

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 13. Sitzung

am Mittwoch, dem 23. November 2005, 11:00 Uhr
im Sitzungszimmer 383 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Manfred Ritzek (CDU)

i.V. von Jürgen Feddersen

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Dr. Heiner Garg (FDP)

Klaus Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Thomas Hölck (SPD)

Lars Harms (SSW)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Ganzjährige Verkehrsanbindung für Helgoland sicherstellen	5
Antrag der Fraktionen von CDU und SPD Drucksache 16/265 Abs. 1	
2. Bericht der Investitionsbank 2004	8
Drucksache 16/179	
3. Entwurf eines Gesetzes zum Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Schleswig-Holstein über die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach dem Energiewirtschaftsgesetz durch die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen	10
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/334	
4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz)	11
Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/115	
5. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSiG)	12
Gesetzentwurf der Fraktion der FDP Drucksache 16/207	

6. Energiewende erfordert Atomausstieg **13**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/191

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/224

**7. Erste Erfahrungen in Schleswig-Holstein mit dem Emissionshandel
(CO₂-Zertifikate)** **14**

Bericht der Landesregierung
Drucksache 16/257

8. Verschiedenes **15**

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 11:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Ganzjährige Verkehrsanbindung für Helgoland sicherstellen

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/265 Abs. 1

(überwiesen am 28. September 2005)

hierzu: Umdruck 16/325

Der Vorsitzende, Abg. Arp, weist einleitend auf die Absicht hin, in Verabredung zwischen dem Wirtschaftsministerium und der IHK im ersten Quartal 2006 im „Haus der Wirtschaft“ in Kiel eine Helgoland-Konferenz durchzuführen.

Bürgermeister Botter trägt sodann aus der Sicht der Gemeinde Helgoland die aktuellen Probleme bezüglich Verkehrsanbindung der Insel zum Festland und Realisierung eines Hafenkongzeptes für Helgoland vor. Er betont dabei, dass eine dauerhafte Verkehrsanbindung der Insel nicht nur im Rahmen der Daseinsvorsorge, sondern auch und ganz besonders deshalb erforderlich sei, um ein wirtschaftliches Auskommen der Wohnbevölkerung Helgolands mittel- bis langfristig garantieren zu können. Haupthindernis bei allen Bemühungen bezüglich der Realisierung eines Hafenkongzeptes sei, dass sich der Bund auf die Beibehaltung der Not- und Schutzhafenfunktion des Helgoländer Südhafens berufe und deshalb jegliche Veränderungen ablehne. - Die gesamten Ausführungen von Bürgermeister Botter sind dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.

Für den Landkreis Pinneberg verweist Landrat Dr. Grimme zunächst darauf, dass der Verkehr zur Grund- und Regelversorgung das umfasse, was die Menschen auf der Insel Helgoland brauchten, um vernünftig an das Festland angebunden zu sein. Dieser Verkehr habe einen anderen Charakter als der Verkehr, der durch die wirtschaftliche oder unternehmerische Entwicklung auf der Insel stattfinde. Es gebe aber natürlich eine wechselseitige Abhängigkeit. Wohin sich die Insel entwickeln werde, wie sie sich im Markt als touristische Destination positionieren wolle, habe erhebliche Einflüsse darauf, welche Verkehrsanbindung benötigt werde, um bestimmte Kongzepte umsetzen zu können. Nur dann, wenn die Insel als Ganzes

betrachtet werde, könnten auch die richtigen und vernünftigen Verkehrsstrukturen geschaffen werden.

Er verweist sodann auf § 139 Abs. 4 des Landeswassergesetzes, in dem es heiße, dass dann, wenn es zu einer Konzessionierung von Verkehren auf Inseln käme, jeweils der Kreis zuständig sei. Dieser Paragraph regle mehr oder weniger klar, unter welchen Bedingungen man was konzessionieren dürfe, könne oder solle. Der Kreis Pinneberg sei als zuständige Behörde im Moment dabei, diesen Paragraphen, der noch nie angewandt worden sei, richtig zu durchleuchten und darauf zu bewerten, ob er eine Grundlage dafür biete, Verkehre auf die Insel und von der Insel zu konzessionieren.

Parallel dazu habe der Kreis versucht, eine Grundlage für Verhandlungen zu schaffen. In Gesprächen mit der Gemeinde Helgoland habe man sich auf ein erstes Anforderungsprofil geeinigt, wie in diesem Sinne Verkehr aussehen solle. Die Gemeinde Helgoland sage ja sehr deutlich, die Grund- und Regelversorgung sei bezogen auf die Strecke Cuxhaven-Helgoland sicherzustellen, weil Cuxhaven nun einmal der Ort sei, in dem die Masse der Grund- und Regelversorgung wahrgenommen werde: Anwaltskanzleien, Arztpraxen, Krankenhaus, Einkaufsmöglichkeiten. Cuxhaven sei darüber hinaus sozusagen die Relaisstation für weiteren Verkehr im Winter. Die ganzjährige Verkehrsanbindung an Cuxhaven, möglichst täglich im Sommer und möglichst drei- bis viermal wöchentlich im Winter - von November bis Februar -, sei deshalb die Forderung Helgolands. Diese Verbindung sei das, was man sichern müsse und was unabhängig von dem zu betrachten sei, was Unternehmer auf der Insel betrieben; darauf hätten die Bürgerinnen und Bürger ein Anrecht. Die Situation sei nun, dass dieser Verkehr heute nicht gefährdet sei, dass er aber an einem Reedereiunternehmen hänge und die große Frage im Raum stehe, was passieren würde, wenn dieser Reeder die Verbindung nicht mehr aufrechterhalte. Dazu gebe es eine klare Qualitätsanforderung der Gemeinde Helgoland, was dann realisiert werden müsse.

Darüber hinaus sei das Angebot zu betrachten, das zur touristischen Erschließung der Insel Helgoland nötig sei. Diesbezüglich gebe es ebenfalls eine Verabredung dessen, was als erforderlich angesehen werde; das sei eine Kapazität von etwa 3.500 Passagieren auf Seebäderschiffen und von etwa 1.500 auf den Katamaranen. Hier handele es sich um eine bewusste Mischung, weil Seebäderschiffe in irgendeiner Form auch in Zukunft noch den Verkehr auf die Insel gewährleisten müssten. Dazu gehöre auch eine klare Absprache, von welchen Zielhäfen und Quellhäfen die Insel angefahren werden müsse, weil es sich hierbei nicht nur um einen Festlandshafen handeln dürfe, damit das Konzept auch touristisch funktioniere.

Mit diesen Grundrahmendaten - so fährt Landrat Dr. Grimme fort - sei man seit einigen Wochen und Monaten in Gesprächen mit Reedern, weil man versuchen wolle, vertraglich oder auch gesellschaftsrechtlich verankert eine stabilere Situation für Helgoland zu bekommen, als man sie heute vorfinde. Der Kreis Pinneberg werde sich noch in diesem Jahr mit Vertretern der Gemeinde Helgoland zusammensetzen, um die Möglichkeiten und Grenzen des § 139 Abs. 4 des Landeswassergesetzes miteinander zu debattieren und um daraus dann abzuleiten, in welche Richtung gemeinsam weitergearbeitet werden solle. Die Unterstützung des Landes erwarte er, Landrat Dr. Grimme, bei den gestalterischen Elementen wie dem Hafenkonzept. Wenn man für Helgoland ein Hafenkonzept umsetzen wolle, brauche man Verhandlungsmacht, die es auch möglich mache, den Bund aus zum Teil althergebrachten Positionen herauszubringen. Denn nur so sei eine vernünftige Entwicklung der Insel möglich. Hier brauche man die massive politische Unterstützung seitens des Landes, um bei den überall knappen Haushaltskassen zu interessanten Ergebnissen kommen zu können.

Nach einer Vertiefung der Ausführungen von Bürgermeister Botter durch die Vorsitzenden der in der Gemeindevertretung Helgoland arbeitenden Fraktionen besteht Einigkeit im Ausschuss, den Antrag Drucksache 16/265 Abs. 1 dem Landtag in folgender Fassung zur Annahme vorzuschlagen.

„Die Landesregierung wird gebeten, sich gemeinsam mit allen Beteiligten, einschließlich des zuständigen Kreises Pinneberg, dafür einzusetzen, dass eine dauerhafte, ganzjährige und zuverlässige Verkehrsanbindung Helgolands an das Festland sichergestellt ist, **und dem Landtag nach der für das erste Quartal 2006 geplanten Helgoland-Konferenz mündlich zu berichten.**“

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Investitionsbank 2004

Drucksache 16/179

(überwiesen am 1. September 2005 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

Herr Koopmann berichtet zunächst zur Mitarbeiterzahl, dass die Bank in 2004 um 23 Arbeitskräfte auf 346,2 Vollzeitkräfte gewachsen sei. Für 2005 lasse eine Hochrechnung die Weitere Steigerung bei der Mitarbeiterzahl auf 354,7 Vollzeitkräfte erwarten. Auch der Plan für 2006 sehe eine weitere Steigerung um zwölf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor, davon allein fünf zusätzliche Mitarbeiter für den Ausbildungsbereich.

Zum Neugeschäftsvolumen verweist Herr Koopmann darauf, dass im Geschäftsjahr 2004 ein neuer Absatzrekord mit 1,4 Milliarden € erzielt worden sei. In diesem Volumen seien gerade noch 3,4 % Verteilung von Haushaltsmitteln enthalten. Dies bedeute, dass die Bank zu 96,6 % Förderprodukte anbiete, für die sie auch nicht mehr auf den Landeshaushalt zurückgreife. Für 2005 habe man ursprünglich eine kleine Ermäßigung des Neugeschäftsvolumens erwartet, das habe sich aber erfreulicherweise so nicht eingestellt. Man erwarte im Gegenteil nun einen weiteren Absatzrekord mit über 1,5 Milliarden €. Hierbei sei der Bereich Wirtschaftsförderung mit 180 Millionen € plangemäß, aber der Plan habe deutlich über den Zahlen der Vorjahre gelegen; in den Vorjahren habe man die Wirtschaftsförderung im Schnitt mit 130 Millionen € ausgewiesen.

Zur Gewinn- und Verlustrechnung erklärt Herr Koopmann sodann, dass in 2004 ein Gesamtergebnis vor Risikovorsorge und Bewertung von 28,3 Millionen € erzielt worden sei. Für 2005 gehe man bezogen auf das Zweckvermögen der IB von rund 20 Millionen € vor Risikovorsorge und Bewertung aus. Allerdings habe man im Treasury außerordentliche Ergebnisse in 2005 erzielt; diese sollten voll den Rückstellungen für allgemeine Bankrisiken zugeordnet werden. Während man in der Vergangenheit sehr unter den Risikoanforderungen im Wirtschaftsförderbereich gelitten habe, stelle die Bank jetzt eine gewisse Verbesserung fest. Das hänge auch damit zusammen, dass sich einmal das Portfolio der Bank erweitert habe, aber auch damit, dass sich die Situation im Markt dadurch besser werde, dass weniger Insolvenzen festzustellen seien. Leider laufe nun eine andere Entwicklung genau in die entgegengesetzte Richtung, nämlich der Anstieg der Privatinsolvenzen fordere jetzt zusätzliche Risikovorsorge

im Immobilienbereich. Trotzdem gehe man davon aus, dass der kleine Überschuss von 500.000 €, der an das Land ausgeschüttet werden solle, auch erreicht werde.

Ohne weitere vertiefte Aussprache nehmen die Ausschussmitglieder den Bericht der Investitionsbank 2004 zur Kenntnis und erklären insoweit ihre Beratungen für abgeschlossen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zum Verwaltungsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Schleswig-Holstein über die Wahrnehmung bestimmter Aufgaben nach dem Energiewirtschaftsgesetz durch die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 16/334

(überwiesen am 9. November 2005)

Ohne Aussprache empfiehlt der Ausschuss dem Plenum des Landtages einstimmig, den Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/334, unverändert anzunehmen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz)

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/115

(überwiesen am 16. Juni 2005 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: Umdruck 16/254

Nach kurzer Diskussion kommen die Ausschussmitglieder überein, die weiteren Beratungen über den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen mit der Erörterung des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betr. Branchenspezifische Mindestlöhne und Ausweitung des Entsendegesetzes, Drucksache 16/20, in der Februar-Sitzung 2006 zu verbinden. Bis dahin wird das Bundesverfassungsgericht über die bei ihm anhängige Vorlage des Bundesgerichtshofs zum Berliner Tariftreuegesetz entschieden haben und Abg. Müller seine Änderungen zum Antrag Drucksache 16/20 zur Diskussion stellen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Hafenanlagensicherheitsgesetzes (HaSiG)

Gesetzentwurf der Fraktion der FDP
Drucksache 16/207

(überwiesen am 2. September 2005 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: Umdruck 16/260

Einvernehmlich vereinbaren die Ausschussmitglieder, vor einer abschließenden Behandlung des Gesetzentwurfs der Fraktion der FDP den Innenminister des Landes zu bitten, noch einmal mit seinen Amtskollegen aus den Küstenländern Kontakt aufzunehmen und mit ihnen zu besprechen, inwieweit es möglich ist, bei dieser Thematik zu einer einheitlichen Regelung zu kommen. Darüber hinaus soll der Europaminister des Landes um eine Stellungnahme gebeten werden, ob das in Vorbereitung befindliche Grünbuch der EU zur Meerespolitik Anknüpfungspunkte zum Hafenanlagensicherheitsgesetz des Landes bieten könnte.

Die Beratungen über den Gesetzentwurf sollen zu gegebener Zeit fortgesetzt werden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Energiewende erfordert Atomausstieg

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/191

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/224

(überwiesen am 2. September 2005 an den **Wirtschaftsausschuss** und den
Umwelt- und Agrarausschuss)

AL Dr. Sauer referiert zu diesem Thema in Form eines Powerpoint-Vortrages (s. Umdruck 16/414).

Nach kurzer Aussprache besteht Einvernehmen, die Vorlagen Drucksachen 16/191 und 16/224 alternativ zur Abstimmung zu stellen. Der Antrag Drucksache 16/224 erhält mit der Maßgabe, dass der im Absatz 3 des Antrages erbetene Bericht in 2006 zur Februar-Tagung des Landtages erstellt werden soll, mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP die Mehrheit. Der Ausschuss spricht daher die Empfehlung an das Plenum des Landtages aus, den Antrag Drucksache 16/224 in der insoweit geänderten Fassung anzunehmen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

**Erste Erfahrungen in Schleswig-Holstein mit dem Emissionshandel
(CO₂-Zertifikate)**

Bericht der Landesregierung
Drucksache 16/257

(überwiesen am 29. September 2005 an den **Umwelt- und Agrarausschuss**
und den Wirtschaftsausschuss)

Ohne weitere Diskussion empfiehlt der Wirtschaftsausschuss einstimmig dem federführenden Umwelt- und Agrarausschuss, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 16/257, dem Plenum des Landtages zur Kenntnisnahme vorzuschlagen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende, Abg. Arp, verweist auf die bereits angedachte Sitzung des Ausschusses im ersten Halbjahr 2006 gemeinsam mit dem Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft und der Bahn AG in Hamburg. Er bittet die Ausschussmitglieder, in den nächsten Tagen die sie interessierenden Themen, die in der Sitzung beraten werden sollen, dem Geschäftsführer des Ausschusses mitzuteilen. Eine Terminabsprache mit dem Wirtschaftsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft und der Bahn AG soll sich dem dann so schnell wie möglich anschließen.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 13:30 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer

Anlage

Bericht über die aktuellen Probleme auf der Insel Helgoland

vor dem Wirtschaftsausschuss des Landtages Schleswig-Holstein, am 23. November 2005

Verfasser: Bürgermeister Frank Botter

1. Verkehrsanbindungen

Die Hochseeinsel Helgoland ist auf eine dauerhafte Verkehrsanbindung zum Festland angewiesen. Hierbei steht der Verkehr mit Seeschiffen im Vordergrund. Schnellfähren, wie sie derzeit eingesetzt werden, sind kein dauerhafter Garant für die ganzjährige Versorgung. Aufgrund der Bauart ist der Einsatz bei signifikanten Witterungsbedingungen entweder nur eingeschränkt oder gar nicht möglich. Eine ausschließliche Versorgung über den Luftweg scheitert schon jetzt an den hohen Kosten (Hin- und Rückflug z.B. von Büsum ca. 130,00 €).

Die heimische Wirtschaft ist absolut vom Fremdenverkehr abhängig. Zwei Standbeine sind zu nennen. Eine Auslastung der Gästebetten (ca. 2.300) mit rd. 46.000 Übernachtungsgästen, die durchschnittlich 4,6 Übernachtungen generieren, ist dabei weniger das Sorgenkind Gleichwohl hat das geänderte Reiseverhalten dazu geführt, dass die Frequenzen geringer werden. Dies ist aber auch bei den Mitbewerbern an der Küste so.

Größte Sorgen bereiten der Wegfall von Schiffskapazitäten im klassischen Seebäderverkehr und seine Auswirkungen auf das so wichtige Segment des Tagestourismus. Noch im Jahre 2004 lag die maximale Transportkapazität bei rd. 6.900 Passagieren. Die Übernahme der Linien von Bremerhaven und Wilhelmshaven durch die Fördereederei Seetouristik (FRS) führte dazu, dass die beiden eingesetzten Schiffe aufgelegt wurden. Dadurch reduzierte sich die Maximalkapazität bereits auf 4.000 Personen oder um rd. 42 Prozent.

Es mag betriebswirtschaftliche Gründe für diese Entscheidungen gegeben haben, da die Auslastungen auf beiden Linien unter 25 Prozent lagen. Die strategischen Überlegungen der FRS ein Schiff der Reederei Eils mit maximal 1.000 Passagieren auf der Linie Bremerhaven einzusetzen, war richtig und konnte nachvollzogen werden. Am 9. Juli 2005 brach in der einen Hauptmaschine des Charterschiffes die Kurbelwelle. Auf dem Weltmarkt konnte kein Ersatz beschafft werden, so dass ab diesem Tage keine reguläre Seebäderverbindung mehr zur Seestadt an der Wesermündung angeboten werden konnte.

Hier die Veränderungen in tabellarischer Übersicht:

2004		ab 9.7.2005	
Schiff/Strecke	Max. Passagiere	Schiff/Strecke	Max. Passagiere

Wappen von Hamburg Cuxhaven – Helgoland	1.800	Wappen von Hamburg Cuxhaven-Helgoland	1.800
Helgoland Bremerhaven – Helgoland	1.800	Funny Girl Büsum – Helgoland	800
Wilhelmshaven Wilhelmshaven – Helgoland	1.100	Lady von Büsum Büsum – Helgoland	480
Atlantis Büsum – Helgoland	1.000	Gesamtzahl:	<u>3.080</u>
Funny Girl Nord- und Ostfriesische Inseln	800		
Lady von Büsum Büsum – Helgoland	480		
Gesamtzahl:	<u>6.980</u>		

Eine wichtige Komponente ist generell auch immer der Fahrpreis. Katamaranfahrungen sind teurer und damit für ein bestimmtes Klientel der Feriengäste, die z.B. an der niedersächsischen Nordseeküste Urlaub machen, das Entscheidungskriterium, ob überhaupt eine solche Tagesfahrt angetreten werden kann.

Hier die Übersichten:

Abfahrtshafen	Schiffstyp/Name	Tagesrückfahrkarte	Saisonrückfahrkarte	Einfache Fahrt
Cuxhaven	Seebäderschiff „Wappen von Hamburg“	32,50	40,00	21,00
Cuxhaven	Katamaran „Halunder Jet“	49,00	61,00	37,00
Hamburg	Katamaran „Halunder Jet“	59,00	74,00	44,00
Büsum	Seebäderschiff „Lady von Büsum“	26,00	29,00	
Büsum	Seebäderschiff „Funny Girl“	27,00	31,00	
Wilhelmshaven Bremerhaven	Katamaran „Cat No. 1“	46,00	57,00	35,00

Sondertarife für Gruppen und Familien wurden nicht dargestellt!

Der Versuch, diesen Ausfall durch den Einsatz des Highspeed-Catermarans (HSC) „Cat No. 1“ zu kompensieren, muss aus heutiger Sicht als gescheitert angesehen werden.

Über den klassischen Seeweg sind bis Ende Oktober 2005 rd. 255.000 Gäste angereist. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um rd. 78.000 Personen = - 23,36 Prozent. Im Vergleich zum relativ guten Jahr 2003 sind es **150.000** weniger, also ein Rückgang um mehr als 30 Prozent. Dem gegenüber stehen die Beförderungszahlen mit den Schnellfähren. Hier hat es gegenüber 2004 eine Zunahme von rd. 131.000 um 25.000 auf

156.000 = + 19,12 % gegeben, so dass im Gesamtergebnis „nur“ ein Rückgang von **11,09 %** zu verzeichnen ist.

Traditionell gehen die Seebäderschiffe von April – Oktober auf der Helgoländer Reede vor Anker und werden mit den Börtebooten aus- und eingebootet. Ich will jetzt nicht die Diskussion darüber führen, ob es heute noch sinnvoll ist oder nicht. Es gehört zur Identität von Helgoland und was sicher von besonderer Bedeutung ist, dieses Gemeindeunternehmen bietet 36 Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit saisonal beschäftigt zu sein und damit Einkommen zu erzielen. Einschließlich der Familienangehörigen sind 5,6 % meiner Wohnbevölkerung von dieser Beschäftigung unmittelbar abhängig.

Wenn aber immer weniger Gäste über den klassischen Weg den Weg zu uns finden, steigt das Defizit beim Anlandungsdienst. In 2004 lag dieses bei rd. 500 T€. Unter Berücksichtigung der Veränderungen konnten für das Jahr 2005 entsprechende Dispositionen getroffen werden, aber durch den drastischen Rückgang der Fahrgastzahlen wird mit einem leider gleich hohen Defizit gerechnet

Das Dilemma wird dadurch perfekt, dass die Reedereien überhaupt keine Verpflichtungen haben, die Insel anzulaufen. Es gibt keine Verträge oder Vereinbarungen darüber und ich habe große Angst davor, dass die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen bei den Verantwortlichen in den Schiffsunternehmen dazu führen könnten, dass zukünftig überhaupt keine Schiffe mehr die Insel anlaufen. Was dann? Müssen wir hier tatenlos zusehen oder ist der Zeitpunkt gekommen, diesen negativen Entwicklungen entgegen zu treten?

In Zeiten wirtschaftlichen Aufschwunges hat auch Helgoland davon profitiert, keine Frage. Nach dem Abschluss des Wiederaufbaues (1965) boomte der Helgolandverkehr. Aber schon in den 80er Jahren spürte man die Veränderungen. Dank der Wende wurden die Zahlen wieder besser und pendelten sich bei rd. 550.000 ein.

Gegen den Einsatz von HSC's gab es Anfang der 90er Jahre erheblichen Widerstand durch die Mitarbeiter des Anlandungsdienstes. Sie sahen ihre Arbeitsplätze weg brechen und damit ihre Existenzgrundlage. Immerhin waren zu der Zeit bis zu 70 Personen beschäftigt und junge Schiffsführer hatten sich teure Boote gekauft (Kaufpreis heute ca. 150 T€). Aber die technische Weiterentwicklung war nicht aufzuhalten und so kam es 1996 zum regelmäßigen Schnellverkehr zwischen der Hansestadt Hamburg, Cuxhaven und Helgoland durch den Unternehmer Arne Weber (Harburg), der später dann auch das Design-Hotel „Atoll“ auf Helgoland baute. Die Mitbewerber waren darüber nicht besonders erfreut und setzten

ebenfalls einen Katamaran auf dieser Strecke ein („Hansejet“ FRS). Es folgte der Einsatz des Neubaus: „CAT No. 1“ durch das Reedereikonkorsortium Norden-Friesia, AG Ems, FRS und Eils sowie der „Polarstern“, bereedert durch die AG Ems. Der Unternehmer Arne Weber gab vor drei Jahren seinen bis dahin gut laufenden Linienverkehr auf und dies veranlasste die Reederei FRS einen neuen Katamaran bauen zu lassen, der als „Halunder Jet“ nun die Verbindung in die Hansestadt Hamburg von April – Oktober bedient.

Weil die Gemeinde Helgoland selbst über keine geeigneten Liegeplätze für die Abfertigung der Schnellfähren verfügt und hierfür nur der Not- und Schutzhafen des Bundes infrage kam, konnte mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Einvernehmen hinsichtlich der Nutzung von Kaianlagen für die Abwicklung der Verkehre erzielt werden. Katamarane sind von der Bauart her nicht geeignet ausgebootet zu werden, sagen die Vertreter der Reedereien. Der Bund änderte seine Not- und Schutzhafenverordnung und um keine Wettbewerbsverzehrungen aufkommen zu lassen, wurde eine Personenabfertigungsgebühr in Höhe der Aus- und Einbootungsgebühren festgesetzt (derzeit: 2,56 €). Das bedeutet für 2005 einen Betrag von rd. 400 T€ und fließt in voller Höhe in den Haushalt des Bundesverkehrsministers.

Hier müssen Änderungen herbeigeführt werden, um den kommunalen Anlandungsdienst zu sichern. Dies scheint nur in der Realisierung des Hafenkzeptes (s. Nr. 2) möglich. Entsprechende Gespräche zwischen Land und Bund sind dafür unabdingbar.

Ich habe Ihnen diese alles etwas ausführlicher dargelegt, weil dadurch die Zusammenhänge klarer zu verstehen sind. Helgoland braucht eine dauerhafte Verkehrsanbindung, nicht nur im Rahmen der Daseinsvorsorge sondern auch und ganz besonders, um ein wirtschaftliches Auskommen der Wohnbevölkerung mittel- bis langfristig garantieren zu können.

2. Hafenkzept

So merkwürdig es auch klingen mag, aber die Insel Helgoland ist reich an Häfen und Hafenanlagen. Entstanden sind diese ausschließlich in der Zeit von 1933 – 1942 und sollten nach den Vorstellungen der damaligen Machthaber den Grundstock für den größten eisfreien Kriegshafen bilden.

Mit Beginn des Wiederaufbaues, am 1. März 1952, wurden diese Anlagen im Wesentlichen wieder instand gesetzt und für zukünftige Zwecke hergerichtet. Die größte Hafenanlage, der Südhafen (mit Vor- und Innenhafen) sowie der kleinere Binnenhafen sind auch heute noch im Besitz des Bundes und werden von diesem betrieben und unterhalten. Der kleinere Hafen

dient derzeit dem Frachtumschlag und bietet Liegeplätze für die noch 14 Börteboote sowie kleineren Forschungsschiffen der Biologischen Anstalt im Alfred-Wegener-Institut.

Die große Hafenanlage im Süden ist als Not- und Schutzhafen ausgewiesen und dient somit der Sicherheit der Seeschifffahrt. In den Anfangsjahren, etwa bis 1980 herum, wurde dieser Hafen sehr stark von der deutschen, dänischen, britischen und niederländischen Kutterflotte genutzt, um Sturmphasen in der Deutschen Bucht abzuwarten. Mit dem drastischen Rückgang der Anzahl von Kuttern aus den genannten Ländern nahm auch die Bedeutung des Südhafens ab. Heute liegen dort gelegentlich überwiegend Schiffseinheiten des Bundes- und der Länder (WSV, Zollverwaltung, Bundespolizei, Landespolizeien Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Bundesmarine, Forschungseinrichtungen, BSH usw.) sowie dauerhaft Fahrzeuge der DGzRS und der Lotsenbrüderschaften. Hinzu kommen gelegentlich einmal Windlieger (Frachtschiffe, Fangschiffe usw.).

An Bedeutung zugenommen hat eher der Bereich der Sportschifffahrt. In mehreren Etappen wurden verschiedene Bereiche des Hafens für die Aufnahme von Sportbooten genutzt. Das mag sicherlich auch an der Gründung des Wassersportclubs Helgoland im Jahre 1967 gelegen haben, der sich für seine Mitglieder und die befreundeten Clubs von der Küste stark machte. Mit der Gemeinde Helgoland zusammen hat der Bund das Angebot durch Vorhalten von wenigen Pontonanlagen aus Aluminium zwar verbessert, allerdings nur in einem bescheidenen Rahmen. Notwendige landseitige Infrastruktur ist nicht vorhanden und die Erwartungshaltung von Sportbootfahrern, wie z.B. Einzelliegeplätze mit Strom- und Wasserversorgung, waren bisher nicht zu realisieren.

Haupthindernis bei allen Bemühungen ist, dass der Bund sich auf die Beibehaltung der Not- und Schutzhafenfunktion beruft und jegliche Veränderungen ablehnt.

Ein Beispiel dafür ist, dass die Verlagerung des Frachtumschlages (ein Lärmgutachten des TÜV Norddeutschland aus dem Jahre 1999 macht dies erforderlich) vom Binnenhafen in den Südhafen nur an eine Kaianlage möglich sein soll, die marode und damit instandsetzungsbedürftig ist. Kostenpunkt wohl so etwa 3,5 Mio €. Es stehen aber ausreichende und nutzbare Liegebereiche zur Verfügung, an denen der Warenwirtschaftsverkehr problemlos möglich wäre. Die am Frachtgeschehen beteiligten Unternehmen sind sogar bereit eigene Investitionen zu tätigen, um die erforderlichen Lagermöglichkeiten landseitig zu schaffen. Der Bund verweigert hier seine Zustimmung, immer mit dem Hinweis auf den Erhalt der besonderen Funktion seines Hafens. Daran will ja auch niemand etwas ändern und aus Sicht der Gemeinde kann der Hafen seine volle

Schutzwirkung auch zukünftig garantieren, weil bei solchen Wetterlagen weder ein Fracht- noch ein Passagierschiff im regelmäßigen Inselverkehr fahren wird (hoher Wellengang, Winde mit Sturmstärke usw.).

Die Verbesserung der Möglichkeiten für die Wassersportler ist ein weiteres Thema. Auch hier steht eine Investorengruppe bereit, um die notwendige wasser- und landseitige Infrastruktur zu schaffen.

Die Gemeinde Helgoland selbst verfügt über drei weitere Hafenanlagen. Dabei stellt die Landungsbrücke den verkehrlichen Mittelpunkt dar und wird im Volksmund auch als Hauptbahnhof bezeichnet. Dieser Baukörper wurde in den letzten 10 Jahren mit Millionenaufwand für zukünftige Aufgaben saniert, mit großer finanzieller Unterstützung durch das Land Schleswig-Holstein. Über diesen Anlandepunkt gelangen die Passagiere der Seebäderschiffe auf die Insel und betreten unmittelbar den Ortsbereich im Unterland. Der gesamte Ort ist städtebaulich auf diesen Punkt ausgerichtet (Süd-Nord-Achse). Es gibt erste Überlegungen dahingehend, bauliche Veränderungen vorzunehmen, damit die Schnellfähren abgefertigt werden können. Der Vorteile für die Passagiere wären die Ortsnähe und damit einhergehend die Verlängerung des Inselaufenthaltes durch Wegfall der für Helgoland relativ langen Wegstrecke vom bzw. zum Anleger am Südhafen. Seitens der Gemeinde Helgoland könnten dadurch Mehreinnahmen erzielt werden.

Der Dünenhafen dient im Jahr rd. 300.000 Passagieren der Fähre als Anleger. Hierbei handelt es sich überwiegend um Dauergäste, Bürgerinnen und Bürger sowie Fluggäste. Darüber hinaus wird auch die Versorgung der Nachbarinsel abgewickelt. Auch hier konnten in den letzten Jahren erhebliche Investitionen getätigt werden, um die Anlagen zu sanieren. Zuletzt in diesem Jahr der Fähranleger mit einem Investitionsvolumen von 1,5 Mio €. Zusammen mit den Fachabteilungen des Landes wird derzeit darüber beraten, wie der Hafen schwellfrei und der Eintrag von Sedimenten verhindert werden kann. Dazu soll eine weitere Buhne gebaut werden, die dann die entsprechenden Schutzwirkungen entwickelt. Zu überlegen wäre in diesem Fall, ob die noch zu entfernenden Tetrapoden vor Hörnum/Sylt hierfür genutzt und verfügbar gemacht werden können. Ein entsprechender Förderantrag ist in Vorbereitung und soll noch zügig bei den zu beteiligenden Stellen vorgelegt werden. Die Prüfung bleibt abzuwarten.

Ein weiterer Hafen der Kommune ist der Nord-Ost-Hafen. Dieser wird vom Wassersportclub, Motorbootsparte, genutzt. Darüber hinaus dient er dem Anlandungsdienst als Ausweichmöglichkeit, sofern bestimmte Windrichtungen die Nutzung der Landungsbrücke

nicht zulassen. Ferner wird über diese Anleger, die im Übrigen auch 1999 mit Millionenaufwand instand gesetzt wurden, die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen abgewickelt. Die Anforderungen des ISPS-Codes werden dort erfüllt und es gibt eine entsprechende Genehmigung der zuständigen Landesbehörden.