

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

16. WP - 90. Sitzung

am Mittwoch, dem 1. April 2009, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jürgen Feddersen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Dr. Heiner Garg (FDP)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vorsitzender

i.V. von Johannes Callsen

Weitere Abgeordnete

Anna Schlosser-Keichel (SPD)

Lars Harms (SSW)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Informationen zur aktuellen Entwicklung beim Ferien- und Freizeitzentrum Port Olpenitz	5
hierzu: Umdrucke 16/4084, 16/4116	
2. Bericht des Hauptgeschäftsführers des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) zur Lage der Schiffbauindustrie in Norddeutschland unter besonderer Berücksichtigung der schleswig-holsteinischen Werften	13
3. Berichterstattung der Landesregierung über die Durchführung des Bildungsfreistellungs- und Qualifizierungsgesetzes	12
Schreiben des Wirtschaftsministers vom 24. Februar 2009 Umdruck 16/4040	
4. Finanzierung von Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein	15
Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/2399	
5. CCS-Versuchsprojekt in Schleswig-Holstein	16
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/2396	
Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/2436	

6. Klimaschutzziele nicht verwässern **17**

Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2347

**7. Sitzungstermine des Wirtschaftsausschusses für das zweite
Halbjahr 2009** **18**

Umdruck 16/4083

8. Verschiedenes **18**

Der Vorsitzende, Abg. Arp, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Informationen zur aktuellen Entwicklung beim Ferien- und Freizeitzentrum Port Olpenitz

hierzu: Umdrucke 16/4084, 16/4116

Bgm Feodoria rekapituliert zum Sachstand, dass am 12. März das OVG Schleswig den Bebauungsplan Nummer 56 der Stadt Kappeln für das Gebiet des ehemaligen Marinestützpunktes Olpenitz im Rahmen des vom NABU und von weiteren Umweltverbänden angestrebten Normenkontrollverfahrens für unwirksam erklärt habe. Am 17. März habe sich der Ministerpräsident des Landes eingeschaltet und zu einem Gespräch geladen, an dem neben dem MP die St'in Wiedemann, Pressesprecher Dr. Hauck, MdL Heike Franzen, zwei leitende Mitarbeiter der Stadt Kappeln, Herr Dr. Habeck und er, Feodoria, teilgenommen hätten. In diesem Gespräch seien die Aufgaben verteilt worden, sei Vertraulichkeit vereinbart worden, und es sei die Frage der Federführung beim weiteren Vorgehen erörtert worden. Der Vorschlag von St'in Wiedemann, die Angelegenheit ins Wirtschaftsministerium zu ziehen, sei von MP Carstensen abgelehnt worden, er habe es zur Chefsache erklärt und es in die Staatskanzlei gezogen. Das Nächste, was er, Feodoria, von diesem Projekt gehört habe - öffentlich -, sei gewesen, dass MP Carstensen mit dem Abgeordneten Kubicki am 24. März nachmittags in die Presse gegangen sei und einen Alternativvorschlag vorgestellt habe. Er sei darüber in einem Telefongespräch um 16 Uhr informiert worden, in dem MP Carstensen, ihm, Feodoria, die Pressemitteilung dazu vorgelesen habe. Man habe sich dann seitens der Stadt Kappeln daran gesetzt, mehr Informationen zu bekommen. Das ganze Projekt sei niemandem vorgestellt worden, sondern Sachverhalt sei, dass Herr Harm zu einem Arbeitsgespräch beim Ministerpräsidenten eingeladen worden sei, um bestimmte Dinge, wie sie am 17. März abgesprochen worden seien, auf den Weg zu bringen.

Jetzt sei folgende Situation entstanden - so fährt Bgm Feodoria fort -: Die amerikanischen Investoren hätten sofort erklärt, eine zweite Planung würden sie nicht bezahlen. Die hier entstehenden Kosten für eine zweite Planung müssten dann, wenn sie nicht durch andere Quellen gedeckt werden könnten, durch Herrn Harm bezahlt werden. Denn bekanntlich habe Herr Harm auch schon Bemühungen unternommen, um dies zielführend zu regeln. Die amerikanischen Investoren hätten zweitens erklärt, die Umplanung werde für sie einen Renditeverlust in

Höhe von etwa 25 bis 35 Millionen € erbringen. Dieses Geld müsse von irgendwoher fließen. Dies sei nicht geregelt, erfordere aber zwingend einen Zuschuss durch die öffentliche Hand. Dieser Zuschussbedarf habe beim ersten Vorhaben überhaupt nicht bestanden. Das erste Projekt sei ohne Zuschuss durch die öffentliche Hand auf den Weg gebracht worden. Er, Feodoria, könne es sich nicht vorstellen, dass der Renditeverlust bei einer Umplanung durch die öffentliche Hand ausgeglichen werden könne, die auf der Grundlage der Vorstellungen des NABU in Verbindung mit den Vorgaben des OVG-Urteils geschehe. Den Zuschussbedarf beziffert Bgm Feodoria auf einen Betrag in zweistelliger Millionenhöhe. Bei einer Beispielrechnung mit 10 Millionen € und einer guten Förderquote von etwa 70 % würden als Komplementärmittel von der Stadt 30 %, also 3 Millionen €, aufzubringen sein. Dies sei für die Stadt Kappeln nicht darstellbar, deren Haushalt jetzt schon nicht ausgeglichen sei. Die Vertreter der Stadt Kappeln hätten sich auf die Erklärung verständigt, dass eine Finanzierungsmöglichkeit aus dem städtischen Haushalt nicht gesehen werde.

Sodann hält Bgm Feodoria als Absicht der Stadt fest, in dieser Angelegenheit zielorientiert zu einem Ergebnis zu kommen. Die Stadt sehe jedoch keine Chance dafür, das, was MP Carstensen in die Öffentlichkeit getragen habe, überhaupt zu beginnen; denn es sei so, dass Herr Harm in der nächsten Woche dem amerikanischen Investor eine Perspektive präsentieren müsse, wer was zahlen werde und woher dafür das Geld kommen solle. Diese Fragen hätten definitiv vorher geklärt werden müssen. Bgm Feodoria wiederholt, in jeder Phase des zitierten Gesprächs sei Vertraulichkeit vereinbart gewesen, und MP Carstensen habe hier der Stadt Kappeln etwas „vor die Tür gekippt“, wovon die Kommune nicht wisse, wie man das nun wegkriegen solle.

Herr Harm von der Port Olpenitz GmbH betont, den von Bgm Feodoria genannten Zahlen, die auch aus der Kalkulation der Port Olpenitz GmbH kämen, könne er nur zustimmen. Es sei so, dass die Port Olpenitz GmbH die Planung sehr schnell an die Entwicklung angepasst habe, weil es eben nur zwei Alternativen gebe: Entweder klage man auf der Bundesverwaltungsgerichtsebene weiter, was sich sicherlich über ein Jahr oder zwei Jahre hinziehen würde und zur Konsequenz hätte, dass der amerikanische Investor abspringen würde, oder man nehme den Weg, dass man sich schnell einige und sich wegen des weiteren Vorgehens zusammensetze. Dieser letzte Weg sei auch gegangen worden, und er, Harm, sei mit der nunmehr gefundenen Lösung sehr zufrieden, die nichtsdestotrotz einen gewaltigen wirtschaftlichen Nachteil bedeute. Aber diesen wirtschaftlichen Nachteil könne man zumindest teilweise durch eine verbesserte Umplanung und durch das Entgegenkommen der Naturschutzverbände in anderen Bereichen kompensieren. Ein Defizit bleibe aber in jedem Fall übrig. Der amerikanische Investor verstehe zwar nicht, dass er für Umweltschutzbelange aufkommen solle, bleibe aber weiter „im Boot“ und stehe als Eigenkapitalpartner zur Verfügung.

Auf die Frage von Abg. Dr. Garg nach den ungefähren Renditeverlusten erwidert Herr Harm, dass diese zwischen 35 und 40 Millionen € lägen, was aus den extremen Margen der Ferienhäuser am Nordhaken resultiere. Jedes touristische Vorhaben funktioniere eben auch in Schleswig-Holstein nur mit Fördermitteln, und diese „Fördermittel“ seien quasi die Toplage der Ferienhäuser gewesen. Deswegen habe man auch immer gesagt, man brauche keine Fördermittel. Nachdem diese „privatrechtlichen“ Fördermittel nun aber weg seien, fehlten die genannten Gelder. Von den 35 bis 40 Millionen € könnten sicherlich - so wiederholt Herr Harm - durch eine bessere Umplanung im südlichen Bereich, in dem die Naturschutzverbände einem Kompromiss zugestimmt hätten, Ausfälle kompensiert werden, aber in jedem Falle bleibe ein zweistelliger Millionenverlust übrig.

Herr Dr. Habeck, Landesvorsitzender von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der auf Bitten des Ministerpräsidenten des Landes gebeten worden war, ein Vermittlungsgespräch mit Vertretern der Umweltverbände zu führen, zieht für den Zeitpunkt nach dem Urteil des OVG das Resümee, dass nach dem Urteil Akzeptanz und Mehrheitsfähigkeit des Projekts eigentlich „tot“ gewesen seien. Er habe mit den Naturschutzverbänden das erbetene Vermittlungsgespräch geführt, um zu erfahren, inwieweit diese bereit seien, das Verfahren zum Port Olpenitz wieder aufzunehmen. In dem Gespräch habe Herr Harm ein neues Konzept vorgelegt, das auch bei den Naturschutzverbänden auf große Akzeptanz gestoßen sei und von allen als besser bewertet worden sei. Danach sollte die alte Planung auch dann nicht mehr verfolgt werden, wenn ein Revisionsverfahren Erfolg haben sollte. Die so gefundene Lösung beinhalte einen Entwurf für eine Neuplanung, die breite gesellschaftliche Akzeptanz habe, und er signalisiere, dass niemand ein Interesse daran habe, den alten B-Plan wiederzubeleben.

St de Jager erklärt für die Landesregierung, dass es das Bestreben sei, das Projekt Port Olpenitz auf alle Fälle zu ermöglichen, in welcher Form auch immer. Es gehe jetzt darum, einen Weg zu finden, das Projekt ohne Zeitverlust auf den Weg zu bringen, der bei Beschreiten des Rechtswegs eindeutig eintreten würde. Darüber hinaus gehe es darum, eine Akzeptanz herbeizuführen, die es ermögliche, das Projekt auch zielorientiert zu verwirklichen. Insofern sei der Versuch des Ministerpräsidenten, zusammen mit Herrn Dr. Habeck eine Lösung zu finden, alternativlos gewesen.

Die Landesregierung unterstütze deshalb die Maßnahmen zur Unterstützung des Ergebnisses der Einigung, die in dem Gespräch von allen Beteiligten mitgetragen worden sei. Der erreichte Kompromiss sei Ausgangspunkt für alle Prüfungen, die nun zu leisten seien.

Zur Prüfung der Fördermöglichkeiten für das Projekt führt St de Jager sodann grundsätzlich aus, dass dann, wenn jemand einen Förderantrag stelle, der inhaltlich förderfähig sei, ein An-

spruch auf Förderung ausgelöst werde. Insofern sei die Frage der Förderung nicht Teil eines politischen Kompromisses, sondern Ergebnis eines Antrags, der der Landesregierung irgendwann vorliegen werde. Mit Herrn Harm sei besprochen worden, auf welche Teile sich eine Förderung beziehen könne. Dieser Aspekt konzentriere sich zunächst auf die Förderfähigkeit der Promenade als eine möglicherweise kommunale touristische Infrastrukturmaßnahme; dies könne sich weiter auf eine Prüfung des Hotelbereichs und auf eine mögliche Förderung des Indoorbereichs beziehen. Diese Aspekte müssten jetzt im Einzelnen noch einmal betrachtet werden, wobei auch die Frage der Größenordnung eine Rolle spielen werde. Hierbei handele es sich um Prüfungen, die auch administrativ anzustellen seien.

Darüber hinaus sei darüber gesprochen worden, ob das, was administrativ „ressortfremde“ Förderung heiße, etwa dadurch, dass eine Stiftung den jetzt nicht mehr zur Bebauung vorgesehenen Nordhaken käuflich erwerbe, möglich sei.

Im ersten Abschnitt der folgenden Fragerunde möchte Abg. Harms wissen, ob auch die Fördermöglichkeit für das Projekt bestehe, wenn nur der amerikanische Investor als Geldgeber zur Verfügung stehe, oder ob es zwingend erforderlich sei, die Kommune Stadt Kappeln hier mit im Boot zu haben. - Abg. Dr. Garg fragt, ob es eine Forderung von Herrn Harm gegeben habe, dass das Land die Halbinsel im Norden abkaufen müsse, möglicherweise der Erwerb durch eine Stiftung erfolgen solle. Weiter möchte er wissen, ob es seitens des Ministerpräsidenten eine verbindliche Zusage für eine finanzielle Unterstützung durch das Land gegeben habe und, wenn ja, ob diese Unterstützung schon mit Leistungen in einer bestimmten Höhe verbunden worden sei. - Abg. Stritzl interessiert, ob die Naturschutzverbände bereits einen Verzicht auf Beschreiten des Rechtsweges erklärt hätten. - Abg. Matthiessen spricht die mögliche Förderung im Hotelbereich an und fragt nach der Rechtsgrundlage für eine solche mögliche Förderung. Des Weiteren möchte er wissen, was bezüglich der aus der Presse zu erfahrenen Vereinbarung, dass die Naturschutzverbände künftig mit dem Investor in enger Kooperation mit am Beratungstisch sitzen sollten, geregelt worden sei und ob Herr Dr. Habeck auch im weiteren Verfahren weiterhin als Vermittler zur Verfügung stehen werde.

Bgm Feodoria betont, die Planung so, wie das Projekt jetzt realisiert werden solle, gehe nicht ohne Steuerzahlergeld, und die Stadt Kappeln habe diese Mittel nicht. Er erwarte, dass alle, die jetzt sagten, wie das Projekt laufen solle, die Stadt mit in die Planungen einbezögen, sodass sich die Stadtvertretung Kappeln eine Meinung dazu bilden könne, was möglich sei und was nicht. Deshalb sei ja auch Vertraulichkeit des Gesprächs vereinbart gewesen, um alle Dinge, die notwendig seien, offen zu erörtern.

Bgm Feodoria erinnert sodann daran, dass die Naturschutzverbände eine einstweilige Anordnung beantragt hätten, und das OVG Schleswig habe mitgeteilt, dass das weitere Verfahren jetzt vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig verhandelt werden müsse. Das Urteil des OVG Schleswig liege bekanntlich immer noch nicht vor. Deshalb sei ja auch vereinbart worden, mit neuen Planungen nicht sofort in die Öffentlichkeit zu gehen, sondern in dem Prozess alle mitzunehmen. Dieser Aspekt sei vernachlässigt worden. Auch er, Feodoria, wünsche es sich, dass das Projekt Port Olpenitz weitergeführt werde, aber gegenwärtig seien die Voraussetzungen dafür nicht gegeben.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, resümiert, dass sich auch hier zeige, dass sich alle einig seien, dass das Projekt eine Realisierung erfahren solle. Die Frage einer zeitlichen Verzögerung beinhalte auch den Aspekt der Planungshoheit der Gemeinde, die auch im Wirtschaftsausschuss von niemandem bestritten werde.

Herr Harm räumt ein, dass es nunmehr darum gehe, der Stadt Kappeln im Detail noch den Inhalt der erzielten Einigung vorzutragen, und die Stadt müsse den neuen B-Plan beschließen. Es gebe aber diese Einigung, und auch der amerikanische Investor stehe zu dieser Einigung. Es gehe letztlich noch um die Kosten. Selbstverständlich unterstützten auch die Investoren Maßnahmen des Naturschutzes, weil letztlich auch ein Ferienressort die Natur brauche; dies sei ein Wertzuwachs. Aus diesem Grund werde man auch in Zukunft mit den Naturschutzverbänden zusammen bestrebt sein, gute Lösungen zu erarbeiten. Herr Harm fährt fort, dass es in dem Gespräch mit dem Ministerpräsidenten hauptsächlich um das Konzept gegangen sei. Dabei habe er, Harm, darauf hingewiesen, dass hier ein wirtschaftlicher Nachteil zwischen 35 Millionen bis 40 Millionen € entstehe, der jedoch teilweise durch eine bessere Planung kompensiert werde, und darüber hinaus müsse dann noch über die Fördermittel gesprochen werden, wobei nicht die Frage vergessen werden dürfe, wie die Stadt Kappeln zu Eigenmitteln gelange. Dies betreffe die Promenade, die öffentlich zugänglich sein solle, wofür die Stadt Fördermittel beantragen müsse. Koste die Promenade - wie gesagt - beispielsweise 10 Millionen €, müsse die Stadt 3 Millionen € aufwenden, womit sie bekanntlich ein Problem habe. Den Vertrag mit den Naturschutzverbänden werde es geben, man werde zusammen mit den Naturschutzverbänden in die Detailplanung eintreten. Anschließend brauche man die Zustimmung der Stadt Kappeln, dass dieser neue B-Plan auch seitens der Kommune so gewollt sei, und schließlich eine Vereinbarung, in der die Naturschutzverbände einen Klageverzicht unterschreiben würden.

Herr Dr. Habeck versichert, dass in den Gesprächen, an denen er teilgenommen habe, keine Zusagen für finanzielle Mittel gegeben worden seien. Des Weiteren halte er den Weg über eine Revision nicht mehr für aktuell, weil der alte B-Plan einfach nicht mehr gewollt werde.

Diesen Weg wolle niemand mehr gehen. Deswegen gehe es jetzt darum, wie die Planung so schnell wie möglich durchgesetzt werden könne. Ziel der Vermittlung sei es ja gewesen, sich in der Sache zu einigen und juristische Verfahrenswege obsolet zu machen. Zur Sicherung eines engen Austausches zwischen dem Naturschutz und den Investoren sei die Einbeziehung von Vertretern des Naturschutzes zur Begleitung des Verfahrens vereinbart worden.

Bgm Feodoria insistiert, dass der Naturschutz zur Bedingung gemacht habe, dass ein neuer B-Plan nur auf der Grundlage des Urteils des OVG Schleswigs erstellt werden könne. Insofern müsse die Frage einer Revision des Urteils geklärt werden, müsse geklärt werden, wenn der alte B-Plan aufgehoben werde, was dann passiere, und in diesem Zusammenhang müsse der amerikanische Investor erklären, dass man auf eine Entschädigungsleistung verzichte. Wolle man ein neues Verfahren auf den Weg bringen, sei zu bedenken, dass jeder, der während der Auslegung der neuen Planung Einwände mache, wieder die gleichen juristischen Verfahrensrechte besitze. Allein eine Verzichtserklärung des Naturschutzes nutze hier gar nichts. Insofern hätte auch vorher geklärt werden müssen, wie man mit diesen Unwägbarkeiten umgehen wolle.

In dem zweiten Abschnitt der Diskussionsrunde möchte Abg. Dr. Garg wissen, ob in den Vertragsregelungen Ausgleichszahlungen enthalten seien, die die Stadt Kappeln für den Fall der Nichteinhaltung der Bebauung und des Fertigstellungstermins zahlen müsse, und ob es richtig sei, dass es ein Gutachten des Landesamts für Naturschutz gebe, das auf eine massive Beeinträchtigung der Naturschutzbelange hinweise, und wie Umweltministerium und Naturschutz darauf reagieren wollten und gegebenenfalls auch die Stadt Kappeln fachlich beraten wollten.

Bgm Feodoria erklärt unter anderem, dass die Kommune einen Vertrag mit dem amerikanischen Investor über die B-Planung habe. Wenn der Investor nicht auf Ersatzansprüche verzichte, könne die Stadt den alten B-Plan nicht aufheben. Die Stadt könne nicht einfach erklären, man hebe den B-Plan auf, sondern hier sei die Einhaltung des förmlichen Verfahrens erforderlich.

Herr Harm betont, eine Vereinbarung von Ausgleichszahlungen der Stadt an die Investorengruppe habe es definitiv nicht gegeben. Anders herum müssten die Investoren für den Fall, dass man anders baue, als dies im Rahmen des B-Plans rechtlich machbar sei und es im städtebaulichen Vertrag untersagt sei, Zahlungen an die Stadt in Millionenhöhe leisten. Hier fiel dann also eine Vertragsstrafe für die Investoren an.

Herr Dr. Habeck wiederholt das Erfordernis, jetzt einen neuen B-Plan zu bekommen, der nicht wieder beklagt werde. Der nächste Schritt gehe also hin zur Erreichung von Planungssi-

cherheit. St de Jager sagt zu, die Frage von Abg. Dr. Garg nach dem Gutachten des Landesamts für Naturschutz an das Umweltministerium weiterzureichen, dass dann eine schriftliche Antwort erteilen werde.

Auf Bitten der Ausschussmitglieder nimmt sodann Herr Schaefer anhand des Umdrucks 16/4165 zum Ferien- und Freizeitzentrum Port Olpenitz für den BUND SH, die IGU, den LNV und den NABU SH Stellung. Er erklärt, die Verbände würden die Neuplanung auf der Grundlage des Gesprächs beim Ministerpräsidenten am 24. März, vorgestellt durch Herrn Harm, sehr wohlwollend begleiten, und die Bedenken der Verbände seien damit aus dem Weg geräumt. Wenn die naturverträglichen Planungen entsprechend weit gereift seien, werde man auch eine Vereinbarung zustande bringen. Erste Dinge aus dem zitierten Gespräch seien ja bereits auf den Weg gebracht worden, ein Landschaftsplanungsbüro, das die schwierige Aufgabe der Vermittlung zwischen Naturschutz und Projekt wahrnehmen werde, sei gemeinsam mit Herrn Harm ausgesucht und gefunden worden.

Zum Abschluss der Informationen zur aktuellen Entwicklung beim Ferien- und Freizeitzentrum Port Olpenitz unterstreicht der Ausschussvorsitzende, Abg. Arp, noch einmal das große Interesse des Schleswig-Holsteinischen Landtags an der Realisierung des Projekts, und zwar möglichst zeitnah. Alles das, was der Wirtschaftsausschuss dazu beitragen könne, das Verfahren und die Umsetzung zu beschleunigen, werde man gern tun.

(Unterbrechung der Sitzung von 11:20 bis 11:40 Uhr)

Der Vorsitzende, Abg. Arp, stellt um 11:40 Uhr die Öffentlichkeit der Ausschusssitzung wieder her.

Der Ausschuss behandelt zunächst Punkt 3 der Tagesordnung:

Berichterstattung der Landesregierung über die Durchführung des Bildungsfreistellungs- und Qualifizierungsgesetzes

Schreiben des Wirtschaftsministers vom 24. Februar 2009
Umdruck 16/4040

hierzu: Umdruck 16/4122

Die Ausschussmitglieder befassen sich auf eine Bitte des Bildungsausschusses mit der verwaltungsseitig vorbereiteten Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses an den Landtag, den Landtagsbeschluss vom 20. Februar 2003, Drucksache 16/2465, dahin gehend zu ändern, dass sich Schleswig-Holstein künftig mit einer Länderzusatzstudie am europäischen „Adult Education Survey“ beteiligt und die Landesregierung die jährlichen Daten zur Bildungsfreistellung nach § 28 BFQG künftig dem Wirtschaftsausschuss und dem Bildungsausschuss übermitteln wird und auf die Veröffentlichung im Jahreswirtschaftsbericht verzichtet.

Abg. Schröder fragt nach dem „Entbürokratisierungseffekt“ des Wechsels der Berichtsadressaten Wirtschaftsausschuss und Bildungsausschuss weg von der Veröffentlichung im Jahreswirtschaftsbericht.

RL'in Cremer verweist hierzu auf das Schreiben des Wirtschaftsministers, Umdruck 16/4040, und erklärt im Übrigen, dass der Jahreswirtschaftsbericht in Zukunft weniger eine Rückschau auf die Vergangenheit sein solle, sondern mehr den Charakter einer Vision für die Zukunft haben solle. Dies bedeute, die Statistik über die Bildungsfreistellungen passe damit nicht mehr in die Struktur des zukünftig beabsichtigten Jahreswirtschaftsberichts. Deshalb werde vonseiten der Landesregierung der Vorschlag unterbreitet, die jährlichen Daten zur Bildungsfreistellung dem Wirtschaftsausschuss und dem Bildungsausschuss schriftlich zur Verfügung zu stellen.

Abg. Schröder meldet auch nach dieser Auskunft weiteren Beratungsbedarf seiner Fraktion an und bittet darum, die Beschlussfassung über diesen Tagesordnungspunkt zurückzustellen. - Die Ausschussmitglieder folgenden diesem Antrag und vertagen die weitere Behandlung dieses Punktes auf eine der nächsten Sitzungen des Wirtschaftsausschusses.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des Hauptgeschäftsführers des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) zur Lage der Schiffbauindustrie in Norddeutschland unter besonderer Berücksichtigung der schleswig-holsteinischen Werften

Herr Lundt, Hauptgeschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e. V., schildert den Ausschussmitgliedern die Zukunftsperspektiven der maritimen Industrie in Bewertung der aktuellen Situation in der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise im Rahmen einer PowerPoint-Präsentation (s. Anlage zu dieser Niederschrift).

Herr Lundt nennt zur Ausgangssituation die folgenden Stichpunkte:

- Finanzkrise schlägt auf Realwirtschaft durch, Nachfrage bricht ein;
- Notenbanken senken Leitzinsen und pumpen Liquidität in die Märkte;
- Rettungsprogramme der Regierungen für Banken und andere Branchen;
- Raten in der Schifffahrt eingebrochen, Bunkerkosten auch gefallen;
- Überkapazitäten führen zu steigenden Aufliegertonnagen und fallenden Second-Hand-Preisen (Wertverfall der Flotten verringert Kreditfähigkeit);
- Abwrackpreise fallen, Abwrackungen nehmen zu;
- seit Oktober 2008 kaum noch Neubaunachfrage;
- Probleme der Banken erschweren Finanzierungen von Neubauten;
- Zunehmende Stornierungen von Neubaufträgen;
- Neubaupreise und Stahlpreise gehen zurück;
- Devisenkurse verändern Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauländer;
- Weiterhin wachsende Schiffbaukapazitäten in Asien.

In der folgenden Aussprache über die Konsequenzen aus der gegenwärtigen Situation für die schleswig-holsteinischen Werften erklärt Herr Lundt, dass wohl alle Werften dann, wenn die ersten Auslastungsdefizite aufträten, daran interessiert seien, ihre Beschäftigten zunächst in Kurzarbeit zu bringen. Es gebe seitens der Bundespolitik ja die Absicht, die Kurzarbeit auf zwei Jahre auszudehnen, und die Schiffbauer hätten die Hoffnung, dass sich die Auftragseingänge schon im nächsten Jahr wieder positiver gestalten würden. „Vorteilhaft“ für die

Stammebelegschaften der Werften sei es sicherlich, dass es nicht nur dem Schiffbau schlecht gehe, sodass wohl auch Fachkräfte - zum Beispiel Schiffbauingenieure - nicht in anderen Branchen ohne Weiteres abwandern könnten. Denn selbst bei guter Auslastung der Werften könne Fachpersonal später nur langsam wieder aufgebaut werden. Die Beschäftigten aus dem Bereich der Leiharbeit würden aber sicherlich die ersten sein, die dann, wenn auf den Werften nicht mehr genügend Beschäftigung gegeben sei, ihren Arbeitsplatz verlören. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt werde es also in jedem Fall geben.

Auf die Frage von Abg. Dr. Garg, welchen Einfluss die gegenwärtige Situation auf die Entscheidung habe, den Handelsschiffbau bei HDW zu halten beziehungsweise diese Sparte in Zukunft aufzugeben, erwidert Herr Lundt, dass sich der Verband für Schiffbau und Meerestechnik nicht in die Strategie einzelner Werften einmische, aber die Gesamtsituation der Weltschiffbaukapazität und der Nachfrageentwicklung werde sicherlich auch bei HDW berücksichtigt werden.

Abg. Fischer spricht das immer wieder gehörte Argument zur Produktionsumstellung bei den Werften zur Beschäftigungssicherung an und möchte wissen, welche Bereiche hierfür infrage kämen.

Herr Lundt erklärt, dass die mit der Frage angesprochene Diversifizierung der Werften recht schwierig sei, schließlich müsse man ein Produkt finden, das die Werftanlagen annähernd auslaste. Als eine Möglichkeit werde hier die Offshore-Industrie zum Beispiel mit Stahlbauarbeiten gesehen. Solche Zukunftsmärkte ließen sich aber mit Sicherheit auch nicht innerhalb von zwei Jahren erschließen.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, bittet den Vertreter des VSM, den Ausschuss auch in Zukunft über aktuelle Entwicklungen im Bereich Schiffbau und Meerestechnik zu informieren.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Finanzierung von Verkehrsprojekten in Schleswig-Holstein

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2399

(überwiesen am 28. Januar 2009 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Fi-
nanzausschuss zur abschließenden Beratung)

Die Ausschussmitglieder nehmen ohne weitere Aussprache die Antwort der Landesregierung,
Drucksache 16/2399, abschließend zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

CCS-Versuchsprojekt in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2396

Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2436

(überwiesen am 28. Januar 2009 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Umwelt- und Agrarausschuss)

Unter Bezugnahme auf seinen Antrag Drucksache 16/2396 erbittet Abg. Dr. Garg seitens der Landesregierung eine Einschätzung der CCS-Technologie, und Abg. Matthiessen unterstreicht zu seinem Änderungsantrag Drucksache 16/2436 die generelle Skepsis gegenüber CCS.

AL Dr. Sauer betont, Skepsis gegenüber CCS sei in keiner Weise angebracht, aber man könne eine abschließende Bewertung erst dann formulieren, wenn CCS beim Betrieb eines Kohlekraftwerks „von der Stange“ tatsächlich seine Bewährung erfahren haben werde. Damit rechne man erst etwa 2020; davor werde es sich um CCS-Pilotprojekte handeln. Was konkret den Standort Brunsbüttel angehe, so sei eine Aufnahme von Brunsbüttel in die Liste der vom EU-Parlament zur Förderung vorgesehenen zwölf Versuchsprojekte zur Kohlendioxidabscheidung und -lagerung angesichts der Grundstücksgegebenheiten nicht mehr möglich; auf eine entsprechende Idee hätte RWE als künftiger Betreiber kommen müssen.

In den Abstimmungen spricht der Ausschuss folgende Beschlussempfehlungen an den Landtag aus:

- a) Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 16/2436, mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN;
- b) Ablehnung des Ursprungsantrags der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2396, mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimme der FDP bei Enthaltung der Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Klimaschutzziele nicht verwässern

Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2347

(überwiesen am 12. Dezember 2008 an den **Umwelt- und Agrarausschuss**
und den Wirtschaftsausschuss)

Ohne weitere Aussprache schließt sich der beteiligte Wirtschaftsausschuss mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Enthaltung der FDP dem Votum des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags Drucksache 16/2347 vorzuschlagen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Sitzungstermine des Wirtschaftsausschusses für das zweite Halbjahr 2009

Umdruck 16/4083

Die Ausschussmitglieder billigen die Sitzungstermine, Umdruck 16/4083.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Matthiessen regt die Durchführung einer Ausschusssitzung zum Thema „Bau von Lotsenversetzschiffen im Rahmen des Konjunkturprogramms II“ an. Beschaffungsstelle für die Lotsentender sei die WSD Nord, Betreiber der Lotsenbetriebsverein Laboe. Ziel müsse es sein, schleswig-holsteinische Werften vom Bau dieser Lotsentender nicht auszuschließen. Bei dem Auftrag gehe es um ein Volumen zwischen 15 Millionen und 18 Millionen €.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, weist darauf hin, dass erstens die Bundesschiffahrtsverwaltung für die Beschaffung zuständig sei und dass zweitens auch die Bundesbehörde WSD europäisches Vergaberecht einzuhalten habe. Zur Erörterung dieses Themas schlägt er statt der Durchführung einer Sitzung des Wirtschaftsausschusses ein Gespräch der fachpolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen vor.

Der Ausschuss folgt diesem Vorschlag des Vorsitzenden und bittet Abg. Matthiessen, die Terminabsprache für ein solches Gespräch und die Einladung dazu zu übernehmen.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 13:05 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

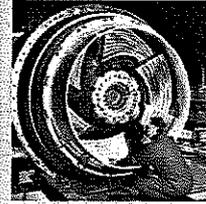
Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer

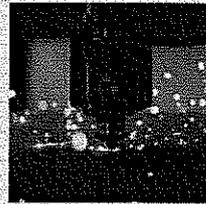


Zukunftsbericht der maritimen Industrie



Werner Lundt

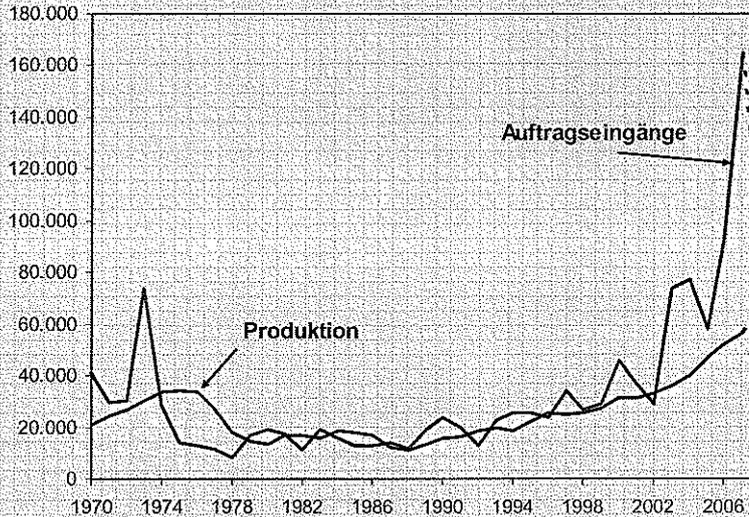
*Hauptgeschäftsführer des Verbandes
für Schiffbau und Meerestechnik e.V.
Kiel, 01. April 2009*



Aktuelle Situation:

- Finanzkrise schlägt auf Realwirtschaft durch – Nachfrage bricht ein
- Notenbanken senken Leitzinsen und pumpen Liquidität in die Märkte
- Rettungsprogramme der Regierungen für Banken und andere Branchen
- Raten in der Schifffahrt eingebrochen, Bunkerkosten auch gefallen
- Überkapazitäten führen zu steigenden Aufliegertonnagen und fallenden Second-Hand-Preisen (Wertverfall der Flotten verringert Kreditfähigkeit)
- Abwrackpreise fallen, Abwrackungen steigen
- seit Oktober 2008 kaum noch Neubaunachfrage
- Probleme der Banken erschweren Finanzierungen von Neubauten
- Zunehmende Stornierungen von Neubaufträgen
- Neubaupreise und Stahlpreise gehen zurück
- Devisenkurse verändern Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauländer
- Weiterhin wachsende Schiffbaukapazitäten in Asien

Weltschiffbauentwicklung 1970 - 2008
in 1.000 GT



20 Jahre
Wachstum
nach mehr als
15 Jahren Krise

Produktion
weltweit auf
Rekordniveau

Kennzahlen des deutschen Handelsschiffneubaus

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
PRODUKTION							Steigende Produktion
Anzahl	62	61	69	70	74	84	
BRZ (1.000)	998	977	1.297	1.334	1.384	1.407	
GBRZ (1.000)	946	907	1.163	1.174	1.171	1.312	
Mio. EUR	2.780	2.306	2.581	2.919	3.126	4.449	
AUFTRAGSEINGÄNGE							Schwächere Auftragseingänge
Anzahl	102	86	157	88	70	46	
BRZ (1.000)	1.882	1.666	2.655	1.351	1.273	656	
GBRZ (1.000)	1.602	1.540	2.406	1.414	1.253	6227	
Mio. EUR	3.572	4.054	6.552	5.246	4.892	2.890	
AUFTRAGS-BESTÄNDE (Ende der Periode)							Sinkende Auftragsbestände
Anzahl	144	147	231	246	239	172	
BRZ (1.000)	2.570	3.022	4.350	4.357	4.249	3.239	
GBRZ (1.000)	2.323	2.774	3.964	4.229	4.066	3.119	
Mio. EUR	5.867	7.034	11.084	13.442	15.397	13.287	

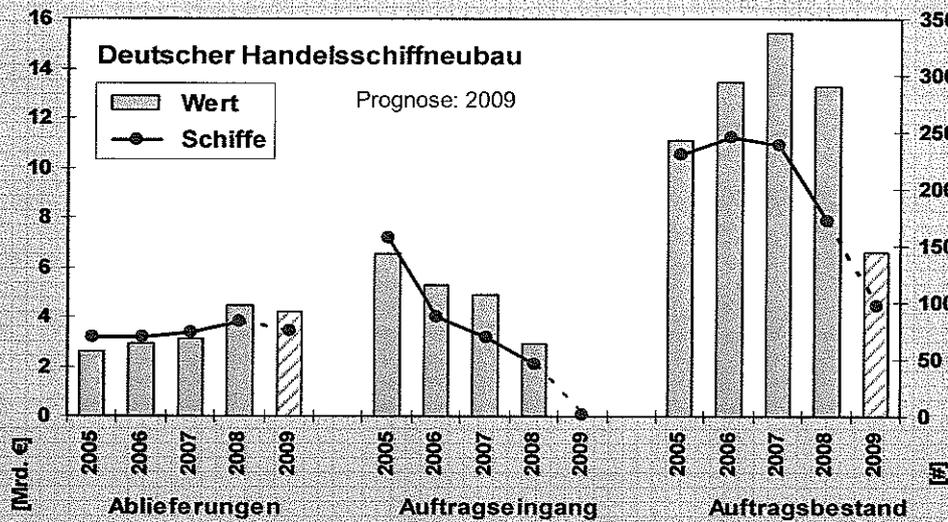
Schiffbaustatistik 2008
Aufgliederung nach Bundesländern

Ablieferungen	Anzahl BRZ GBRZ Mio. EUR			
	Anzahl	BRZ	GBRZ	Mio. EUR
Mecklenburg-Vorpommern	30	609.102	480.294	1.233,4
Niedersachsen	21	377.597	398.791	1.412,7
Schleswig-Holstein	13	245.581	214.657	671,6
Hamburg, Bremen und andere	20	175.152	218.162	1.131,0
Gesamt	84	1.407.432	1.311.904	4.448,7

Auftragseingänge	Anzahl BRZ GBRZ Mio. EUR			
	Anzahl	BRZ	GBRZ	Mio. EUR
Mecklenburg-Vorpommern	13	181.400	156.777	540,2
Niedersachsen	17	246.540	240.797	1.138,0
Schleswig-Holstein	9	188.840	150.402	476,9
Hamburg, Bremen und andere	7	39.100	73.529	735,0
Gesamt	46	655.880	621.505	2.890,1

Auftragsbestand	Anzahl BRZ GBRZ Mio. EUR			
	Anzahl	BRZ	GBRZ	Mio. EUR
Mecklenburg-Vorpommern	42	812.144	678.828	2.183,1
Niedersachsen	55	1.402.924	1.469.670	6.329,1
Schleswig-Holstein	37	687.990	551.931	1.652,5
Hamburg, Bremen und andere	38	336.350	418.663	3.122,2
Gesamt	172	3.239.408	3.119.092	13.286,9

2009 - Auftragseinbruch und Finanzierungsprobleme

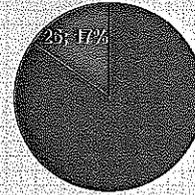


Die Verbandsumfrage zur 6. Nationalen Maritimen Konferenz erbrachte bei den Stornierungen seit Beginn der Krise bis März 2009, 40 Schiffe im Wert von 1,5 Mrd. €.

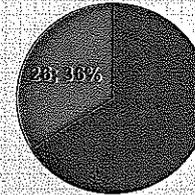
Bei insgesamt 26 Schiffen ist die Endfinanzierung unsicher. Der Finanzierungsbedarf beläuft sich auf ca. 1,2 Mrd. €

Bezogen auf den Auftragsbestand von 162 Schiffen bedeutet dies, dass ca. 17 % der Aufträge gefährdet sind.

Betrachtet man die betroffenen Unternehmen, steigt der unsichere Anteil des Auftragsbestandes auf rd. 36 %



gefährdete Aufträge (Insgesamt)



gefährdete Aufträge (betroffene Unternehmen)

Konjunkturpaket I KfW-Sonderprogramm „Unternehmensfinanzierung“

Die Statuten berücksichtigen schiffbauliche Besonderheiten und ermöglichen prinzipiell Kreditgewährung für die Bauzeit- bzw. Bauendfinanzierung. Es bestehen jedoch folgende **Probleme**:

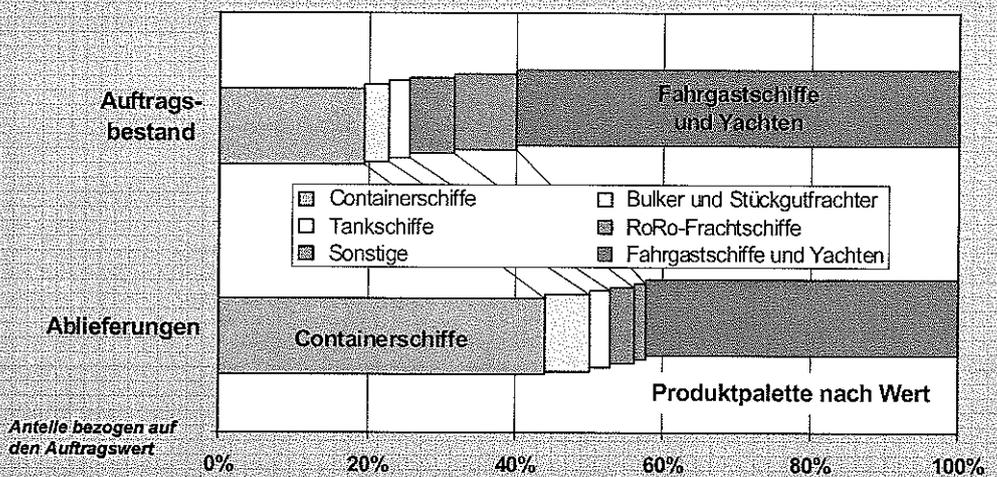
- Avale sind nur indirekt möglich;
- Eigenkapitalersetzende Darlehen sind nicht möglich (Einschiffgesellschaften);
- Banken nehmen die Hausbankrolle nur eingeschränkt wahr;
- die Kriterien für „Unternehmen in Schwierigkeiten“ berücksichtigen zu wenig den Fortführungsgedanken;
- erste Erfahrungen zeigen, dass das Programm aufgrund zu hoher Kosten unattraktiv ist;
- alle Einzelmaßnahmen im Finanzbereich können das Grundproblem „fehlende Anschlussaufträge“ nicht lösen.

Konjunkturpaket II

Die Schiffbaubranche begrüßt die beschlossenen Maßnahmen, insbesondere:

- die Flexibilisierung des KfW-Sonderprogramms
- die Schaffung eines Kreditprogramms für größere Unternehmen
- die Schaffung neuer Bürgschaftssysteme
- die Erweiterung der Möglichkeiten zur bundesgedeckten Exportfinanzierung
- die Verlängerung der Kurzarbeit
- die Stärkung von Qualifikationsmaßnahmen

Die deutschen Werften stellen ihre Produktpalette auf werthaltige, ausrüstungsintensive Hightech-Schiffstypen um. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen:



Notwendige Maßnahmen zur Krisenbewältigung:

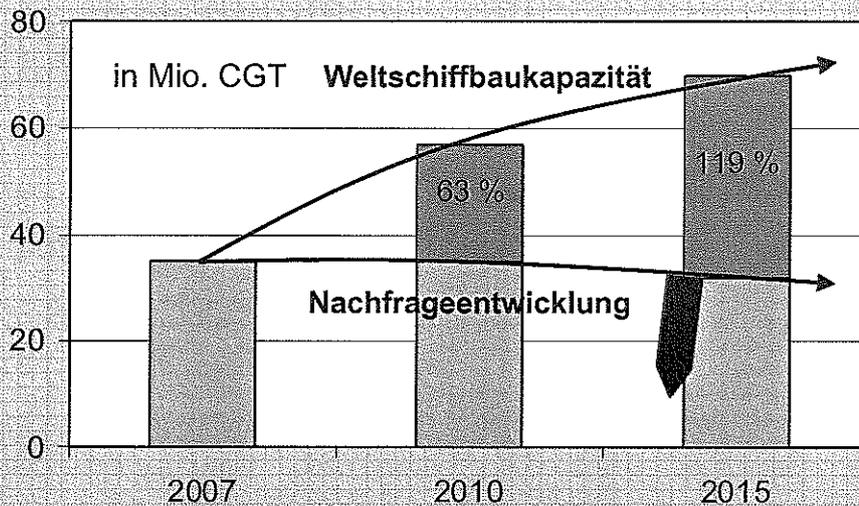
Auftragsbestand und Beschäftigung sichern!

- Nachträgliche CIRR-Gewährung
- Avale (Hermes-Ausfuhrdeckung bis 95%, auch Inland)
- Bauzeit- und Bauendfinanzierung (KfW-Sonderprogramm)

Schiffbaunachfrage stimulieren!

- Innovationsförderung ausbauen
- Vorziehen von öffentlichen Aufträgen (Neubau und Reparatur)
- Maritime Projekte für die Entwicklungshilfe

Weltschiffbaukapazität und Nachfrageentwicklung



Ausblick

- **Extreme Unsicherheit**
- **Weltwirtschaft und Welthandel werden 2009 schrumpfen**
- **Überkapazitäten sind das Hauptproblem in der Schifffahrt**
- **Die Ablieferungen der hohen Auftragsbestände verschärfen die Situation**
- **Lösungen müssen die Stornierung spekulativer Aufträge und die Abwrackung alter Tonnage beinhalten**
- **Bei der notwendigen Reduzierung der Überkapazitäten im Schiffbau müssen die Hauptverursacher Korea und China Verantwortung übernehmen und Maßnahmen zur Konsolidierung einleiten**
- **Ein größerer Neubaubedarf ist in den nächsten 2-3 Jahren nicht zu erwarten, nur in einzelnen (Nischen)segmenten könnte Nachfrage bleiben**
- **Der Wettbewerb wird noch härter**

LeaderSHIP-Strategie langfristig fortsetzen:

- **Hightech-Strategie für Deutschland maritim umsetzen:**
 - FEI fokussieren und entbürokratisieren;
 - wirtschaftliche Innovationsanreize geben;
- **schiffstechnische Ausbildung und Qualifizierung verbessern:**
 - Beschäftigungspool vervollständigen;
 - Förderung „Duales Studium“;
- **Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft verbessern:**
 - Arbeitskosten senken;
 - Steuerrecht branchengerecht gestalten;
 - Schutz geistigen Eigentums erhöhen.

Uns bläst der Wind kräftig
ins Gesicht...



...aber durch partnerschaftliches Vorgehen
kann der Schiffbau die Finanz- und
Wirtschaftskrise sicher überwinden!