmarnbeltquerung wider, die auch in den gesellschaftlichen Foren geführt werden. Der DGB erörtert das Pro und Kontra immer mit Blick auf die Interessen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Der DGB nimmt zur Kenntnis, dass es seit 2009 einen Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland gibt, der nicht einseitig kündbar ist. Der Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung ist damit festgeschrieben, soweit entscheidende Parameter sich nicht verändern. Aus diesem Grund beteiligt sich der DGB an Dialogforen und Diskussionsrunden immer mit dem Anspruch, die Risiken für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu minimieren und Chancen herauszuarbeiten, um so struktur- und beschäftigungspolitische Fortschritte zu erzielen.

In der Frage einer Festen Fehmarnbeltquerung stellt sich also für den DGB ein klarer Gestaltungsauftrag im Interesse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Den Chancen für einen Beschäftigungsaufbau insbesondere in der strukturschwachen Region Ostholstein stehen die konkreten Ängste und Befürchtungen der derzeit im Fährhafen Puttgarden, bei Scandlines und verschiedensten mit dem Fährverkehr verbundenen Dienstleistern beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gegenüber, welche über diese Arbeit das Auskommen ihrer Familien sichern.



### Konkret befürchtet der DGB für diese Region:

durch Einstellung oder Reduzierung der Fährverkehre von Scandlines den Verlust von bis zu 600 Arbeitsplätzen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass weitere 300 Arbeitsplätze im Bereich des Handwerks negativ betroffen sein werden.

Im Bereich des Fährhafens: Nicht nur direkt mit dem Fährverkehr in Zusammenhang stehende Arbeitsplätze sind bei einer Einstellung oder Reduzierung des Fährverkehrs bedroht, sondern auch Arbeitsplätze bei Zulieferern, Handwerkern und im Handel. Damit ist aus unserer Sicht zu befürchten, dass jeder dritte Arbeitsplatz auf Fehmarn negativ betroffen sein wird.

Aber auch in anderen norddeutschen Regionen ist mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung im Seeverkehr, Häfen und Reedereien zu rechnen, da sich die Feste Fehmarnbeltquerung insgesamt auf die Verkehre zwischen Skandinavien und Deutschland auswirken wird. In den Häfen in Lübeck, Kiel und Rostock dürften Umschlagsmengen im Südschweden-Verkehr um 10 Prozent zurückgehen. Allein in Lübeck arbeiten derzeit 6 000 Menschen im Hafen bzw. bei hafennahen Dienstleistungsunternehmen. In der deutsch-dänischen Grenzregion wird zudem eine wirtschaftliche Schwächung der Jütlandlinie befördert, womit die Gefahr besteht, dass der nördliche Teil Schleswig-Holsteins weiter abgehängt wird.

### Darüber hinaus warnt der DGB:

Durch eine Feste Fehmarnbeltquerung wird es eine Verlagerung vom Schiff auf die Straße geben. Die Konkurrenz Straße, Schiene, Wasser wird zugunsten der Straße gefördert, was einer nachhaltigen Verkehrspolitik entgegensteht.

Auf Fehmarn und in den Badeorten der Lübecker Bucht bestehen große Sorgen, dass es negative Einflüsse auf den Tourismus gibt und damit auch die Gefährdung von Arbeitsplätzen.

Zwischen Hamburg und der Öresundregion werden zwar große Entwicklungschancen gesehen. Ob diese Chancen allerdings für das strukturschwache Ostholstein oder für Lolland wirksam werden, bleibt offen. Der Verweis auf die gute Entwicklung in der Öresundregion bzw. infolge der großen Beltquerung bringt die Entscheidungsfindung aufgrund der unterschiedlichen strukturpolitischen Ausgangslagen nicht wirklich weiter.

Das Ziel, an der Transitstrecke neue innovative Gewerbe anzusiedeln, ist ambitioniert. Die Frage stellt sich aber, was getan werden muss, um diese Chancen für die strukturschwachen Regionen auch tatsächlich nutzen zu können und damit auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Angst vor Arbeitslosigkeit und sozialem Abstieg zu nehmen.

### Herausforderungen und Gestaltungsnotwendigkeiten aus Sicht des DGB Bezirk Nord

Aus den aufgezählten Risiken ergeben sich folgende Gestaltungsaufträge:

1. In der Region müssen gute und dauerhafte Arbeitsplätze geschaffen werden.
2. Die Region der Vogelfluglinie darf nicht nur eine Transitstrecke werden, sondern es müssen Produktion, Tourismus und wirtschaftliche Aktivitäten und damit Wertschöpfung in der Region nachhaltig gefördert werden.

7. Beim Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung muss auf höchster politischer Ebene eine Modellregion für gute Arbeit etabliert werden. Gute Arbeit, faire Löhne, tarifliche Entlohnung müssen das Leitmotiv beim Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung und der Hinterlandanbindung sein.

8. Ein grenzüberschreitender Arbeitsmarkt kann eine neue Bedeutung für die gesamte Region erhalten. In der Bauphase wäre hier eine gemeinsame Berufsausbildung deutscher und dänischer Jugendlicher ein Leuchtturmprojekt. In der Bauphase



3. Die Konsequenzen für den Fährhafen Puttgarden, die dortige Hafeninfrastruktur, die Fährverkehre, die vor- und nachgelagerten Betriebe und Branchen müssen transparent untersucht werden.

Beschäftigungseffekte und regional- wie strukturpolitische Aspekte müssen dabei im Vordergrund stehen.

4. Es bedarf einer Analyse von Arbeitsplatzgewinnen und –verlusten, die in eine integrierte Arbeitsplatzbilanz mit differenzierten Qualifikationsanalysen aufzunehmen sind.

5. Es bedarf einer Entwicklungsperspektive für den Fährhafen Puttgarden, die Alternativen und Ersatzarbeitsplätze enthält.

6. Die Hinterlandanbindung auf deutscher Seite ist zügig und bedarfsgerecht auszubauen. Dazu zählt auch der Aus- oder Neubau der Fehmarnsundbrücke und insbesondere der kapazitätsgerechte Anschluss an die europäischen Eisenbahnkorridore.

sollen 7 000 Arbeitsplätze entstehen. 600 bis 800 Jugendliche sollten in der Bauphase ausgebildet werden und einen Abschluss nach deutschen und dänischen Recht erhalten. Eine 3 ½ jährige bilinguale Ausbildung würde einen wichtigen Impuls für die Qualifizierung deutscher und dänischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer setzen. Darüber hinaus würden über diesen Weg Kooperationen zwischen Ausbildern entstehen und damit ein Wissens- und Kompetenztransfer in der beruflichen Bildung erreicht werden.

9. Die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsstrategie für die Verkehre zwischen Südschweden, Dänemark und Norddeutschland welche die Verkehrsvermeidung (u. a. durch die Reduzierung von Leerfahrten) und die Bevorzugung von emissionsarmen Verkehren als Ziele beinhaltet. Hierzu zählt auch das Entwickeln und Umsetzen von Modellprojekten.

