

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Wirtschaftsausschuss

17. WP - 4. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. Dezember 2009, 10 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Bernd Schröder (SPD)

Vorsitzender

Hans-Jörn Arp (CDU)

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Regina Poersch (SPD)

Marion Sellier (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Christopher Vogt (FDP)

Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ranka Prante (DIE LINKE)

Lars Harms (SSW)

Weitere Abgeordnete

Carsten-Peter Brodersen (FDP)

Wolfgang Baasch (SPD)

Thomas Rother (SPD)

Hans Müller (SPD)

Peter Eichstädt (SPD)

Katharina Loedige (FDP)

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

| Tagesordnung: | Seite |
|--|--------------|
| 1. Präsentation der Geschäftsfelder der VINCI Concessions GmbH im Rahmen von Autobahnkonzessionen – Erfahrungen aus europäischen Autobahnkonzessionen für die Realisierung der Autobahnen A 20/A 22 | 4 |
| 2. Bericht der Landesregierung über die Tätigkeit der Innovationsstiftung Schleswig-Holstein 2008 | 7 |
| Drucksache 17/17 | |
| 3. a) Berichte über die aktuelle Situation des Flughafens Lübeck-Blankensee durch | 9 |
| - Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, Herrn Saxe | |
| - Wirtschaftssenator der Hansestadt Lübeck, Herrn Halbedel | |
| - Geschäftsführer der Flughafen Lübeck GmbH, Herrn Wilson | |
| - stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der Flughafen Lübeck GmbH, Frau Böhmkke | |
| b) Keine Landesmittel für den Ausbau des Flugplatzes Lübeck-Blankensee | |
| Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN | |
| Drucksache 17/27 | |
| Antrag der Fraktion der SPD | |
| Drucksache 17/56 | |
| 4. Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz) | 16 |
| Gesetzentwurf der Fraktion des SSW | |
| Drucksache 17/39 | |
| 5. Verschiedenes | 17 |

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Präsentation der Geschäftsfelder der VINCI Concessions GmbH im Rahmen von Autobahnkonzessionen – Erfahrungen aus europäischen Autobahnkonzessionen für die Realisierung der Autobahnen A 20/A 22

hierzu: Umdruck 17/92

GF Judet von der Firma VINCI Concessions GmbH stellt den Ausschussmitgliedern zunächst das Konzessions- und Bauunternehmen, das weltweit agiert, vor und präsentiert anhand eines Powerpointvortrags Beispiele von Konzessionen der Autobahnen A 4 und A 5, Beispiele aus der europäischen Konzessionspraxis, Überlegungen zur Realisierung der A 20/ A 22, und RA von Reden-Lütcken erläutert rechtliche Aspekte bei PPP-Modellen für den Ausbau, Neubau und Betrieb von Autobahnen. Die Charts der Präsentation sind mit Umdruck 17/92 verfügbar.

In der folgenden Aussprache möchte zunächst Abg. Arp wissen, inwieweit VINCI im Rahmen der Realisierung von Projekten regionale Firmen beteilige. - GF Judet betont anhand der Beispiele A 4 und A 5, dass die regionale Wirtschaft bei der Maßnahmenrealisierung sehr stark eingebunden werde. Bei Baustellen wie bei der A 4 und der A 5 benötige man eine hohe Anzahl von Arbeitskräften, und die finde man vor Ort. Auch bei notwendigen Rodungsarbeiten, Entwässerungsarbeiten frage der Partner EUROVIA Leistungen in der Region nach. Insgesamt sei für die Wirtschaft in der Region der Baumaßnahme ein Riesenvorteil gegeben.

Abg. Tietze spricht das Votum des Bundesrechnungshofs an, der PPP-Modelle bewertet habe und zu dem Ergebnis gekommen sei, dass Maßnahmen durch solche Modelle nicht schneller und nicht wirtschaftlicher realisiert werden könnten. Erst bei einem gewissen Verkehrsaufkommen und über die Jahre gesehen rechne sich die Refinanzierung. Träten angenommene Verkehre nicht ein, gäbe es erschwerende Belastungen im Planfeststellungsverfahren durch Einsprüche, lange Verfahrensprozeduren, so sei auch der Weg der Refinanzierung über die Konzession für eine Mauterhebung nicht sonderlich attraktiv. Gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels halte er die Mautfinanzierung für eine sehr rückwärtsgewandte Finanzierung, und er schlägt vor, dass sich der Ausschuss bei Gelegenheit auch einmal mit der Gegenposition zur Mautfinanzierung bei Autobahnneu- beziehungsweise -ausbauten beschäftigen möge. - GF Judet erklärt, dass es sich bei Neu- und Ausbaumaßnahmen, die über Mauterhe-

bung finanziert würden, nicht um eine doppelte Finanzierung handele, weil diese Strecken noch nicht von den Steuerzahlern finanziert worden seien. Der Rechnungshof argumentiere, dass bei solchen Konzessionsmodellen entweder die Privaten pleite gingen oder der Staat die künftigen Verkehre auf der jeweils in Rede stehenden Strecke nicht richtig berechnet habe. VINCI gehe bei seinen Arrangements davon aus, dass die Verkehre jeweils steigen würden, was auch nicht zwangsläufig zulasten der Umwelt gehen müsse. Deutschland habe mit den Euronormen von jetzt 5 und ab 2014 mit 6 eine interessante Mautstruktur eingeführt, und die damit verbundene Wirkung auf den Kraftstoffverbrauch werde sich immer positiver für die Umwelt auswirken.

Zur Frage der Rendite weist Herr Judet sodann auf die Laufzeit der Konzessionen hin. In Deutschland sei der Konzessionszeitraum bislang in der Regel 30 Jahre, aber je länger der Konzessionsvertrag laufe, desto besser sei es natürlich für die Rendite. Diese Beobachtungen seien zum Beispiel in Großbritannien gemacht worden, wo man bereits in den 60er-Jahren Verkehrsmodelle und Prognosen über einen Zeitraum von 40 Jahren entwickelt habe. Inzwischen seien diese 40 Jahre abgelaufen, und man erreiche heute in etwa die Situation, die damals prognostiziert worden sei, was bedeute, dass in der Langfrist die angestrebte Wirtschaftlichkeit auch erreicht werde.

Abg. Harms hebt darauf ab, dass es in Deutschland nur die Lkw-Maut gebe. Der Charme des Konzessionsmodells liege ja darin, dass man sage, man finanziere die Maßnahmen vollständig über die Maut, der Einsatz von Steuergeldern sei insoweit nicht mehr nötig. Er möchte sodann wissen, wie lang eine Projektstrecke sein müsse, wenn sie nur durch die Lkw-Maut refinanziert werden könne, und welcher Teil der schleswig-holsteinischen Autobahnen unter diesem Gesichtspunkt für VINCI interessant sei. Außerdem fragt er, ob VINCI bereits Gespräche mit dem Bund geführt habe, denn bekanntlich gehörten dem Bund die Autobahnen. Im Falle von Reparaturen, Ausbesserungen stelle sich dann auch die Frage, wer letztlich darüber entscheide, dass Reparaturarbeiten auch tatsächlich durchgeführt würden.

Zu den aus dem Kreis der Ausschussmitglieder aufgeworfenen Stichpunkten Anschubfinanzierung, Rückbeteiligung des Staates und Beteiligung regionaler Unternehmen erklärt GF Judet zunächst, dass es heute noch zu früh sei, um sich dazu zu äußern, wie lang die Konzessionsstrecke für eine Refinanzierung ausschließlich aus Lkw-Maut sein müsse. VINCI gehe doch davon aus, dass in dem hier in Rede stehenden Projekt A 20/ A 22 genügend Infrastruktur gegeben sein werde, um das Projekt wirtschaftlich zu machen. Nachbesserungsmaßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen seien jeweils in den Verträgen verankert. Grundlage sei hier die Zustandsnote als Durchschnitt von vielen technischen Merkmalen sowohl für Bauwerke

als auch für Streckenabschnitte, die sowohl Sicherheits- als auch Dauerhaftigkeitskriterien für ein Bauwerk beziehungsweise für eine Autobahn berücksichtige.

Zur Frage nach der Anschubfinanzierung erklärt Herr Berger von VINCI, dass es hier verschiedene Möglichkeiten gebe. Bei der A 5 habe man im Vergleich zur A 4 ein höheres Verkehrsaufkommen. Dort zahle der Konzessionsnehmer dem Staat Finanzvolumina zurück. Dies ergebe sich aus der Projektdefinition und den vom Privaten kalkulierten Mauteinnahmen. Auf dieser Grundlage werde das Angebot abgegeben, mit positiver oder negativer Anschubfinanzierung, und je nach Verkehrsaufkommen ergebe sich daraus die vertraglich festgelegte Zahlung beziehungsweise Forderung. - Herr Judet ergänzt, bei der A 5 sei eine negative Anschubfinanzierung gegeben, aber aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen zahle VINCI Concessions monatlich den vereinbarten Festbetrag an den Bund.

Zur Einbindung regionaler Unternehmen unterstreicht Herr Judet noch einmal, dass sich diese Beteiligung „von allein“ ergebe, denn hier handele es sich nicht um eine Handelsbranche oder eine Industriebranche, sondern alles passiere vor Ort auf der Baustelle. Insofern mache es wirtschaftlich Sinn, Leistungen vor Ort zu kaufen. Darüber hinaus erklärt er grundsätzlich, im Rahmen einer PPP-Konstruktion gebe es einen Generalunternehmervertrag und auch die Festlegung von Festpreisen. Hier liege es in der Natur der Sache, dass man dem Generalunternehmen Freiräume lassen müsse, um sein Angebot wirtschaftlich zu machen. Je mehr dem Generalunternehmen vorgeschrieben werde, desto weniger habe das Generalunternehmen den Freiraum, wirtschaftliche Notwendigkeiten zu berücksichtigen und auszuschöpfen. Insoweit gebe es sicherlich keinen Zwang zur Beteiligung regionaler Unternehmen, aber dies sei sozusagen evidenzbasiertes Wirtschaften.

Abg. Arp hebt im Folgenden hervor, dass das Land größtes Interesse an der Fertigstellung der A 20 habe, dass nach dem jetzigen Finanzverteilungsschlüssel aber nur die Chance gegeben sei, das Tunnelbauwerk zu verwirklichen, und dass große Fortschritte bei der Entwicklung und dem Einsatz von Elektroautos zwangsläufig zu Einnahmenreduzierungen bei der Mineralölsteuer führen werde, was die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen keineswegs erleichtern werde.

Punkt 2 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung über die Tätigkeit der Innovationsstiftung
Schleswig-Holstein 2008**

Drucksache 17/17

(überwiesen am 20. November 2009 zur abschließenden Beratung)

hierzu: Umdruck 17/91

Vorstand Dr. Block führt mit einer Powerpointpräsentation in den Tätigkeitsbericht 2008 ein, geht schwerpunktmäßig jedoch auf die aktuelle Tätigkeit der ISH 2009/2010 ein. Die Charts sind im Umdruck 17/91 nachzulesen.

In der folgenden Aussprache äußert sich zunächst Abg. Poersch lobend über das Projekt lüttIng. und appelliert an die Ausschussmitglieder, die Stiftung bei dem Bemühen zu unterstützen, junge Menschen an den Schulen für den Ingenieurberuf zu begeistern. Sodann fragt sie, ob im Bereich der Landesregierung Möglichkeiten gesehen würden, den Tätigkeitsbericht dem Landtag zeitnaher zu übermitteln. - Abg. Magnussen bezeichnet das Energiethema als das Trendthema der kommenden Jahre und wünscht sich diesbezüglich einen ständigen Dialog mit der Stiftung. - Abg. Tietze nimmt Bezug auf die Projektliste, zu der ihm auffalle, dass die Westküste darin nicht so stark vertreten sei, und fragt nach den Gründen.

In einer ersten Antwortrunde erklärt Herr Dr. Block zunächst zum Thema lüttIng., dass es auch im nächsten Jahr wieder eine reelle Chance für sechs bis acht Projekte (+ X) gebe, die Ausschreibungen an den Schulen liefern. Auch er appelliert an die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses, Werbung für dieses Projekt an den Schulen zu machen; es gebe hier keine regionalen Quoten und keine Einteilung nach Schultypen für die Teilnahme. Wenn die Westküste bei den Projekten gegebenenfalls nicht so stark vertreten sei, so liege dies sicherlich auch daran, dass die Hochschulstandorte Schleswig-Holsteins nun einmal stärker an der Ostküste lägen, und dies gelte entsprechend auch für die Wirtschaft. In jedem Fall gehe es um die qualitativ besten Projekte, und schließlich treffe die jeweilige Zuschlagsentscheidung eine Jury, in der die Stiftung selbst auch nur mit einer Stimme vertreten sei. Aber selbstredend sei man für alle Anregungen dankbar, die es ermöglichten, ohne Vernachlässigung von Auswahlkriterien auch einer regionalen Ausgewogenheit zu entsprechen. - Abg. Magnussen erklärt, er wolle Abg. Tietze gern darin unterstützen, die Westküste bei Kooperationen stärker vorn auf der Projektliste vertreten zu sehen.

Auf die Frage von Abg. Kumbartzky nach der Entwicklung der Ausgaben für Existenzgründungen aus der Wissenschaft in 2009 erwidert Herr Dr. Block, dass die Existenzgründungen für die Stiftung kein Schwerpunktthema seien. Hier spiegele sich ein Trend wider, der auch im Bundesgebiet und bei anderen Förderern zu beobachten sei, dass nämlich die Neigung, sich mit einer Firma aus einer Hochschule heraus selbständig zu machen, sehr von der konjunkturellen Entwicklung abhängig sei. In 2008 hätten mehr jüngere Menschen aus den Natur- und Ingenieurwissenschaften Angebote bekommen, in die Wirtschaft zu gehen. Aber hier handele es sich nicht um eine bewusste „Politik“ der Stiftung.

M de Jager führt zur Frage nach den Möglichkeiten einer zeitnaheren Vorlage der Tätigkeitsberichte aus, dass er hier das Zeitfenster kaum als veränderbar sehe. Der Tätigkeitsbericht für ein bestimmtes Geschäftsjahr basiere nun einmal auf einem Abschluss und einem Bericht, den die Stiftung selbst auch nach Beteiligung des Stiftungsrats geben müsse. Diese Unterlage erreiche sein Haus meistens im Mai, dann folge der Bericht der Landesregierung, die Kabinettsbefassung und die Behandlung im Landtag. Diese Ablaufbeschreibung lasse wohl nur den Schluss zu, dass es mit der Behandlung des Tätigkeitsberichts im Wirtschaftsausschuss wohl nicht zeitnäher gehe. Im Übrigen hätten die Fraktionen, die bekanntlich im Stiftungsrat sehr breit vertreten seien, die Möglichkeit der jederzeitigen Information.

Der Wirtschaftsausschuss nimmt die Drucksache 17/17 abschließend zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

a) Berichte über die aktuelle Situation des Flughafens Lübeck-Blankensee durch

- Bürgermeister der Hansestadt Lübeck, Herrn Saxe
- Wirtschaftssenator der Hansestadt Lübeck, Herrn Halbedel
- Geschäftsführer der Flughafen Lübeck GmbH, Herrn Wilson
- stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der Flughafen Lübeck GmbH,
Frau Böhmke

hierzu: Umdrucke 17/64 und 17/72

b) Keine Landesmittel für den Ausbau des Flugplatzes Lübeck-Blankensee

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/27

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 17/56

(überwiesen am 19. November 2009)

Bgm. Saxe nimmt einleitend Bezug auf die aktuellen Entwicklungen in Lübeck, die dadurch gekennzeichnet seien, dass am vergangenen Donnerstag, dem 26. November, von der Bürgerschaft mit Mehrheit eine Verwaltungsvorlage zum Flughafen Blankensee abgelehnt worden und beschlossen worden sei, die Investorensuche bis Ende Februar 2010 zu begrenzen. Wenn diese Suche bis dahin nicht erfolgreich verlaufen würde, wäre der Flughafen „abzuwickeln“, der Planfeststellungsbeschluss träte nicht in Kraft, was bedeutete, dass die 20 Millionen € Investitionen, die vorab getätigt worden seien, um den Planfeststellungsbeschluss zu erreichen, zu berichtigen, abzuschreiben seien. Die Kosten für die Liquidation der Flughafengesellschaft beziffert Bgm. Saxe mit 15 Millionen bis 20 Millionen €.

Als weitere aktuelle Entwicklung weist Bgm. Saxe auf ein angekündigtes Bürgerbegehren für den Airport hin, mit dem die Lübecker Bevölkerung aufgefordert werden solle, sich zum Flughafen zu bekennen und einen Bürgerentscheid anzustoßen, der im Ergebnis die Zukunft des Flughafens Lübeck-Blankensee sichern solle.

Sodann informiert Bgm. Saxe im Rahmen seiner Schilderung der gegenwärtigen Entwicklungen um den Flughafen darüber, dass sich die Lübecker Wirtschaft bereit erklärt habe, einen

„Förderfonds Flughafen Lübeck“ einzurichten, privates Geld für diesen Fonds zu sammeln, der mithelfen solle, den Flughafen zu sichern und seinen Ausbau zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts erklärt Bgm. Saxe sodann, selbst dann, wenn die Lübecker Bürgerschaft im März einen Beschluss zum endgültigen Ausstieg fassen sollte, gelte es der auf der Grundlage der Betriebsgenehmigung auferlegten Betriebsverpflichtung nachzukommen und den Flugverkehr fortzusetzen. Man werde bemüht sein, solange eine Betriebsgenehmigung bestehe, den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Insofern gebe es auch keinen Grund, auf Buchungen von Flügen zu verzichten.

M de Jager bedauert aus Sicht der Landesregierung den zitierten Beschluss der Lübecker Bürgerschaft, weil dieser nicht der regionalen Bedeutung des Flughafens gerecht werde und auch nicht der Aufgabe, die dort vorhandenen Arbeitsplätze zu erhalten. Er bedauere diese Entscheidung der Lübecker Bürgerschaft aber auch persönlich, weil die Bürgerschaft damit nicht so lange gewartet habe, bis der vom Bürgermeister angekündigte „Take-off-Plan“ vorliege. Dieser Plan könne auch eine gute Grundlage für weitere Beratungen sein. Am 16. November habe beim ihm, M de Jager, ein Gespräch mit der Stadt Lübeck und der Lübecker Wirtschaft stattgefunden, in dem das weitere Vorgehen in Sachen Flughafen beraten worden sei. Bis Mitte Dezember wolle die Stadt das „Take-off-Konzept“ vorlegen, das ein Businessplan sei und die Frage beantworten solle, wie der Flughafen dauerhaft in die Zone schwarzer Zahlen geführt werden könne. Dieses Konzept sei von besonderer Bedeutung, weil auch die Landesregierung immer gesagt habe, dass das Land bereitstehe, sich an Investitionskosten zu beteiligen, allerdings unter der Voraussetzung, dass ein Konzept die dauerhafte wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flughafens untermauere. Insofern wäre es gut gewesen, dieses „Take-off-Konzept“ zunächst abzuwarten.

M de Jager betont, an der Haltung des Landes habe sich diesbezüglich nichts geändert. Wenn das „Take-off-Konzept“ noch vor Weihnachten vorgelegt werde, werde sein Haus die Zeit bis Mitte Januar zur Prüfung des Konzepts und zur Meinungsbildung nutzen. Wenn die Stadt jedoch Investitionen ausschließe, könne das Land Investitionen nicht bezuschussen. Das Land könne nur Zuschüsse zu Investitionen leisten, die durch die Stadt und den Träger erfolgten. Insoweit könne es eine Weiterentwicklung, eine Perspektive für den Flughafen nur geben, wenn sich auf der Grundlage des „Take-off-Konzepts“ an der Beschlussfassung der Bürgerschaft noch etwas ändere und eine veränderte politische Ausgangslage erzeugt werde.

Die Investorensuche - so fährt M de Jager fort - werde durch den Beschluss der Lübecker Bürgerschaft erheblich erschwert, weil es danach so sein würde, dass die Gesellschaft aller Voraussicht nach ab April 2010 in die Insolvenz ginge. Sicher sei jedoch, dass man den Flug-

hafenbetrieb nicht zum 1. April werde einstellen können, weil es die von Bgm. Saxe bereits genannte Betriebspflicht und ein Recht von Fluggesellschaften gebe, den Flughafen weiterhin anzufliegen. Solange Lübeck-Blankensee ein genehmigter Flughafen sei, könne der Flugverkehr nicht einfach durch Beschluss beendet werden, sondern hier wirkten verschiedene gesetzliche Regelungen, auch Regelungen in Bundesgesetzen. Auch ein sogenanntes „rückwärtsgewandtes“ Planfeststellungsverfahren werde ein Jahr bis zwei Jahre dauern, mithin werde auch diese Zeit vergehen, bis die Betriebsgenehmigung für den Flughafen zurückgenommen werden könne. Bis dahin wäre der Flugbetrieb aufrechtzuerhalten.

In der folgenden Aussprache bringt zunächst Abg. Arp die starke Betroffenheit seiner Fraktion über die Entwicklung in Lübeck zum Ausdruck. Lübeck-Blankensee sei mit 800.000 Fluggästen der größte Flughafen in Schleswig-Holstein, einmal ganz abgesehen von den davon betroffenen Arbeitsplätzen. Er, Abg. Arp, bittet, den Ausschuss sehr zeitnah über das „Take-off-Konzept“ zu informieren, weil von dessen Inhalt viel für die weiteren Entscheidungen abhängen. - Bgm. Saxe bietet an, das Konzept gleich nach Vorliegen - etwa Mitte Dezember - im Ausschuss vorzustellen, zu diskutieren und Anregungen und Verbesserungsvorschläge dazu entgegenzunehmen.

Nach kurzen Informationen zu den im Zusammenhang mit dem Bürgerbegehren stehenden Verfahrensfragen stellt Abg. Poersch heraus, die SPD-Landtagsfraktion habe sich stets für den Erhalt und für die gedeihliche Zukunft des Flughafens Lübeck-Blankensee ausgesprochen. In diese Richtung zeige auch der von ihrer Fraktion vorgelegte Antrag, nach dem eine Unterstützung für den Fall angeboten werde, dass sich die Stadt Lübeck zum Flughafen bekenne. Zunächst einmal müsse die Initiative aber von der Stadt ausgehen. Die Arbeiten des Bürgermeisters und des Ministeriums an einem „Take-off-Konzept“ seien anerkennenswert.

Abg. Harms nimmt Bezug auf die Aussage von M de Jager, dass Investitionszuschüsse des Landes weiterhin möglich seien; dies stärke den Flughafen in Lübeck. Von daher gebe es also deutlich positive Signale von der Landesebene her. Auch der SSW habe sich immer positiv zum Flughafen gestellt. Er möchte sodann wissen, wie der Stand der Suche nach einem potenziellen Investor sei und ob das „Take-off-Konzept“ auch den Gesichtspunkt einer verstärkten Zusammenarbeit mit Hamburg berücksichtigen werde.

Abg. Tietze konstatiert, für ihn gebe es bezüglich Lübeck-Blankensee heute nichts Neues, was man nicht schon diskutiert und einzuschätzen gehabt habe. Die Lübecker Bürgerschaft habe nun ein klares Signal gegeben, und fest stehe, dass sich die Mehrheit der rechtmäßig gewählten Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Lübeck eindeutig zum Flughafen geäußert habe. Unabhängig davon würden die Bürgerinnen und Bürger in nächster Zeit im Wege des Volks-

begehrens ihre Meinungen kundtun. Vor dem Hintergrund, dass sich das Land momentan abwartend verhalten müsse, dass die Lübecker Bürgerschaft einen klaren Beschluss gefasst habe und dass zurzeit kein Vertrag mit einem Investor bestehe, der die Zukunftsfähigkeit des Flughafens sichere, frage er sich, was der Wirtschaftsausschuss aus der heutigen Diskussion Neues mitnehmen könne.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, hebt zunächst darauf ab, dass allein in den letzten Jahren für den Flughafen 20 Millionen € an Steuergeldern geflossen seien. Seine persönliche Überzeugung sei, dass alle im Parlament vertretenen Fraktionen eine hohe Verantwortung für die Gelder hätten, die für den Flughafen bereits verausgabt worden seien, und dass man auch in hoher Verantwortung alles unternehmen müsse, was die Sicherung der Arbeitsplätze sowohl am Flughafen selbst als auch im Bereich um den Flughafen herum betreffe. Dieser Gesichtspunkt der Arbeitsplatzsicherung fehle ihm, Abg. Schröder, in der bisherigen Diskussion an dieser Stelle. Wenn nun gesagt werde, man habe heute nichts Neues gehört, so vernachlässige eine solche Aussage, dass inzwischen die Lübecker Bürgerschaft mit Mehrheit einen Beschluss gefasst habe ohne Kenntnis des angekündigten „Take-off-Konzepts“, das noch im Dezember vorgelegt werden solle und die Wirtschaftlichkeit und die Zukunftsfähigkeit des Flughafens in Lübeck durchaus offenlegen könne. Vor diesem Essential, dass es für den Flughafen eine Wirtschaftlichkeit gäbe, würde er, Abg. Schröder, auch seine sozialdemokratischen Freunde in Lübeck versuchen zu einem Umdenken zu beeinflussen.

Abg. Arp appelliert, heute im Wirtschaftsausschuss keine voreiligen Entscheidungen zu treffen, sondern abzuwarten, bis das „Take-off-Konzept“ vorliegen werde, und dann auch zu sehen, inwieweit dieses das Meinungsbild in der Lübecker Bürgerschaft verändern würde. Zudem hofft er, dass dann, wenn man in Lübeck davon erfahre, welche große Zustimmung der Flughafen im Landtag erfahre, dies auch in der Lübecker Bürgerschaft positive Wirkung zeitigen werde.

Auch M de Jager greift die Fragestellung von Abg. Tietze auf, welches der Mehrwert der heutigen Diskussion sei, und hebt zwei Dinge hervor: Die Grünen wollten den Flughafen nicht, die Landesregierung sage, das Land wolle den Flughafen unter Erfüllung bestimmter Bedingungen, und auch nach dem negativen Beschluss der Bürgerschaft zum Flughafen seien der Bürgermeister und das Wirtschaftsministerium weiterhin dabei, die Bedingungen so zu klären, dass eine Unterstützung des Flughafens möglich sei; man arbeite weiter an einem Konzept in der Erwartung, dass der wirtschaftliche Betrieb auf Dauer gewährleistet werden könne, was dann hoffentlich auch die Entscheidungen in der Lübecker Bürgerschaft positiv beeinflussen werde.

Abschließend stellt M de Jager noch einmal heraus, dass er eine Beteiligung an der Flughafengesellschaft für das Land ausschließe, dass sich das Land aber an Investitionen beteiligen werde und dass noch die Frage zu klären sei, ob sich das Land an einer Unterdeckung der Betriebskosten beteiligen könne. Abschließend könne hierüber aber erst geurteilt werden, wenn das „Take-off-Konzept“ der Stadt auf dem Tisch liege. Er, M de Jager, halte es für eine gute Nachricht, dass die Diskussion um den Flughafen Lübeck noch nicht beendet sei.

Abg. Vogt spricht sodann die im Falle der Insolvenz der Flughafengesellschaft in Rede stehende Auffanggesellschaft an. - Bgm. Saxe erklärt, die Auffanggesellschaft sei Teil des Sozialplans und wäre aus Sozialplanmitteln zu tragen. Wenn die Flughafengesellschaft die Mittel für den Sozialplan nicht aufbringen könne, habe er den Bürgerschaftsbeschluss so verstanden, dass die Hansestadt Lübeck eine Auffanggesellschaft kostenmäßig tragen solle. Nach der Rechtslage würden von diesem Sozialplan nur die Beschäftigten der Flughafengesellschaft erfasst. Eine Rücknahme der Betriebspflicht in ihrer jetzigen Ausprägung bringe den Flughafen zurück in den Status eines Flughafens der allgemeinen Luftfahrt ohne Linien- und Charterverkehre. Bei einer solchen Rückstufung würden ca. 50 Beschäftigte weiterhin benötigt, um den dann solchermaßen gestalteten Flugbetrieb zu sichern. Die Kosten dafür blieben weiterhin bestehen.

Die stellvertretende Betriebsratsvorsitzende der Flughafen Lübeck GmbH, Frau Böhmke, erklärt, in den ihr gegebenen Antworten auf Fragen im Zusammenhang mit der Auffanggesellschaft sei mitgeteilt worden, dass die Mitarbeiter der Flughafengesellschaft für weitergehende Aufgaben qualifiziert werden sollten. Auf die Frage nach der Finanzierung im Zusammenhang mit der Auffanggesellschaft habe sie keine konkreten Antworten erhalten. Feststehe, dass die Personalkosten für die Angestellten in der Höhe übernommen werden müssten, wie sie zurzeit seien, ausgenommen seien befristet angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auch die Betriebskosten fielen weiterhin an sowie auch die Kosten für die Kräfte, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern - wie es geheißen habe - eine „Qualifizierung“ angedeihen lassen sollten. Insgesamt seien jährlich 4,5 Millionen bis 5 Millionen für die Auffanggesellschaft anzusetzen, die ja wohl mit Sicherheit besser in das Unternehmen selbst investiert werden könnten. Da eine Auffanggesellschaft in der Regel über zwei Jahre laufe, handele es sich hier um 10 Millionen €, um das sehr gut qualifizierte Personal der Flughafengesellschaft so „zu qualifizieren“, dass es bei der Hansestadt Lübeck oder sonstwie beschäftigt werden könnte. Hinzu kämen die Abwicklungskosten. Das alles mache für sie, Frau Böhmke, keinen Sinn.

Frau Böhmke betont, sie erwarte, dass sich das Land zu dem Flughafen bekenne, die Bedeutung des Flughafens für die Region und für die Arbeitsplätze anerkenne. Es dürfe nicht so sein, dass, obwohl die Betriebspflicht bestehe, vom Flughafen Lübeck aus nicht mehr geflo-

gen werde, weil die Kunden kein Vertrauen mehr in den Flughafen hätten. Ganz wichtig sei es, dass das Vertrauen weiterhin bestehen bleibe. Der Beschluss der Lübecker Bürgerschaft bedeute, dass man beschlossen habe, einen Flughafen, den man verkaufen wolle, zu verschrotten. Auch dies mache überhaupt keinen Sinn, sei unwirtschaftlich gedacht, gefährde beziehungsweise vernichte Arbeitsplätze und sei auch aus übergeordneten regionalpolitischen Gründen nicht nachzuvollziehen.

Auf Bitten von Abg. Vogt erklärt sich der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft, Herr Wilson, zur Auffanggesellschaft. Er führt aus, dass die Flughafengesellschaft eine Auffanggesellschaft nicht allein tragen könne. Die Kosten einer Schließung seien deutlich höher als die die Kosten für die Aufrechterhaltung des Fluggeschäfts. Sowohl von daher als auch von den ökonomischen Effekten her für die Region mit Blick auf Übernachtungszahlen, Taxigewerbe, Restaurantbesuche und so weiter durch die Fluggäste sei die Beschlussfassung durch die Lübecker Bürgerschaft unlogisch und in hohem Maße schädlich.

Abg. Tietze stimmt zunächst Frau Böhmke zu, dass das Thema der Abwicklung des Flughafens die Situation der qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bisher nicht angemessen berücksichtige. Auch er habe es sehr positiv erlebt, wie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Flughafen in Lübeck betrieben. In dieser Situation der Finanz- und Wirtschaftskrise müsse er aber darauf hinweisen, dass es auch andere Unternehmen wie Karstadt oder Opel gebe, die aufgrund der weltweiten Bankenkrise in Schwierigkeiten geraten seien. Bezüglich des Flughafens bedürfe es der politischen Unterstützung durch alle im Landtag vertretenen Fraktionen und durch die Bürgerschaft, sich konstruktiv mit dem Thema Umsetzung einer Alternative für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafengesellschaft zu befassen. Dies sei unstrittig.

Er fährt fort, in der Bewertung der ökonomischen Effekte des Flughafens für die Region teile er die hier gehörten Einschätzungen nicht. Stichpunkte wie Wendehammer, Investitionskosten für eine Wartungshalle, für eine größere Abflughalle für mehr Passagiere bedeuteten auch eine Entscheidung für neue Investitionen, die immer wieder in die Frage mündeten, wie die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens herzustellen sei. Infrastrukturmaßnahmen seien erforderlich, aber Lübeck müsse sich fragen, welche Prioritäten es hierbei setze und in welche Zukunftsprojekte man investieren wolle. Insofern sei hier eine Abwägung von Interessenlagen vorzunehmen. Man habe sich zu Recht mit ökonomischen Fragen beschäftigt. Nach Auffassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gebe es aber die erheblichen Risiken in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren, die ausstehende Entscheidung zu Beihilfeverfahren der EU, die Gewinnung eines Investors. Dies alles lasse die Zukunft des Flughafens Lübeck-Blankensee keineswegs rosig erscheinen. Für ihn gehe es hier um eine Güterabwägung, um

die Frage, lohnten sich weitere Investitionen, und zu dieser Frage habe er heute keine Argumente gehört, die ihn überzeugt hätten. Für ihn stelle sich jetzt die Frage, ob man sich an einen Strohalm klammere, dass es irgendwie gut gehen werde, oder ob man dann, wenn es zu einer Entscheidung komme, dass die Bürgerschaft und Investoren nicht überzeugt werden könnten, im Rahmen einer vernünftigen politischen Diskussion sage, wie aus Landessicht geholfen werden könne, den schwierigen Bedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Rechnung zu tragen. Hier würden sich die Grünen ihrer Verantwortung stellen.

Abg. Hamerich verweist auf die in Bezug auf den Flughafen bereits unternommenen enormen Investitionen und betont, dass alle diese Maßnahmen realisiert worden seien, weil man geglaubt habe, es handele sich um ein Konzept, das positiv für das Land sei. Jetzt gehe es darum, nach draußen das Signal zu senden, dass dem Land auch das gesamte Umfeld des Flughafens wichtig sei. Er nennt beispielhaft die Übernachtungszahlen, das Taxigewerbe, die Gastronomieunternehmen, die zwar im Moment noch nicht betroffen seien, die aber im Falle des schlimmsten Falles negativ tangiert würden. Käme es zu einer Abwicklung des Flughafens, würde das Land vor großen Problemen stehen. Über die Folgen des Beschlusses der Lübecker Bürgerschaft müsse noch einmal intensiv nachgedacht werden, und er, Abg. Hamerich, hoffe, dass von dem „Take-off-Konzept“ des Bürgermeisters ein positives Signal für den Flughafen ausgehen werde. Wenn sich das Land auch nicht an der Flughafengesellschaft selbst beteiligen könne, gehe es doch darum, die Beteiligten selbst an einen Tisch zu bringen.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, bittet Bgm. Saxe, den Wirtschaftsausschuss zeitnah über das „Take-off-Konzept“ zu informieren.

Die Beratung über die Anträge Drucksachen 17/27 und 17/56 stellen die Ausschussmitglieder einvernehmlich bis zur Vorlage des von der Hansestadt Lübeck zur wirtschaftlich nachhaltigen Weiterentwicklung des Flughafens angekündigten „Take-off-Konzepts“ und des Ergebnisses der Prüfung des Konzepts durch das MWV zurück.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz)

Gesetzentwurf der Fraktion des SSW
Drucksache 17/39

(überwiesen am 19. November 2009 an den **Wirtschaftsausschuss** und den
Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: Umdruck 17/71

Im Rahmen einer kurzen Diskussion einigen sich die Ausschussmitglieder auf die Durchführung sowohl einer mündlichen als auch einer schriftlichen Anhörung. Der Teil der mündlichen Anhörung soll sich auf je einen von den Fraktionen zu benennenden Sachverständigen beschränken, im Übrigen soll das Anhörungsverfahren schriftlich durchgeführt werden. Als Termin für die mündliche Anhörung legen die Ausschussmitglieder Mittwoch, den 10. Februar 2010, 10 Uhr fest. Zu diesem Datum soll auch die Vorlage der schriftlichen Stellungnahme erbeten werden. Der Kreis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der mündlichen beziehungsweise schriftlichen Anhörung soll bis zum 16. Dezember 2009 gegenüber der Ausschussgeschäftsführung benannt werden.

Punkt 5 der Tagesordnung, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, schließt die Sitzung um 12:55 Uhr.

gez. Bernd Schröder

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer