

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 12. Sitzung

Finanzausschuss

16. WP - 19. Sitzung

am Mittwoch, dem 23. November 2005, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 383 des Landtages

Anwesende Abgeordnete des Wirtschaftsausschusses

Hans-Jörn Arp (CDU) Vorsitzender
Johannes Callsen (CDU)
Karsten Jasper (CDU)
Anette Langner (SPD)
Regina Poersch (SPD)
Bernd Schröder (SPD)
Olaf Schulze (SPD)
Dr. Heiner Garg (FDP)
Klaus Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Anwesende Mitglieder des Finanzausschusses

Günter Neugebauer (SPD) Vorsitzender
Tobias Koch (CDU)
Jens-Christian Magnussen (CDU)
Frank Sauter (CDU)
Peter Sönnichsen (CDU)
Holger Astrup (SPD)

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

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

Tagesordnung:	Seite
1. Sachstandsbericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr zu Entwicklungen bei der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Hamburg-Westerland (Netz West)	4
hierzu: Vertraulicher Umdruck 16/300 (neu)	
2. Information durch den Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über die Auswirkungen des Koalitionsvertrages auf Bundesebene im Bereich Wirtschaft und Verkehr auf Schleswig-Holstein	8

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Arp, eröffnet die gemeinsame Sitzung mit dem Finanzausschuss um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Sachstandsbericht des Ministers für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr zu Entwicklungen bei der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Hamburg-Westerland (Netz West)

hierzu: Vertraulicher Umdruck 16/300 (neu)

M Austermann bezieht sich bei seinen Ausführungen auf den den Mitgliedern der Ausschüsse vorliegenden vertraulichen Umdruck 16/300 (neu) und referiert noch einmal, dass sich inzwischen herausgestellt habe, dass die ausgeschriebenen Leistungen auf der Strecke Hamburg-Westerland nicht ganz der tatsächlichen Situation und der Verkehrsentwicklung entsprochen hätten. Es habe insbesondere eine erhebliche Zunahme der Nachfrage zwischen Westerland und Niebüll gegeben, die als sehr dynamische Entwicklung beschrieben werden könne und die zum Zeitpunkt der Ausschreibung nicht vorhersehbar gewesen sei, sodass sie so nicht habe berücksichtigt werden können. In der Folge habe es Überlegungen bezüglich einer Lösung gegeben, die sowohl dem Land als auch dem Auftragnehmer gerecht werde, das Ausschreibungsergebnis nicht zu weit zu verlassen, aber auch den wirtschaftlichen Interessen des Betreibers zu genügen. Nach sehr intensiven Verhandlungen unter Einbeziehung der LVS sei eine Lösung gefunden worden, die im Ergebnis für das Land erfreulich sei, für die NOB unter Umständen nicht ganz so erfreulich. Trotz der bestellten Mehrleistungen spare das Land gegenüber dem Ausschreibungsergebnis von zweiten, dritten und anderen Bietern immer noch einen erheblichen Betrag. Daneben gebe es eine deutliche qualitative Verbesserung auf der hier in Rede stehenden Strecke.

In den letzten Wochen hätten sein Haus zwei Punkte besonders beschäftigt, fährt M Austermann in seinen Ausführungen fort. Neben den Mehrleistungen, die bezahlt werden sollten, sei das ein Zuschlag für die Züge der NOB unter bestimmten Voraussetzungen, nämlich dann, wenn jemand den Fernverkehr nutze, aber in Schleswig-Holstein auf den Regionalverkehr umsteigen wolle. Wenn der Fahrgast sich dies nachträglich überlege, dann müsse er 3 € zusätzlich bezahlen. Diese 3 € müsse der Bahnnutzer aber auch dann bezahlen, wenn er schon am Abfahrtsort der Fernbahn den Umstieg auf den Regionalverkehr plane. Im Rahmen des Schleswig-Holstein-Tarifs falle dieser zusätzliche Betrag nicht an. Es sei falsch, dass in

den Zügen der NOB grundsätzlich nachgelöst werden müsse. Der zweite Punkt sei, dass es nach wie vor gewisse Fragezeichen bei den einzusetzenden Lokomotiven gebe. Hier gebe es unterschiedliche technische Systeme, aber die NOB habe erklärt, dass sie diesen Punkt lösen werde. Wenn dies noch nicht bis zur Inbetriebnahme der Strecke möglich sein werde, stünden aber in jedem Fall Züge bereit. Er, M Austermann, gehe deshalb davon aus, dass ab dem 11. Dezember der neue Fahrplan ordentlich bedient werden könne.

Sodann geht M Austermann auf die Frage der Anerkennung des Schleswig-Holstein-Tarifs in Fernverkehrszügen ein. Er halte es für einen Erfolg, dass in Verhandlungen mit der DB AG erreicht werden konnte, dass der Schleswig-Holstein-Tarif auch in Fernverkehrszügen anerkannt werde. Dies sei bisher nicht möglich gewesen. So sei eine Öffnung des IC auf der Relation Hamburg-Westerland vereinbart worden und das Land habe ein großes Interesse daran, dies auch auf der Strecke Hamburg-Flensburg zu erreichen, um so sicherzustellen, dass den Fahrgästen in Schleswig-Holstein ein optimales Angebot gemacht werden könne. Ziel sei es ja, die Bahn so attraktiv zu machen, dass der Individualverkehr immer mehr auf die Bahn verlagert werde.

Für die LVS erklärt Herr Wewers im Folgenden, dass das Wettbewerbskonzept des Landes als wichtigste Eckpunkte die funktionale Ausschreibung und Nettoverträge vorsehe. Funktionale Ausschreibung bedeute, dass die Unternehmen weitestmögliche Freiheit hätten, ihr Angebot zu gestalten; die Ausschreibung von Nettoverträgen bedeute, dass das Unternehmen die volle Erlösverantwortung habe.

Zur Ausschreibung der Strecke Hamburg-Westerland, die 2002 erfolgt sei, weist Herr Wewers sodann darauf hin, dass dem Nachfragezahlen aus den Jahren davor zugrunde gelegen hätten. Damals habe es eine relativ stabile Nachfrage gegeben, die dann auch Basis der Ausschreibung gewesen sei. Nun habe man in allen Verträgen die Möglichkeit bestehen lassen, dass die Bieter vor der Betriebsaufnahme nachzählen dürften. Dies sei hier geschehen. Die LVS habe zusammen mit der NOB im vergangenen Jahr gezählt, was auf der Strecke passiert sei. Als LVS habe man dann in 2005 noch einmal eine Stichprobe genommen und habe gesehen, dass auf einem Streckenabschnitt Dinge falsch eingeschätzt worden seien, und zwar die Entwicklung auf dem Abschnitt Niebüll-Westerland. Die Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt sei fast „explodiert“. In den morgendlichen Spitzenstunden gebe es nahezu eine Verdoppelung der Zahl der Menschen, die zur Insel führen, und abends stelle sich das gleiche Bild in umgekehrter Richtung dar. Diese vermehrte Pendlerbewegung hänge wohl damit zusammen, dass es immer kostspieliger werde, auf Sylt zu wohnen. Aufgrund dieser Entwicklung werde nunmehr der Vertrag nach den ganz normalen Verkehrsvertragsregelungen angepasst. Dies sei ein übliches Verfahren. In der Summe sei das Ergebnis der Ausschreibung ein

sehr gutes. Man werde ab 11. Dezember einen regulären Stundentakt im Nahverkehr haben, es würden neue Fahrzeuge eingesetzt und das Land erhalte diese Leistungen zu einem sehr vernünftigen Preis.

Für die NOB erklärt Herr Fischer, dass sein Unternehmen der Betriebsaufnahme auf der Strecke Hamburg-Westerland zuversichtlich entgegenstehe. Die NOB habe hart darum gerungen, um die Mehrleistungen zu erbringen, die so ursprünglich nicht erfasst gewesen seien. Man sei aber sicher, dass mit der bestellten Mehrleistung auch das Fahrgastaufkommen zwischen Husum, Niebüll und Westerland und zurück bewältigt werden könne.

Zur Erlössituation verweist Herr Fischer auf die Möglichkeit im Rahmen des Nettovertrages, ganz bestimmte Annahmen zu treffen. Eine dieser Annahmen sei gewesen, dass im Rahmen des TBNE-Abkommens mit der Bahn die Fahrkarten im Austausch anerkannt würden und die Fahrten auch so durchgeführt werden könnten. Im Rahmen der Verhandlungen sei es der NOB nicht gelungen, in dieses Abkommen mit hineinzukommen. Deswegen habe man sich zu einem Ausgleich für „Umsteiger“, wie dies M Austermann schon erläutert habe, von 3 € entschließen müssen. Diese 3 € betrafen aber nur etwa 3 % der Fahrgäste, die in den Zügen der NOB sitzen würden, und es betreffe nur die, die im Fernverkehr auf die NOB umstiegen, und nicht die, die im Schleswig-Holstein-Tarif oder im HVV führen.

Die begrüßenswerte Öffnung des Fernverkehrs auch im Schleswig-Holstein-Tarif und die Mitnahme im Schleswig-Holstein-Tarif mit den Schleswig-Holstein-Tarif-Fahrkarten sei noch nicht ausverhandelt. Die NOB habe in ihrer Kalkulation mit erfasst, dass ein Teil dieser Fahrgäste dort wohl abwanderten. Es müsse aber abgewartet werden, wie sich das entwickeln werde, und man werde darauf dann sicherlich auch noch einmal entsprechend reagieren müssen. - Abschließend bestätigt Herr Fischer die Aussage von M Austermann, dass man sehr zuversichtlich sei, die Frage der zum Einsatz kommenden Lokomotiven bis zur Aufnahme der Strecke gelöst zu haben.

Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses und des Finanzausschusses zeigen sich auch nach den in dieser Sitzung gehörten Ausführungen - über den vertraulichen Umdruck 16/300 (neu) hinaus - zufrieden darüber, dass es sich bei der aktuellen Bewertung der Entwicklungen auf der Strecke Hamburg-Westerland allein um eine Vertragsanpassung wegen gesteigerter Nachfrageentwicklung handelt und dadurch das wirtschaftliche Ergebnis der NOB nicht verbessert wird.

Abschließend betont Herr Fischer, dass die NOB so schnell wie möglich den Halt in Glückstadt mit einrichten werde. Es könne durchaus sein, dass dies schon im Januar 2006 möglich sei werde.

M Austermann sagt zu, Einzelheiten zum finanziellen Ausgleich infolge der Anerkennung des Schleswig-Holstein-Tarifs in Fernverkehrszügen in Ergänzung zum internen Umdruck 16/300 (neu) den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses und des Finanzausschusses mitzuteilen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Information durch den Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr über die Auswirkungen des Koalitionsvertrages auf Bundesebene im Bereich Wirtschaft und Verkehr auf Schleswig-Holstein

M Austermann berichtet, dass unter dem Vorhalt der Entscheidung durch den Deutschen Bundestag nach dem Koalitionsvertrag folgende Auswirkungen für Schleswig-Holstein zu erwarten seien:

Kürzung bei den Regionalisierungsmitteln - 2006 minus 5 %, 2007 minus 10 %, 2008 minus 12,5 %, 2009 minus 15 %.

Einsparungen bei der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ab 2007. Zurzeit seien im Bundeshaushalt für die Gemeinschaftsaufgabe 700 Millionen € veranschlagt, davon 100 Millionen € für die alten Bundesländer. Schleswig-Holstein erhalte davon etwa 10 Millionen € Bundesmittel pro Jahr, die dann um Landesmittel ergänzt würden. Vermutungen gingen dahin, dass die vorgesehene Kürzung um 100 Millionen € bedeutete, dass es in den alten Bundesländern keine GA-Mittel mehr geben würde. Sollte dies so sein, wäre dies verhängnisvoll. Er, M Austermann, wolle deshalb auf der Wirtschaftsministerkonferenz im Dezember in Stuttgart eine einvernehmliche Haltung der Vertreter der alten Bundesländer dahin gehend erreichen, dass eine solche Kürzung nicht akzeptiert werden könne. Wenn diese Kürzung nämlich noch mit der Reduzierung der EU-Mittel kumulieren würde, wären die Folgen auch für Schleswig-Holstein dramatisch.

Zu zusätzlichen Förderschwerpunkten solle gehören, dass von Privaten pro Jahr 600 € für Handwerkerrechnungen steuerlich geltend gemacht werden könnten. Dies beziffere sich im Durchschnitt auf Bundesebene auf 1,5 Milliarden €; wie viel das für Schleswig-Holstein bedeuten werde, hänge von der Entwicklung in diesem Bereich ab.

Die Mittel für Forschung und Entwicklung sollten pro Jahr um gut 1 Milliarde € bundesweit gesteigert werden. Dies würde etwa 30 Millionen € zusätzlich für Schleswig-Holstein bedeuten, wenn es gelänge, entsprechende Projekte anzumelden.

Die Anhebung der degressiven AfA bei beweglichen Wirtschaftsgütern von 20 auf 30 % für zwei Jahre - 2006 und 2007 - könnte einen zusätzlichen Impuls geben.

Das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm, das es bisher schon mit etwa 350 Millionen € gebe, solle pro Jahr um 1 Milliarde € erhöht werden, und zwar ebenfalls für 2006 und 2007.

Weiter seien zu nennen die Mobilisierung von Wagniskapital und die Neuregelung bei der Erbschaftsteuer. Beim Übergang eines Betriebes solle die Erbschaftsteuer pro Jahr um 10 % abgeschmolzen werden, sodass nach zehn Jahren keine Erbschaftsteuer mehr anfiel, wenn der Betrieb weitergeführt würde.

Mehr Mittel solle es auch für Verkehrsinvestitionen geben. Dies sei - so M Austermann weiter - auch dringend nötig, weil die Verkehrsinvestitionsausgaben in den letzten Jahren immer weiter abgesunken seien. Hierfür solle es pro Jahr rund 1 Milliarde € mehr für die kommenden Jahre geben.

Ferner sei auf den Wegfall der Eigenheimzulage ab 2006 hinzuweisen.

Negative Wirkung hätte auch die Besteuerung von Biokraftstoffen ab 1. Juli 2006. Diese Maßnahme solle beim Bund zu zusätzlichen Einnahmen in der Größenordnung von rund 1,7 Milliarden € führen. Inwieweit das durch die Beimischungspflicht ausgeglichen werden könne, könne im Augenblick noch nicht beurteilt werden.

Als weitere Belastungen seien zu nennen die Erhöhung der Mehrwertsteuer und die höhere Versicherungsteuer ab 2007.

Nicht so sehr im Finanziellen wirke sich die Absicht aus, dass noch im Dezember 2005 ein ÖPP-Beschleunigungsgesetz beschlossen und zum 1. Januar 2006 in Kraft treten solle. Damit werde eine Initiative aufgenommen, die die alte Bundesregierung noch vor der Sommerpause 2005 eingeleitet habe und zu der es auch eine Initiative Hessens gegeben habe, die beide miteinander verbunden werden sollten.

Abschließend hebt M Austermann noch einmal die negativen Wirkungen einer Kürzung der Regionalisierungsmittel und der in Rede stehenden Einsparung bei der GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ hervor und betont das Erfordernis, alle politisch gegebenen Möglichkeiten auszuschöpfen, die dazu beizutragen vermögen, die daraus resultierenden negativen Folgen für Schleswig-Holstein abzuwenden.

Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Abg. Arp, schließt die gemeinsame Sitzung um 11 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer