

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

# **N i e d e r s c h r i f t**

## **Wirtschaftsausschuss**

16. WP - 4. Sitzung

am Mittwoch, dem 22. Juni 2005, 9:00 Uhr  
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete**

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Jürgen Feddersen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Jutta Schümann (SPD)

i. V. von Olaf Schulze

Dr. Heiner Garg (FDP)

Klaus Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Weitere Abgeordnete**

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Ursula Sassen (CDU)

Thomas Rother (SPD)

Lars Harms (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

**Einzigter Punkt der Tagesordnung:**

**Seite**

**Bericht des Wirtschaftsministers zum Bewilligungsverfahren „Ausbau des  
Husumer Hafens“ 4**

hierzu: Umdrucke 16/72 und 16/86

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 9 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einzigster Punkt der Tagesordnung:

**Bericht des Wirtschaftsministers zum Bewilligungsverfahren „Ausbau des Husumer Hafens“**

hierzu: Umdrucke 16/72 und 16/86

M Austermann erklärt einleitend, er wolle gern die Gründe dafür darlegen, dass die Landesregierung die Auffassung vertrete, dass es wirtschaftlich unvernünftig wäre, den Hafen Husum in der von der Stadt beantragten Form auszubauen. Es gebe seit dem Jahr 2001 und dann vertieft seit dem Jahr 2002 Überlegungen, den Hafen Husum als Offshore-Hafen auszubauen. Es habe ferner Abstimmungen mit der Stadt Brunsbüttel gegeben, die zu einer gedachten Arbeitsteilung - Husum Wartungs- und Servicehafen, Brunsbüttel Hafen für Verschiffung von Großkomponenten - führen sollten. Die Stadt Husum habe dann sehr zielstrebig die Planung eingeleitet, Förderanträge gestellt; es habe Verhandlungen mit dem Land gegeben, in denen von einem Auftragsvolumen von über 13 Millionen € ausgegangen worden sei und die dazu führen sollten, dass das Vorhaben vom Land mit bis zu 70 % gefördert werden sollte. Das hätte bedeutet, dass bei einer gedachten Auftragssumme von über 13 Millionen € eine Förderung in Höhe von rund 9 Millionen € zum Tragen gekommen wäre. Entsprechend seien auch Absichtserklärungen zum Ausdruck gebracht worden, die Förderung solle aus dem Investitionsprogramm, aus Landes-, aber vor allem aus EU-Mitteln erfolgen, da die Stadt Husum im Fördergebiet liege.

Mit dem Vorhaben hätten sich dann die IMAG und die Regionalplangremien befasst. Danach sei das Projekt als wünschenswert in die Gruppe 1 a, dann einmal in die Gruppe 1 b und wiederum in die Gruppe 1 a eingestuft worden. Die Planung sehe vor, dass in erheblichem Maße Flächen von Privaten in Anspruch genommen werden müssten, dass ein Stück des Deiches verlegt werden müsse. Es habe bisher keine 100-prozentige Einigung mit allen möglicherweise von der Planung Betroffenen gegeben.

Schließlich - so fährt M Austermann fort - habe es im Frühjahr einen Planfeststellungsbeschluss gegeben, der dann zwei Monate später mit Sofortvollzug ausgestattet worden sei. Dieser Beschluss sei aber beklagt worden, weil sich Eigentümer gegen diesen Beschluss wende-

ten. Das Verwaltungsgericht habe das Land daraufhin aufgefordert, Stellung zu nehmen und klar zu sagen, welche Position die Landesregierung vertrete.

M Austermann nimmt sodann dazu Stellung, weshalb die Landesregierung der Auffassung sei, dass die Förderung in einer Größenordnung von 9 Millionen € durch das Land nicht gerechtfertigt erscheine. Gemeinsame Geschäftsgrundlage zwischen den Städten Brunsbüttel und Husum, aber auch der Landesregierung hinsichtlich der beabsichtigten Förderung sei immer gewesen, dass es ein nachhaltiges Interesse aus der Wirtschaft daran gebe, den Hafen Husum entsprechend auszubauen, und dass es bei der Arbeitsteilung zwischen Husum und Brunsbüttel - wie zuvor erwähnt - verbleibe. Von dieser Geschäftsgrundlage sei die Stadt Husum mit den vorgelegten Plänen abgewichen. Der Hafen sei so ausgelegt, dass er im Grunde genommen auch für die Verschiffung von Großkomponenten geeignet sei. Er, M Austermann, befürchte, dass das Rechtsverfahren darunter leiden könnte, dass man von diesen ursprünglichen Überlegungen abgewichen sei.

Inzwischen habe es auch neuerliche Kontakte mit der Wirtschaft gegeben. Der Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland habe erklärt, dass er die Kurskorrektur der neuen Landesregierung nachvollziehen könne, und die beiden bisher bekannten Unternehmen, die für die Nutzung des Husumer Hafens infrage kämen - hierbei handelt es sich um die Firmen Vestas und RePower -, hätten zu erkennen gegeben, dass sie kein Interesse an einem entsprechenden Ausbau des Hafens hätten. Die Firma Vestas habe mitgeteilt, dass man die Entscheidung des Wirtschaftsministeriums zum Husumer Hafen befürworte; das Konzept der Stadt sei ohne die Wirtschaft gemacht worden. Die Windenergiewirtschaft in Husum - so Vestas weiter -, teile nicht die Auffassung der Bürgermeisterin und der Stadtvertretung von Husum. Vestas beabsichtige, seine Komponenten über Esbjerg zu verschiffen, habe ja inzwischen auch die Produktion nach Esbjerg verlegt. RePower habe nie die Absicht gehabt, in Husum Maschinenhäuser zu bauen und von dort aus zu verschiffen. Für die großen Anlagenteile sei ohnehin eine bessere Verkehrsinfrastruktur für den Straßentransport wichtiger. Für Service und Logistik von Vestas sei der vorhandene Hafen - eventuell mit einem geringen Ausbau - völlig ausreichend, da Vestas in Husum erklärtermaßen keine großen Teile transportieren werde.

M Austermann betont sodann weiter den Aspekt, dass es bis heute kein Nutzer- und Betreiberkonzept gebe, was jedoch das Land - auch durch den vorherigen Wirtschaftsminister - immer nachdrücklich gefordert habe.

Zusammengefasst an dieser Stelle - so M Austermann - bleibe festzuhalten, die Planung für Husum weiche in der Zielrichtung von dem ab, was zwischen Husum und Brunsbüttel verein-

bart worden sei und auch Geschäftsgrundlage für das gewesen sei, was die Landesregierung immer gedacht habe. Weiter gebe es kein nachhaltig erkennbares Interesse der Industrie daran, den Hafen in der Form zu nutzen. Mithin wäre es wirtschaftlich unvernünftig, die Finanzmittel - auch wenn es sich zum großen Teil um EU-Förderung handele - an dieser Stelle zu investieren. Jede Entscheidung müsse darauf überprüfbar sein, ob die Mittel anderweitig vernünftiger hätten eingesetzt werden können.

In einem Gespräch sei der Bürgermeisterin von Husum mitgeteilt worden, dass die neue Landesregierung keinesfalls die Westküste oder die Stadt Husum weniger als bisher geplant unterstützen wolle. Bei geeigneten Projekten stehe das Land selbstverständlich bereit. Das Land stehe zur Förderung eines „kleinen“ Ausbaus des Husumer Hafens im Volumen von etwa 3,5 Millionen € - so die Schätzung des Fachreferats - und zur Förderung des Baus der Verbindungsstraße zwischen der B5 und Rödemis mit geschätzten Kosten von 2,2 Millionen €. Bisher sei angedacht gewesen, von diesen Straßenbaukosten einen Teil zu übernehmen, aber man sei nunmehr bereit, die Baukosten für diese Straße ganz zu finanzieren. Insgesamt handelte es sich dann hier um ein Volumen von rund 5,5 Millionen € und man sei bereit, die „Lücke“ bis zu den eingangs genannten 9 Millionen € als Förderung für den Ausbau des Hafens bei geeigneten Projekten finanziell unterstützend zu schließen. Die Husumer Bürgermeisterin habe ausdrücklich auch für den Rat der Stadt mitgeteilt, dass die Stadt Husum keine Ersatzprojekte benennen wolle, weil man an dem Ausbau des Hafens in der bisher geplanten Form festhalte.

Er, M Austermann, gehe davon aus, dass schon in nächster Zeit eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts zum Sofortvollzug ergehen werde. Er würde es begrüßen, wenn der Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages in seiner Gesamtheit die Auffassung der Landesregierung teilen und ebenfalls Ja sagen würde zu Investitionen in Husum, zur Unterstützung von geeigneten Vorhaben, zur Förderung der Verbindungsstraße zwischen der B5 und Rödemis, zur Förderung des Hafenausbaus mit maximal 3,5 Millionen €, aber Nein sagen würde zum Ausbau des Hafens in der von der Stadt beabsichtigten großen Form. Dies würde auch Klarheit für die weiteren Investitionen schaffen und würde den Beteiligten entsprechende Rechtssicherheit geben.

In der folgenden Aussprache erkundigt sich zunächst Abg. Harms nach den von M Austermann erwähnten neuen Erkenntnissen dahingehend, dass die zwischen Husum und Brunsbüttel getroffene Vereinbarung so nicht mehr eingehalten werde, und fragt danach, was vom Land im Rahmen dessen, was geplant gewesen sei, nicht mehr gefördert werden solle. Darüber hinaus möchte er wissen, ob Änderungen bei dem, was in Kürze planfestgestellt werden solle, nicht ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich machte und - wenn ja - wie lange

dieses neue Planfeststellungsverfahren dauern werde, gegebenenfalls mit der Konsequenz, dass dann Mittel für eine Förderung gar nicht mehr zur Verfügung stehen könnten.

Abg. Müller bittet um Auskunft darüber, ob mit den vom Land nunmehr anvisierten Fördermitteln in Höhe von 3,5 Millionen € der Husumer Hafen realistischerweise überhaupt so ausgebaut werden könne, dass er dann die Funktion eines Servicehafens erfüllen könne. Zu der von M Austermann zitierten Argumentation der Firmen Vestas und RePower, sie könnten ihre Aktivitäten auch nach Esbjerg oder nach Brunsbüttel verlegen, erklärt er, dass er die Landesregierung bisher so verstanden habe, dass es hier auch um Strukturpolitik gehe, um den Firmen eine Infrastruktur anzubieten, die es möglich mache, sie in Husum zu halten, damit sie dort ihren Beitrag zur Wertschöpfung leisteten. Des Weiteren möchte er wissen, ob die IMAG inzwischen neu entschieden habe und ob die Landesregierung das Projekt Husumer Hafen neu eingestuft habe.

Abg. Stritzl erklärt, dass er die Stellungnahmen der Firmen Vestas und RePower nicht so verstehe, dass der Ausbau des Husumer Hafens auf einem anderen Niveau bedeuten würde, dass sie die Husumer Region verlassen würden.

Abg. Dr. Garg fragt ebenfalls, ob bei Realisierung der jetzigen Fördervorstellungen der Landesregierung bezüglich des Husumer Hafens dieser noch die Funktion eines Servicehafens ausüben könne, und bittet um Auskunft, in welcher Form es eine Förderzusage der Vorgängerregierung zum Ausbau des Husumer Hafens gegeben habe.

Abg. Sassen fragt sich, ob man die Fakten, die M Austermann jetzt bewogen hätten, den Husumer Hafen nunmehr nicht in der von der Stadt beantragten Ausbauform zu fördern - fehlendes Nutzer- und Betreiberkonzept, keine 100-prozentige Einigung mit allen Beteiligten -, nicht früher hätte herausfinden können.

Abg. Rother bittet um Stellungnahme, ob die Stadt Husum mit ihrer Planung die Vereinbarung mit Brunsbüttel unterlaufen habe und wie es zu dieser Entwicklung gekommen sei. Weiter interessiere ihn gleichfalls eine Antwort darauf, ob der „kleine“ Ausbau des Husumer Hafens dann noch für das geeignet sei, was dort passieren solle, ob das, was jetzt schon in Husum gegeben sei, im Prinzip ausreiche. Schließlich möchte er wissen, ob die Realisierung der von M Austermann vorgetragenen Überlegungen irgendwelche Auswirkungen auf die Trägerschaft des Landeshafens Husum habe.

M Austermann erwidert, bisher habe die Federführung ganz eindeutig bei der Stadt Husum gelegen; sie habe die Planung durchgeführt, habe das Ganze veranlasst. Husum trage die Ver-

antwortung für Inhalt und Ausgestaltung der Planung. Seine Erkenntnisse bezögen sich auf die Tatsache, dass es diese Planung von der Auslegung her zulasse, dass im Husumer Hafen Großteile mit einem Gewicht von vielen Tonnen verladen werden könnten. Wenn man jedoch von der Funktion eines Servicehafens ausgehe, dann bedeute dies mit Sicherheit nicht die Fähigkeit zur Verladung von Großkomponenten. Dafür sei aber von der Stadt der Hafen nach der Planung ausgelegt worden und sei auch entsprechend die Verlegung des Deiches vorgesehen worden, um dort eben große Teile bewegen zu können. - Ein neues Planfeststellungsverfahren sei sicherlich nötig. - Im Prinzip könne in Husum alles gefördert werden, was nach dem Regionalprogramm zur Strukturverbesserung förderbar sei, ob es sich dabei um touristische Dinge oder um anderes handele, was dazu beitrage, die Struktur der Stadt und der Region zu verbessern. Insofern seien der Kreativität der Stadt Husum keine Grenzen gesetzt. - Das Vorhaben sei von der IMAG in die Gruppe 1a eingestuft. - Die Firma Vestas habe ihre Entscheidung völlig unabhängig von dem Thema Hafenausbau getroffen, dass sie die Produktion verlagert habe, dafür aber andere Bereiche des Unternehmens für europaweiten Service nach Husum gelenkt habe. Husum habe unter dieser Entscheidung - soweit die Bürgermeisterin der Stadt Husum das dargestellt habe - nicht gelitten, personell sei dies sogar eine Verbesserung. Die Firma brauche aber für das, was sie tue, keinen Ausbau des Hafens in der von der Stadt beabsichtigten Form. Es gebe auch keinen Grund anzunehmen, dass Firmen, die von der Windenergie lebten und die jetzt dort vertreten seien, die Region verlassen würden, wenn es nur zu dem „kleinen“ Ausbau käme.

M Austermann kommt sodann im Zuge seiner Antworten auf die gestellten Fragen auf das Thema Förderzusage durch die Vorgängerregierung zu sprechen. Es gebe ein Eckpunktepapier vom 4. März 2004, in dem einzelne Dinge beschrieben worden seien. Danach sei das Land auch deutlich davon ausgegangen, dass die Stadt Husum ein Nutzer- und Betreiberkonzept vorlege. Dieses Nutzer- und Betreiberkonzept liege allerdings bis heute nicht vor. Außer der Geschäftsgrundlage, die darin bestehe, dass man sich auf eine Arbeitsteilung zwischen Husum und Brunsbüttel einige, fehle es damit an einer Voraussetzung, um einen rechtsförmlichen Bewilligungsbescheid zu erteilen. Wenn es diesen Bescheid gäbe, müsste er überprüft werden. - Nachdrücklich sei noch einmal darzustellen, dass die Wirtschaft aus der Region sage, die Planung sei ohne sie gemacht worden. Es handele sich also nicht um eine Planung, zu der die Wirtschaft gesagt habe, man wolle das unbedingt haben, und dass die Stadt Husum dann versucht habe, die Wünsche zu erfüllen. Vielmehr seien die Idee und die Planung aus der Region heraus entwickelt worden. - Bezüglich der Trägerschaft des Hafens habe es eine Festlegung gegeben, dass das Land grundsätzlich bereit sei, wenn dies die Stadt Husum wünsche, den Betrieb und die Unterhaltung des städtischen Offshore-Hafens für die Stadt gegen Kostenerstattung zu führen. Hinsichtlich der Personalkosten sollten die Kostensätze des Landes gelten. Die Einnahmen aus den von der Stadt festzusetzenden Nutzungsgebühren sollten

der Stadt zufließen. Das Land sei also bereit gewesen, die Trägerschaft zu übernehmen; zur Zeit sei es ja ein Landeshafen.

Ref. Ruppel weist an dieser Stelle zur Trägerschaft darauf hin, dass in der Vergangenheit Einigkeit bestanden habe, Landeshäfen abzugeben - Aufgabe des Landes sei es nicht, Häfen zu führen -; dies sei bislang in Husum nicht gelungen. Das Land habe lange mit der Stadt darum gerungen, den teuer instand gesetzten Binnenhafen zu kommunalisieren. Dieses Vorhaben sei „begraben“ worden, nachdem die Stadt hierfür „Cash“ haben wollte. - Im Zusammenhang mit der Frage, ob man am Außenhafen etwas errichtet bekäme, sei auch der Binnenhafen in Bezug auf seine Trägerschaft diskutiert worden und es seien die Vereinbarungen in den Eckpunkten so getroffen worden, dass dann, wenn der Offshore-Hafen ausgebaut werde, die Stadt unentgeltlich den Binnenhafen in ihr Eigentum übernehme. Dazu gebe es auch Vorverträge. Bezüglich des Außenhafens sei es aus rein förderrechtlichen Gründen so, dass man eine definierte Fläche im Außenhafen aus dem Landeseigentum herauslösen und für die Errichtung und Betrieb eines städtischen Offshore-Hafens zur Verfügung stellen wollte. Wenn es im Ergebnis zu dieser Lösung käme, hätte man einen städtischen Binnenhafen und einen Außenhafen, der zu rund 70 % landeseigen wäre und zu 30 % städtisch.

Abg. Dr. Garg hält an dieser Stelle fest, dass es bisher - weder von der jetzigen Landesregierung noch von der Vorgängerregierung - keinen Förderbescheid gebe und dass der Förderanteil des Landes am Hafen rund 3,5 Millionen € betragen könnte. Im Folgenden möchte er wissen, wie die Landesregierung einen Servicehafen definiere und was aus ihrer Sicht bei der Realisierung der „kleinen“ Lösung förderungswürdig sei beziehungsweise welche Mittel aus Sicht der Landesregierung in diese Maßnahme noch hineingesteckt werden sollten.

Abg. Müller zitiert sodann eine Mitteilung der IHK Flensburg vom 15. Juni dieses Jahres, nach der die Aussage des Ministeriums auf Unverständnis stoße, dass bisher angeblich kein Betreiber- und Nutzungskonzept für den Hafen Husum vorliege. Weiter heiße es darin, die Hafengesellschaft Brunsbüttel habe gemeinsam mit der Husumer Fa. Wilhelm E. F. Schmid ein Konzept zum Betrieb des Offshore-Hafens vorgelegt. Des Weiteren möchte er wissen, inwieweit Husum aus Sicht der Landesregierung von den Planungen abgewichen sei. In einer Gemeinsamen Erklärung bezüglich einer abgestimmten Entwicklung von Begleitinfrastruktur zur Offshore-Nutzung durch Windkraftanlagen in der Nordsee vom 30. Januar 2003 sei zwischen Husum und Brunsbüttel verabredet worden, sich gegenseitig keine Konkurrenz zu machen. Auch da habe Husum darauf hingewiesen, dass man Service und Wartung machen werde, dass es aber auch um Lagerflächen für sämtliche Ersatzteile gehe. Dabei wisse man, dass auch Ersatzteile für Offshore-Windanlagen durchaus „eine Nummer größer“ seien. Vor diesem Hintergrund frage er sich schon, inwieweit dann Husum tatsächlich von der bisherigen

Vereinbarung abgewichen sei. Er, Abg. Müller, habe den Eindruck, dass Husum zumindest seit 2003 immer mit „offenen Karten“ gespielt habe. Auch wolle er wissen, wie man auf ein Volumen gekommen sei, von dem der Landesanteil dann 3,5 Millionen € entspräche, und ob diese Zahl mit den Beteiligten vor Ort besprochen worden sei.

Abg. Feddersen berichtet aus seinen Erfahrungen, dass vor einem möglichen Förderbescheid immer ein Nutzungskonzept vorliegen müsse, und fragt nach, ob wirklich kein Nutzungskonzept für den Husumer Hafen vorliege.

Abg. Harms meint, dass nur die Firmen Vestas und RePower vor Ort säßen, sei zu kurz gedacht, weil der Ausbau des Hafens und die gemeinsame Positionierung von Husum und Brunsbüttel darauf angelegt seien, auch andere Firmen in die Region zu ziehen. In der Gemeinsamen Erklärung der Städte Brunsbüttel und Husum sei vorgesehen, dass sich Husum auch als Fertigungs- und Verschiffungsstandort für Gondeln und gegebenenfalls weitere Komponenten wie zum Beispiel Flügel positionieren wolle und Brunsbüttel Fertigungs- und Verschiffungsstandort für Türme und Fundamente sein solle, dass aber beide Städte dies gemeinsam machen wollten und auch Husum entsprechende Möglichkeiten hätte. Darauf seien auch Förderungsantrag und Planfeststellung ausgelegt. Mithin stelle sich auch für ihn noch einmal die Frage, wo genau Husum von der Vereinbarung abgewichen sei und was nunmehr im Rahmen der „kleinen“ Lösung gestrichen werden solle. Zum neuen Planfeststellungsverfahren, das gegebenenfalls wieder zwei Jahre dauern könne, stelle sich für ihn, Abg. Harms, die Frage, ob Husum dann ab 2007 überhaupt noch Fördermittel erhalten könne. Zu den von M Austermann erwähnten anderen Projekten in der Region, die eine Förderung erhalten könnten, möchte er wissen, wann entsprechende Anträge vorliegen müssten und wann die Genehmigung dafür zu erwarten sei.

M Austermann antwortet, natürlich müsste die Kaianlage in Angriff genommen und entsprechend ausgelegt werden, aber es gehe dann um die Frage der Fundamente, der Belastungen für die Fundamente und wie groß das Ganze sein müsse, wenn man dort wirklich große Gondeln, Flügel oder Mastteile lagern wollte. Dabei handele es sich um zig Tonnen, was selbstredend eine andere Auslegung bedeuten würde. - Das Nutzer- und Betreiberkonzept liege bisher - so wiederholt M Austermann - nicht vor und die Planung der Stadt Husum sei ohne die Windenergiewirtschaft erstellt worden, was ja nicht unbedingt heiße, dass nicht jemand von der Wirtschaft dabei gewesen sei oder die IHK ihre Meinung dazu geäußert habe. Hierbei handele es sich auch nicht um einen Vorwurf, sondern das sei lediglich eine Feststellung. - Husum sei seiner Ansicht nach auch von der Gemeinsamen Erklärung, die hier bereits zitiert worden sei, abgewichen. In der Erklärung heiße es nämlich, beide Häfen träten gemeinsam und abgestimmt hinsichtlich des Infrastrukturangebotes zur Ersterrichtung von OWKA auf.

Dabei positioniere sich Husum in der gemeinsamen Standortwerbung als Fertigungs- und Verschiffungsstandort für Gondeln und gegebenenfalls weitere Komponenten, welche die bereits in Nordfriesland ansässigen Unternehmen ausdrücklich über Husum verschiffen und/oder fertigen wollten; Brunsbüttel positioniere sich in der gemeinsamen Standortwerbung als Fertigungs- und Verschiffungsstandort für Türme und Fundamente und gegebenenfalls weitere Komponenten (zum Beispiel Flügel)...“. Dies bedeute, es gehe hier ganz eindeutig um die Frage, ob von den beteiligten Unternehmen eines daran interessiert sei, etwas für den Husumer Hafen zu tun. Insofern gebe es für ihn, M Austermann, eine neue Geschäftsgrundlage, nachdem Vestas gesagt habe, Produktion, Verschiffung über Esbjerg, und auch RePower eindeutig zu erkennen gegeben habe, dass man das in Husum nicht machen wolle. - Bei dem Betrag von 3,5 Millionen € handele es sich um eine Schätzung. Wenn man ursprünglich von 12 Millionen bis 13 Millionen € für den Ausbau, einschließlich Deichverlegung, ausgegangen sei und jetzt entsprechend weniger zu veranschlagen sei, dann bewege man sich nach Einschätzung der Fachleute im Ministerium in der Größenordnung von 3,5 Millionen € Förder summe. - Bezüglich anderer geeigneter Projekte in der Region sei zu sagen, dass es ja sein könne, dass es konkrete Projekte gebe, die sich zurzeit in der Region Husum in der Warteschleife befänden, die bisher nicht bewilligt worden seien, weil man gesagt habe, man habe dazu nicht die Mittel für eine Realisierung, und es könne sein, dass es Projekte gebe, die in den nächsten Wochen bewilligt würden. Man dürfe nicht unterstellen, dass alles das, was gefördert werde, eine einzige zusätzliche Maßnahme sei, sondern das könne sich über mehrere Maßnahmen verteilen. Diese könnten in den nächsten Monaten anstehen, sodass man dann den Bewilligungsbescheid ausspreche. Entscheidend für die Verfügbarkeit der Mittel sei, dass die Bewilligung - dies nach heutiger Rechtslage - bis zum 31. Dezember 2006 erfolge. Alles das, was bis dahin bewilligt werde, werde in jedem Falle gefördert. Zur Folgezeit ab 2007 könne heute allerdings niemand sagen, was dann sein werde. Er, M Austermann, könne aber mitteilen, dass sich die deutschen Wirtschaftsminister in dieser Frage über die Prozentsätze unterhalten hätten, mit denen ab 2007 gefördert werde, aber nicht darüber, ob dann nicht mehr gefördert werde. Wenn es nicht mehr zu einer Bewilligung bis zum 31. Dezember 2006 käme, gäbe es also durchaus noch die Möglichkeit einer Förderung.

Ref. Ruppel nimmt sodann noch einmal zur Frage des fehlenden Nutzer- und Betreiberkonzeptes Stellung. Ein Nutzer- und Betreiberkonzept, abgestimmt zwischen den handelnden Operateuren, müsse immer eines sein, das vom Träger des Vorhabens - dies sei eindeutig einzig und allein die Stadt Husum - mitgetragen werde. Solch ein Konzept liege im Fachministerium nicht vor. Es sei wohl bekannt, dass die Hafengesellschaft Brunsbüttel beispielsweise etwas mit der Fa. Wilhelm E.F. Schmid in Husum entwickle, was sich die Stadt Husum zu Eigen gemacht habe, was der Landesregierung aber in der Form nicht bekannt sei. Weiter wolle er auf den Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag vom Juli 2004 hinweisen.

Am 26. Juli 2004 sei der Planfeststellungsantrag gestellt worden und am 21. Februar 2005 sei der Planfeststellungsbeschluss erlassen worden. Insoweit sei man also weit ab von dem von Abg. Harms genannten Zeitraum von zwei Jahren für ein Planfeststellungsverfahren. Bezüglich des Betriebskonzeptes sage der Planfeststellungsantrag: „In dieser Frage sind noch gemeinsame Abstimmungen zwischen dem Betreiber des Servicehafens für OWKA und den in Hafennähe angesiedelten Herstellern der Komponenten für die Windkraftanlagen erforderlich.“ - Dies sei bislang gegenüber dem Zuschussgeber nicht erklärt worden. Im Planfeststellungsbeschluss heiße es dann auch: „Die hauptsächliche Schwierigkeit bei der Bewertung des Vorhabens liegt in der derzeit noch nicht bekannten tatsächlichen Flächennutzung. Dies betrifft sowohl die Anlage als auch den Betrieb des Hafens“.

Wenn man dann noch einmal auf die Gemeinsame Erklärung komme - so Ref. Ruppel weiter -, dann lägen die Abweichungen ganz einfach darin, dass keine belastbaren Erkenntnisse, Erklärungen vorlägen, dass die Verschiffung von Gondeln und gegebenenfalls von weiteren Komponenten ausdrücklich über Husum gewünscht werde. Angesichts dessen sei es doch einmal Zeit geworden, dass jetzt darüber diskutiert werde, ob 13 Millionen € öffentliche Gelder einfach „verbuddelt“ werden sollten. Bei der Frage, wie die Maßnahme zurückgefahren werde, handele es sich zunächst einmal auch um eine Angelegenheit, die der Träger des Vorhabens gemeinsame mit den Nachfragenden zu klären habe. Aber vorstellbar sei natürlich, wenn man von einer kleinen Lösung rede - man habe hier geringere Mengen, brauche eventuell weniger Kai, brauche weniger Auflast zu bewegen und zu sichern -, dass dann der Deich auch gar nicht in dem Umfang angepasst werden müsse, denn vor dem Deich befinde sich auch Fläche, die durchaus für ein intelligentes Service- und Wartungskonzept hinreichend sein könnte, für die Lagerung hinreichend sein könnte. Aber die Lagerung von Großkomponenten zeichne sich für die Landesregierung nicht in dem Umfang ab, wie sie Gegenstand der umfangreichen Planung sei, die noch rechtsanhängig sei.

Herr Becker (IHK Flensburg) erklärt, die IHK habe sich bereits im Jahr 2000 mit der Gründung des Hafenstruktur- und -entwicklungsvereins um den Ausbau des Husumer Hafens bemüht und habe auch immer die Chancen gesehen, in diesem Feld der Wirtschaft etwas in der Region verbessern zu können. Dieser Verein sei immer noch existent und habe auch ein Gutachten erstellen lassen; das Ganze habe auch unter Einbindung der Wirtschaft stattgefunden. Als man in der vergangenen Woche hören musste, dass der Hafen nicht so gefördert werden solle, wie das immer Planungsgrundlage gewesen sei, sei man durchaus überrascht gewesen, weil dies nicht vorausgesehen werden konnte. In den letzten fünf Jahren sei auch immer die Fertigung von Komponenten und deren Verschiffung Themenbestandteil gewesen. Nun müsse man zwar feststellen, dass RePower die 5-MW-Anlage offensichtlich nicht bauen werde, aber für die IHK Flensburg sei der Hafen auch immer ein Ansiedlungsort für andere Unter-

nehmen gewesen. Die Konzeption als Servicehafen sei unstrittig; hierzu habe er auch vonseiten des Ministeriums keine anderen Worte gehört. Die Frage stelle sich allerdings, wie dieser Service aussehen müsse, was in solch einem Servicehafen verschifft werde. Wenn man sich die Hafenanlage ansehe, die man jetzt dort vorfinde, sei das, was jetzt vor dem Deich liege, von der Fläche her doch sehr begrenzt, sodass er, Becker, es sich kaum vorstellen könne, dass ohne eine zumindest partielle Deichverlegung ausreichend Flächen gegeben seien, um dort entsprechend als Servicehafen agieren zu können. Bisher habe die IHK Flensburg noch keinerlei Informationen darüber, was jetzt die aktuellen Änderungen betreffe, wie die neue Situation aussehe. Vor dem Hintergrund eines erneuten Planfeststellungsverfahrens befürchte man natürlich auch, dass sich die Maßnahme so weit zeitlich verzögern könnte, dass möglicherweise Fördergelder nachher gar nicht mehr zur Verfügung stünden und der Servicehafen auch noch gefährdet sei. Was beispielsweise das Betreiberkonzept angehe, so könne er nur darauf hinweisen, dass der Vizepräsident der IHK Flensburg ihm, Becker, versichert habe, dass ein derartiges Konzept erarbeitet worden sei, wonach die Hafengesellschaft Brunsbüttel einen 50-prozentigen Anteil haben sollte, die Fa. Wilhelm E.F. Schmid einen von 30 % und die Stadt Husum einen von 20 %, Letzteres möglicherweise auch umgekehrt. Deshalb sei die IHK Flensburg davon überzeugt gewesen, dass ein entsprechendes Konzept vorliege, und man sei verwundert, dass dieses Konzept beim Land nicht vorliege. Dies sei der Kenntnisstand bei der IHK Flensburg, die aber auch nicht „Herrin des Verfahrens“ sei.

Frau Belker, Bürgermeisterin der Stadt Husum, erklärt im Folgenden zunächst, dass Husum die gesamte Diskussion, die jetzt entstanden sei, nicht nachvollziehen könne, weil sich an den Entscheidungsgrundlagen - Vereinbarung mit der Stadt Brunsbüttel - nichts geändert habe. Husum habe schon immer gesagt, dass man einen Hafen errichten wolle, der für Service, Wartung und für die Komponentenverschiffung geeignet sei; Komponentenverschiffung deshalb, weil Ersatzteile im Offshore-Bereich deutlich über 65 t liegen könnten. Eine Gondel komme zum Beispiel auf 320 bis 500 t und auch ein Flügel, der auch immer einmal angelandet werden müsse, wenn man einen Hafen als Servicehafen nutze, habe durchaus Gewichte und Ausmaße, die danach riefen, dass entsprechend große Flächen zur Verfügung stehen müssten. Eine Abstimmung mit Brunsbüttel sei immer erfolgt und es sei stets gesagt worden, dass das die Aufgabenteilung sei. Das sei Geschäftsgrundlage gewesen und diese Geschäftsgrundlage sei regelmäßig mit dem Land abgestimmt worden. Sowohl der ehemalige Staatssekretär für Energie als auch der frühere Wirtschaftsminister Dr. Rohwer hätten regelmäßig Kontakt mit der Stadt Husum gehabt, um genau diese Fragen zu synchronisieren. Das ALR, eine Landesbehörde, habe der Stadt an der Stelle zur Seite gestanden. Insoweit könne sie, Belker, einfach nicht nachvollziehen, dass nunmehr gesagt werde, das Ganze wäre an der Landesregierung vorbeigegangen.

Zum Betreiberkonzept sei zu sagen, dass die Stadt über die Vereinbarung vom 4. März 2004, die M. Austermann soeben auch zitiert habe, sicherstelle, dass über das ALR als Landesbehörde der Betrieb des Hafens jederzeit gewährleistet werde. In dem Moment, in dem man einen Hafen betreiben könne, sei man auch in der Lage, ihn zu nutzen. Über die im Hafen ansässigen Unternehmen und auch über das Unternehmen Wilhelm E.F. Schmid sei man dann in der Lage, sämtliche Bereiche der Logistik, des Services für Unternehmen, die den Hafen nutzen wollten, sicherzustellen. Die Frage, ob der Hafen gegebenenfalls an einen interessierten Dritten verpachtet werde, betreffe dann die Frage des Betreibers. Hierzu laufe zurzeit ein Interessenbekundungsverfahren, weil man neben der Fa. Wilhelm E.F. Schmid und neben Brunsbüttel selbstverständlich auch mit anderen interessierten Häfen verhandeln wolle. Dieses Interessenbekundungsverfahren gehe sowohl in den Ostseeraum wie auch in den Nordseeraum hinein. Dort sei die Stadt auf ein gesteigertes Interesse gestoßen und man werte die Unterlagen gerade aus. Aber die Ergebnisse dieses Verfahrens seien nie die gewesen, die notwendig gewesen seien, um den Betrieb des Hafens sicherzustellen. Dafür gebe es die Vereinbarung mit dem Land. Das sei auch in sich schlüssig und nachvollziehbar, weil ein Hafen, der ein neues Betriebsgebiet aufnehme, auch eine Anlaufzeit benötige. Insoweit wäre es sinnlos, von null auf hundert zu gehen, sondern man sollte hier schon einen geordneten Übergang haben und genau diese Übergangsphase sei eben durch das Land sichergestellt. Die Diskussion darüber könne sie, Belker, also gar nicht nachvollziehen.

Vestas und ENERCON - so fährt Frau Belker zur Frage der Begleitung der Planung durch die Wirtschaft fort - seien beide Gründungsmitglieder des Hafenstrukturvereins, hätten von Anfang an die Entwicklung des Hafens begleitet. Man habe in der Vergangenheit die Firmen ganz bewusst nicht gefragt, ob sie den Husumer Hafen gern hätten - ja oder nein. Der Grund dafür liege darin, dass die Firmen, die heute in Offshore investierten und die zukünftig in Offshore investieren würden, bis heute selber noch nicht wüssten, wie sie ihre Logistik auf See konzipieren würden. Es gebe dort grobe Gedankenspiele, es gebe Ideen, aber keiner wisse, wie Service, Wartung und Logistik in diesen Bereich hinein tatsächlich funktionierten. Vor diesem Hintergrund habe man einfach auch nicht die Möglichkeit gehabt, auf qualifizierte Aussagen zurückzugreifen. Dass Vestas auf Esbjerg für die erste Errichtung zurückgreife, sei für sie, Belker, nachvollziehbar und schlüssig, weil dort eine langjährige Geschäftsbeziehung bestehe und Esbjerg ausreichend Erfahrungen in der Verschiffung solcher Komponenten habe. Unabhängig davon sei die Frage von Service und Wartung zu beurteilen. Vestas mache aus Husum heraus den Bereich Service und Wartung und bei Service und Wartung im Bereich Windenergie gehe es eben um etwas mehr als um einen „Schraubenschlüssel“. Hier gehe es auch um größere Komponenten, gehe es auch um Gewichte, die im Hafenbetrieb schwerlastfähig zu definieren seien, sodass das, was Husum als Aufbaustufe gewählt habe, genau das sei, was für Service und Wartung angemessen sei. Man benötige im Hafen Stauraum und des-

halb sei die Deichrückverlegung unerlässlich; man brauche eine Zufahrt zum Hafen - die brauchte man eigentlich heute schon; die sei ja nun auch von dem gesamten Verfahren getrennt - und man brauche selbstverständlich befestigte Kaianlagen sowie die Möglichkeit, Schiffe zeitgleich in den Hafen einfahren zu lassen und dort anlegen zu lassen, sie auch abfertigen zu lassen. Im Bereich Offshore gebe es bekanntlich ein sehr enges Zeitfenster aufgrund der Wetterverhältnisse. Hier sei man darauf angewiesen, auch ein „Stoßgeschäft“ bewerkstelligen zu können.

Abschließend wolle sie, Belker, noch darauf hinweisen, dass auf dem letzten Offshore-Workshop der SPD-Landtagsfraktion viele Fachleute referiert hätten und dass dort die Hafengesellschaft Brunsbüttel darauf hingewiesen habe, dass die Offshore-Tauglichkeit des Hafens Brunsbüttel nur erreicht werden könne, wenn dort 22 Millionen € investiert würden. Angesichts dieser Aussage frage sie sich, wer dann heute in der Lage sei, Offshore tatsächlich zu bewerkstelligen.

M Austermann wiederholt im Folgenden, dass es keine belastbaren Vorschläge von einem konkreten Betreiber und auch kein belastbares konkretes Nutzungskonzept gebe. Weiter sei es ganz eindeutig, dass sich die Lage dadurch verändert habe, dass die zwei potenziell beteiligten Unternehmen gesagt hätten: Umschlag von uns aus im Hafen Husum nicht. - Zu unterstreichen sei noch einmal ausdrücklich - so M Austermann an dieser Stelle abschließend -, dass die Landesregierung Husum mit ganzer Kraft bei allen Bemühungen unterstützen wolle, dass man aber darauf angewiesen sei, dass dort entsprechende Projekte in Aussicht stünden.

Auf weitere Fragen der Abgeordneten Müller, Dr. Garg und Harms erwidert sodann St Wiedemann zunächst zur Frage nach konditionierten Verhandlungen zu dem Projekt, dass hierüber das Eckpunkte-Papier Auskunft gebe. Das Eckpunkte-Papier - so Ref. Ruppel - halte das Ergebnis der Besprechung zwischen der Bürgermeisterin der Stadt Husum und dem damaligen Wirtschaftsminister Dr. Rohwer fest und sei insoweit eine gemeinsam getroffene Vereinbarung. Zur Nummer 5 des Eckpunkte-Papiers sei an dieser Stelle auf den Hinweis von Herrn Becker von der IHK nur noch einmal festzuhalten, dass der Landesregierung ein Nutzungs- und Betriebskonzept, das womöglich „in irgendeiner Schublade“ liege, - 50 % Beteiligung Hafengesellschaft, 30 % Beteiligung der Firma Schmid, 20 % der Stadt Husum -, nicht bekannt sei.

Auf Antrag der Abgeordneten Rother und Stritzl werden die Vertreter der Landesregierung gebeten, zur gänzlichen Information des Ausschusses die Gemeinsame Erklärung bezüglich einer abgestimmten Entwicklung von Begleitinfrastruktur zur Offshore-Nutzung durch Windkraftanlagen in der Nordsee, die Eckpunkte für einen Ausbau des Husumer Außenhafens für

Offshore-Zwecke und den Ergebnisvermerk über das Gespräch am 4. März 2004 im Husumer Rathaus zum Ausbau des Husumer Außenhafens für Offshore-Zwecke unverzüglich vorzulegen. - Zu diesem Zweck wird die Sitzung für die Zeit von 10:40 bis 10:50 Uhr unterbrochen.

Mit Umdruck 16/86 liegen den Ausschussmitglieder die vor der Sitzungsunterbrechung erbetenen Unterlagen vor.

Frau Belker betont mit Blick auf die bisher geführte Diskussion, dass sie im Gegensatz zu M Austermann davon ausgehe, dass der Standort Husum dauerhaft gefährdet sei, wenn es nicht zu dem Hafenausbau so komme, wie er von der Stadt Husum vorgesehen sei. Sollte der Hafen nicht in der Form gebaut werden, werde dies die Region dauerhaft im Nerv treffen. Die Frage, ob Husum Geld in andere Projekte stecken wolle, sei von der Kommunalpolitik mit äußerstem Unverständnis zur Kenntnis genommen worden. Die Entscheidung, den Offshore-Hafen in Husum zu bauen, sei für die Region eine strategische Entscheidung. Die Stadt Husum müsse in erheblichem Umfang Mittel in die Hand nehmen, das sie selber nicht habe, das aber für notwendige Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sei. Selbstverständlich sei damit eine eindeutige Entscheidung für den Hafen verbunden und damit eine Entscheidung gegen andere Projekte. Die Kommunalpolitik in Husum - dies hier zu sagen, sei sie, Frau Belker, ausdrücklich beauftragt worden - sei relativ erbost darüber, dass man bei der Landesregierung meine, wenn Husum das Geld nicht für den Hafenausbau bekäme, bekäme es für etwas anderes finanzielle Mittel. Es sei kommunalpolitisch die Entscheidung getroffen worden, dass Husum den Hafen wolle.

Herr Becker erklärt zu möglichen alternativen Projekten, dass im Westküstenbeirat zig Projekte diskutiert würden; dabei gebe es auch für den Raum Husum Ideen. Dazu gehöre stets die Verbesserung der touristischen Infrastruktur. Dass M Austermann den Bau der Verbindungsstraße B5/Rödemis befürworte, sei löblich. Möglicherweise seien auch noch im Bereich der Messe Verbesserungen denkbar. Aber es sei richtig, dass sich die Kommunalpolitik auf den Ausbau des Hafens fokussiert habe, sodass auch er, Becker, nicht einschätzen könne, wie schnell alternative Projekte aufgenommen werden könnten.

Im Folgenden befassen sich die Ausschussmitglieder noch einmal intensiv mit der inzwischen schriftlich vorliegenden Gemeinsamen Erklärung. Abg. Stritzl stellt fest, dass er aus der bisherigen Diskussion entnommen habe, dass sich die Nummer 2 der Erklärung durch die Äußerung der dort bereits ansässigen Unternehmen erledigt habe und dass es insoweit um die Frage gehe, wie die Nummer 1 nunmehr ausgestaltet werden solle. Dabei wäre es sicherlich hilfreich, wenn sich die Landesregierung und die Stadt Husum zügig darüber abstimmen könnten,

welche Komponenten tatsächlich notwendig seien. Wenn dies schnell gelänge, müsste auch der Zeitrahmen für die Planfeststellung ausreichen.

Abg. Müller weist darauf hin, dass es sich bei der von M Austermann nunmehr favorisierten „kleinen“ Lösung um eine Ankündigung handle und noch nicht um eine Entscheidung. Er schlägt deshalb vor, die von M Austermann und von der Bürgermeisterin von Husum gegebenen Berichte heute zur Kenntnis zu nehmen und die Landesregierung zu bitten, in weiteren Gesprächen mit der Stadt Husum zu versuchen, doch zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. In jedem Fall sollte der Wirtschaftsausschuss rechtzeitig in dieses Verfahren eingeschaltet werden. Der Stadt Husum sollte eine „zweite Chance“ gegeben werden, die Unterlagen, die offensichtlich auf dem Weg von Husum nach Kiel verloren gegangen seien, erneut zu präsentieren und die Landesregierung von dem überzeugen zu können, was die Stadt vorhabe.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, betont ebenfalls, dass die Gespräche zwischen der Landesregierung und der Stadt Husum ja keineswegs abgebrochen seien, sondern dass klar sei, dass beide Seiten weiterhin über Details im Gespräch seien.

Abschließend erbittet Abg. Harms Informationen über das zurzeit laufende und von Frau Belker angeführte Interessenbekundungsverfahren sowie über das Nutzungskonzept. - Abg. Stritzl formuliert, dass er davon ausgehe, dass dann, wenn es bescheidungsreife Unterlagen bezüglich des Husumer Hafens gebe, diese dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben würden. - Die Frage von Abg. Dr. Garg, wann und wem gegenüber die Firmen Vestas und RePower erklärt hätten, dass sie am Standort Husum weder fertigen noch verschiffen wollten, wird nach Zusage von AL Dr. Sauer schriftlich beantwortet werden.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, bittet im Namen des Ausschusses die Vertreter der Landesregierung, den Wirtschaftsausschuss zeitnah über das weitere Geschehen zu informieren und den Ausschuss vor der Öffentlichmachung von Entscheidungen bezüglich des Ausbaus des Husumer Hafens rechtzeitig in die Beratungen einzubeziehen.

Schluss der Sitzung: 11:35 Uhr

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Neil

Geschäfts- und Protokollführer