

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

17. WP - 51. Sitzung

am Mittwoch, dem 29. Februar 2012, 10 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Bernd Schröder (SPD)

Vorsitzender

Hans-Jörn Arp (CDU)

Markus Matthießen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Regina Poersch (SPD)

Marion Sellier (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Katharina Loedige (FDP)

i. V. von Christopher Vogt

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Björn Thoroë (DIE LINKE)

Lars Harms (SSW)

### **Weitere Abgeordnete**

Wolfgang Baasch (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Informationen zur aktuellen Situation beim Flughafen Lübeck-Blankensee</b>	<b>5</b>
- Bürgermeister Bernd Saxe (Hansestadt Lübeck) - GF Prof. Dr. Jürgen Friedel und Torsten Hülse (Flughafengesellschaft Lübeck-Blankensee) - Christoph Andreas Leicht (Präses der IHK Lübeck)	
<b>2. Sachstandsbericht des MWV zum Verkauf der AKN-Anteile</b>	<b>14</b>
<b>3. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes (KAG)</b>	<b>15</b>
Gesetzentwurf der Landesregierung <a href="#">Drucksache 17/2151</a>  - Selbstbefassung gem. Art. 17 LV i. V. m. § 14 Abs. 1 GeschO -	
<b>4. Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung und zum Betrieb von Spielhallen</b>	<b>16</b>
Gesetzentwurf der Landesregierung <a href="#">Drucksache 17/1934</a>  hierzu: <a href="#">Umdrucke 17/3153, 17/3277, 17/3278, 17/3279, 17/3304, 17/3328, 17/3376, 17/3380, 17/3381 (neu), 17/3386, 17/3399, 17/3422, 17/3423, 17/3436, 17/3437, 17/3438, 17/3439, 17/3443, 17/3446 (neu), 17/3452, 17/3461, 17/3462, 17/3557, 17/3558, 17/3559, 17/3565, 17/3568, 17/3571, 17/3572, 17/3573, 17/3583, 17/3592, 17/3599, 17/3604, 17/3607, 17/3608</a>	
<b>5. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Förderung des Mittelstandes</b>	<b>17</b>
Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD <a href="#">Drucksache 17/2183</a>  hierzu: <a href="#">Umdruck 17/3668</a>	
<b>6. Planfeststellungsverfahren zur B 5 im Bereich Hattstedtermarsch von Horstedt bis Bredstedt</b>	<b>18</b>
hierzu: <a href="#">Umdrucke 17/3661, 17/3669</a>	
<b>7. Auswirkungen der Kürzungen bei der Förderung von Solaranlagen</b>	<b>20</b>
hierzu: <a href="#">Umdruck 17/3680</a>	

**8. Korruption macht nicht an Ländergrenzen halt - Für ein gemeinsames Korruptionsregister Hamburg-Schleswig-Holstein 22**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 17/1893](#)

Änderungsantrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 17/1993](#)

**9. Verschiedenes 23**

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, 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 Situation beim Flughafen Lübeck-Blankensee**

- Bürgermeister Bernd Saxe (Hansestadt Lübeck)
- GF Prof. Dr. Jürgen Friedel und Torsten Hülse (Flughafengesellschaft Lübeck-Blankensee)
- Christoph Andreas Leicht (Präses der IHK Lübeck)

Einführend stellt Bgm. Saxe die Bedeutung des Flughafens Lübeck-Blankensee für den Tourismus und den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein heraus. In einem Bürgerentscheid hätten sich die Bürger der Hansestadt Lübeck mehrheitlich dafür ausgesprochen, den Flughafen bis Ende 2012 zu erhalten. Es gebe zurzeit Interessenten, die sich vorstellen könnten, als Partner beim Flughafen einzusteigen, jedoch müsse zunächst Klarheit herrschen; der Planfeststellungsbeschluss zu den Ausbaumaßnahmen sei notwendig. Die Frage, ob es weitergehe, hänge auch vom zukünftigen Anteilseigner und davon ab, ob die Finanzierung der Baumaßnahmen gesichert sei. Die zurzeit herrschende Unklarheit sei deshalb ein großes Problem, weil sie Investitionen hemme. Eine mögliche Perspektive sei, Lübeck als dritte Startbahn für Hamburg-Fuhlsbüttel auszubauen. Eine Kooperation mit Hamburg könne auch zielführend sein, zumal viele Metropolregionen zwei Flughäfen hätten.

GF Dr. Friedel hebt hervor, er arbeite intensiv mit verschiedenen Partnern in der Belegschaft und mit Beratern zusammen, um die vorhandenen Optionen zu eruieren. Die momentane Situation sei gekennzeichnet durch dramatische Verkehrsrückgänge, die auf die Einführung der Luftverkehrssteuer zurückzuführen seien. Auch aus diesem Grund gebe es derzeit einen negativen Ertrag im Unternehmen. Man könne nicht darstellen, wie die Finanzierung langfristig möglich sein könne. Die Infrastruktur des Flughafens weise jedoch eine gute Anbindung an Autobahn und Schiene auf. Auch die Lage mit 7 Millionen Menschen im Umkreis von zwei Stunden Fahrt sei gut. Die Nähe zu Hamburg könne als Vorteil und als Nachteil wirken, man strebe eine Kooperation mit dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel an. Wichtig sei zu berücksichtigen, dass eine dritte Start- und Landebahn in der Region gebraucht werde, bei einer Stilllegung des Flughafens jedoch verloren gehe.

Die Firma PUTZ & PARTNER aus Hamburg sei als Unternehmensberater beauftragt worden, die Optionen zu analysieren. Dabei seien alle Optionen - auch die Variante, den Flughafen „einzumotten“ - in Betracht gezogen worden. Die Option, den Flughafen zu einem Landeplatz zurückzustufen, sei ebenfalls in Erwägung gezogen worden, eine spätere Aktivierung zum Flughafen könne jedoch juristische Schwierigkeiten bergen. Favorisieren würde man vonseiten der Geschäftsführung die Variante der Konsolidierung. Dabei solle versucht werden, zunächst den derzeitigen Status zu halten, dann aber auch gewerbliche Linienverkehre zu ermöglichen und insgesamt werthaltigere Verkehre an den Standort Lübeck-Blankensee zu holen. So könnten innerdeutsche Verbindungen, zum Beispiel nach München, auch für den Tourismus genutzt werden, wie das beim Flughafen in Rostock bereits funktioniere. Insgesamt sei bei einer moderaten Steigerung der Passagierzahlen auf 470.000 denkbar, bis 2020 eine operative schwarze Null zu erreichen. Allerdings werde es auch dann nicht möglich sein, bisher aufgelaufene Schulden zu tilgen.

Eine weitere Variante - so führt GF Dr. Friedel weiter aus - sei, einen Investor zu finden, der die Kosten übernehmen werde. Parallel dazu könne dann die Konsolidierung erfolgen. Eine Kooperation mit dem Flughafen in Hamburg gebe es bereits, zum Beispiel würden Mitarbeiter ausgeliehen, um Arbeitsspitzen in Hamburg zu bewältigen und den Überhang in Lübeck abzufedern. Eine Abwicklung des Flughafens wäre genau der falsche Weg, weil dadurch alle Chancen für immer vergeben würden.

Herr Leicht, Präses der IHK zu Lübeck, hebt die regionalökonomische Bedeutung des Flughafens Lübeck hervor. Wichtig sei, dass sich Schleswig-Holstein zu einer für seine Infrastruktur wichtigen Einrichtung bekenne. Zu berücksichtigen sei dabei auch, dass langfristig ein drittes Terminal für Hamburg erforderlich sei. Das Erreichen der Kapazitätsgrenze des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel sei durch Modernisierungsmaßnahmen zeitlich nach hinten verschoben worden, aber früher oder später werde sie erreicht sein. Zu berücksichtigen sei in diesem Zusammenhang, dass die Vorlauf- und Planungszeiten mit 25 bis 30 Jahren extrem lang seien. Die bereits vorhandene Infrastruktur müsse erhalten bleiben, damit Schleswig-Holstein und Hamburg eine Perspektive für die Zukunft im Hinblick auf die Infrastruktur hätten. Alternativ bestehe sonst die Gefahr, dass Luftverkehre nach Hannover ausweichen würden, da die Option Kaltenkirchen ja wohl nicht mehr bestehe. Wichtig sei vor allem, die langfristige Perspektive für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins und Hamburgs zu erhalten.

Herr Dr. Stöcker, Vorstandsvorsitzender der Euroimmun AG, weist auf die Bedeutung der Anbindung Lübecks an die internationale Geschäftswelt hin. Sein Unternehmen habe ein Interesse an Anbindungen an größere Flughäfen, zum Beispiel München, Amsterdam oder Kopenhagen. Aus seiner Sicht sei auch eine Kooperation mit Mecklenburg-Vorpommern denk-

bar, weil der Flughafen Hamburg aus vielen Teilen Mecklenburg-Vorpommerns nur sehr umständlich zu erreichen sei. Flughäfen hätten in andern Metropolregionen geholfen, eine rasante Entwicklung möglich zu machen. Zu berücksichtigen sei zudem, dass das sehr gute Universitätsklinikum in Lübeck wahrscheinlich auch stärker von ausländischen Patienten frequentiert würde, wenn es besser zu erreichen wäre. In der Region gebe es sehr viele Menschen, die von der Existenz eines gut funktionierenden Flughafens profitieren könnten, zum Beispiel in den Bereichen Tourismus, Wirtschaft und Wissenschaft. Aus diesem Grund sollten sich hier die Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern stärker engagieren.

Herr Hülse, Vorsitzender des Betriebsrats der Flughafen Lübeck GmbH hebt hervor, dass ein klares Bekenntnis zum Flughafen nötig sei. Im Hinblick auf den Bürgerentscheid führt er aus, dass es eigentlich nicht ausreiche, nur die Lübecker Bürgerinnen und Bürger zu befragen. Im Prinzip hätten die Einwohnerinnen und Einwohner des Umlands einbezogen werden müssen. Problematisch sei das fehlende Bekenntnis zum Flughafen auch deshalb, weil die herrschende Unsicherheit dazu führe, dass Mitarbeiter sehr wenig motiviert seien, am Standort zu bleiben. Zu favorisieren sei aus seiner Sicht eine Kooperation mit dem Hamburger Flughafen, um den Flughafen Lübeck-Blankensee am Leben zu erhalten.

M de Jager unterstreicht, dass man sich vonseiten der Landesregierung an die vereinbarten Fristen gebunden fühle. Ergebnis des Bürgerbegehrens sei die Einräumung einer Frist bis Ende 2012 für die Suche nach einem Investor. Diese Frist dürfe nicht infrage gestellt werden, um zu verhindern, dass dadurch eine sich selbst erfüllende Prophezeiung entstehe. Das Land bekenne sich weiterhin zu seinen Infrastrukturförderungen. Selbstverständlich könne die Flughafengesellschaft, wenn der Betrieb auch im Jahr 2013 fortgesetzt werden solle, Investitionsanträge stellen. Dies ergebe sich aus einer Richtlinie für die Förderung von Flughäfen aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft. Man unterstütze den Flughafen und wolle ihn in die Lage versetzen, erfolgreich zu sein. Dabei gehe es auch nicht um die Frage, zu welchem Zeitpunkt die Kapazitätsgrenze in Hamburg erreicht sei. Man wolle sicherstellen, dass dann die Verkehre nicht nach Süden auswichen.

Auf eine Frage von Abg. Arp zum Break-even für die schwarze Null führt GF Dr. Friedel aus, dass Modellrechnungen von bestimmten Prämissen, zum Beispiel der Steigerung des Verkehrs um 5 %, ausgingen. Zudem müssten auch die Preise beziehungsweise Gebühren moderat angehoben werden. Immerhin sei der Flughafen Lübeck der billigste für die Fluggesellschaft Ryanair. Weiterhin notwendig für einen sich selbst tragenden Betrieb sei eine Zahl von 450.000 bis 470.000 Passagieren. Um dieses Ziel zu erreichen, setze man auf höhere Flexibilität. Die Kosten für Zinslasten müssten aus der Kalkulation herausgenommen werden, auch um die Mobilität in der Region zu gewährleisten. Hier sei das Land gefordert.

Herr Leicht betont die Bedeutung des Flughafens Lübeck als „drittes Terminal für Hamburg“ auch für den Wirtschaftsstandort Hamburg und die Metropolregion. Es sei ein politisches Bekenntnis erforderlich, dass das dritte Terminal in Schleswig-Holstein liegen solle.

Auf eine weitere Frage von Abg. Arp betont Herr Dr. Stöcker, dass es in der Tat ein neues Geschäftsfeld sein könne, wenn Patienten des Universitätsklinikums Lübeck mit dem Flugzeug anreisen könnten. - Herr Hülse ergänzt, dass es in der Vergangenheit auch Transporte von zu transplantierenden Organen über den Flughafen gegeben habe.

Abg. Harms unterstreicht, dass der SSW nach wie vor zum Flughafen Lübeck-Blankensee stehe, zumal er als einziger schleswig-holsteinischer Flughafen eine Zukunft haben könne.

Abg. Dr. Tietze weist auf eine frühere Aussage von Bgm. Saxe hin, eine Prognose für den wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens läge bei 1,7 Millionen Passagieren. Diese Zahl werde augenscheinlich bei Weitem verfehlt. Zudem gebe es ein Defizit von 6,1 Millionen € innerhalb des letzten Jahres und nach Presseinformationen Unstimmigkeiten mit der EU-Kommission über Fördergelder. Aus diesem Grund sei es aus seiner Sicht auch fraglich, welcher Investor sich für die kurze Zeitspanne darauf einlassen würde, Investitionen zu tätigen. Die EU-Kommission selbst habe deutlich gemacht, dass es unter normalen Marktbedingungen keinen wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens geben könne. Es stelle sich die Frage, ob man den Flughafen dauerhaft subventionieren wolle und wer diese Subventionen angesichts der herrschenden Finanznot leisten können solle. Vonseiten der Grünen sei die komplette Schließung des Flughafens nicht gefordert worden, aber man müsse sich überlegen, wie der Flughafen überhaupt wirtschaftlich weiterbetrieben werden könne. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob man alternativ nicht auch die ÖPNV-Verbindungen zum Hamburger Flughafen verbessern könne, um die Fahrzeit dorthin zu reduzieren.

Abg. Baasch unterstreicht, dass der Bürgerentscheid bis zum 31. Dezember 2012 einen Betrieb des Flughafens sanktioniert habe und dieser auch zu gewährleisten sei.

Auf eine Frage von Abg. Harms zu bisher geführten Gesprächen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein merkt Bgm. Saxe an, dass diese auch auf politischer Ebene stattgefunden hätten. Bei der gemeinsamen Kabinettsitzung von Hamburg und Schleswig-Holstein habe das Thema offenkundig eine Rolle gespielt. Erster Bürgermeister Scholz, Hamburg, habe sich eindeutig zu der Perspektive für Lübeck bekannt, eine dritte Startbahn für Hamburg-Fuhlsbüttel zur Verfügung zu stellen.

Auf Anmerkungen von Abg. Dr. Tietze erwidert Bgm. Saxe, dass er bei den Grünen das Bekenntnis zum Flughafen oder eine klare Aussage, dass der Flughafen geschlossen werden sollte, vermisse. Selbstverständlich gebe es keine Alternative zur Wirtschaftlichkeit, und man verfolge nach wie vor das Ziel, eine schwarze Null zu schreiben. Mit der Aussicht, einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten, wäre es erheblich leichter, einen Investor zu finden. Man sei auch bereit, einen negativen Kaufpreis in Kauf zu nehmen, um den Flughafen an einen Investor entschuldet zu übergeben. Der fehlende Planfeststellungsbeschluss erschwere im Moment allerdings die Partnersuche.

Auf eine weitere Anmerkung von Abg. Dr. Tietze führt Bgm. Saxe aus, dass man sich seit Jahren der Tatsache bewusst sei, dass bei der EU-Kommission ein Verfahren anhängig sei. Zurzeit gebe es einen Schriftwechsel, Beweise für einen Verstoß gegen beihilferechtliche Bestimmungen gebe es jedoch nicht, und seiner Ansicht nach müsse auch hier die Unschuldsvermutung gelten. Zudem habe auch die Kommunalaufsicht eine Prüfung durchgeführt. Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck habe entschieden, bis auf einen kleinen Teil die Mittel aus dem Investitionsprogramm zu nehmen, um die im Beschluss genannten Investitionen zu tätigen. Im Falle eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses sei der Bürgermeister ermächtigt, diese Mittel freizugeben.

Zur Diskussion um die Kooperation mit dem Hamburger Flughafen ergänzt GF Dr. Friedel, dass der Personalaustausch bereits stattgefunden habe. Zudem befinde man sich in intensiven Gesprächen. Es gebe bereits den Entwurf einer Kooperationsvereinbarung.

Zum Break-even hebt GF Dr. Friedel hervor, dass die Aufwendungen für Zinsen und die Abschreibungen dabei berücksichtigt werden müssten, weil der Flughafen einen erheblichen Schuldenberg vor sich herschiebe. Der einzige Gläubiger sei die Stadt Lübeck. Die Zinszahlungen beliefen sich auf 2 Millionen €; eine Zahl, die aus dem Betrieb des Flughafens nicht zu erwirtschaften sei. In allen Varianten, die man durchgerechnet habe, habe man eine Entschuldung unterstellt. Im Wirtschaftsplan 2012 beliefen sich die Abschreibungen auf 1,4 Millionen €. Zukünftig solle diese Summe investiert werden. Diese Zahlen bezögen sich auf eine unterstellte Passagierzahl von 470.000. Bei höheren Passagierzahlen sei es entsprechend leichter, Gewinne zu erwirtschaften. Um die Abschreibungen zurückzahlen zu können, müsste man in die Größenordnung von einer Million Passagieren kommen. Dies sei nicht ausgeschlossen, man habe es jedoch realistischerweise nicht angenommen, sondern vorsichtig geschätzte Zahlen zugrunde gelegt.

Zu den Tourismusverkehren führt GF Dr. Friedel aus, dass man dort ein Potenzial sehe. Man befinde sich in Gesprächen mit Airlines und Reiseveranstaltern. Die Frage stehe im Raum, ob

sich jemand auf das damit verbundene Risiko einlassen wolle. Problematisch sei in diesem Zusammenhang, dass Fluggesellschaften Plätze dann anbieten würden, wenn Reiseveranstalter diese auch kaufen würden, und umgekehrt Reiseveranstalter Plätze verkaufen würden, wenn Fluggesellschaften entsprechende Strecken bedienen würden. So gebe es aber keine Bewegung. Man bemühe sich, auch auf Messen wie zum Beispiel der ITB Nachfrage zu erzeugen.

Herr Dr. Stöcker ergänzt, dass Tourismus in zwei Richtungen funktioniere und man mit Fluglinien auch Touristen in die Region bekommen könnte.

Auf eine Bemerkung von Abg. Dr. Tietze zur besseren verkehrlichen Anbindung der unterschiedlichen bereits bestehenden Flughäfen führt Herr Dr. Stöcker aus, dass für Rostocker die Fahrt nach Hamburg sehr lang sei. Gute Anbindungen seien sowohl für Patienten des UKSH in Lübeck als auch für die Wirtschaft entscheidend. Dabei spiele selbstverständlich auch der Weg vom Flughafen zum Zielort eine Rolle. Kürzere Wege seien in diesem Zusammenhang von Vorteil. In Anbetracht der Zahl der Einwohner in der Region, die von einem Weiterbestehen des Flughafens profitieren würden, müsste sich auch das Land stärker engagieren.

Herr Leicht erwidert auf einen Hinweis von Abg. Baasch zum Bekenntnis der Wirtschaft zum Flughafen Lübeck-Blankensee, dass dabei auch die Frage beantwortet werden müsse, ob man eine Infrastruktureinrichtung so lange vorhalten wolle, bis sie sich rentiere. Es stelle sich auch die Frage, wer bis dahin die operativen Betriebskosten übernehmen werde. Die Kapazität sei beim Hamburger Flughafen durch eine begrenzte Anzahl an Flugbewegungen gedeckelt. Daher müssten jetzt die Weichenstellungen erfolgen, um die Möglichkeiten des gemeinsamen Wirtschaftsraums mit Hamburg optimal zu nutzen.

Abg. Thoroé bringt die Sorge zum Ausdruck, dass man den Flughafen unabhängig von den Rahmenbedingungen erhalten wolle. Die der Prognose zugrundeliegenden Zahlen der Größe des Einzugsgebiets halte er für unrealistisch, da man in entsprechender Reisezeit ebenso den Flughafen Hamburg erreichen könne. Seine Fraktion sei der Ansicht, dass der Flughafen nach dem 31. Dezember 2012 geschlossen werden solle und man sich zum jetzigen Zeitpunkt schwerpunktmäßig Gedanken über die Zukunft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen sollte.

Abg. Kumbartzky hebt für seine Fraktion hervor, dass man sich zu Infrastruktureinrichtungen bekenne. Er stellt die Frage in den Raum, wie viel eine Schließung oder das „Einmotten“ des Flughafens kosten würde und ob die Möglichkeit bestehe, die Mitarbeiter anderweitig zu beschäftigen.

Abg. Hamerich betont, dass das Land bereit sei, sich an Investitionen, nicht jedoch am Betrieb zu beteiligen. Problematisch sei, dass man seit Jahren einen Rückgang bei den Passagierzahlen beobachte, dessen Ursache nicht in den Anschlägen des 11. September 2001 zu suchen sei. Wichtig sei aus seiner Sicht, auch touristische Destinationen genauso wieder anzufliegen wie den Flughafen Stansted. Auch der Bereich Städtetourismus müsse stärker nach vorn gebracht werden, um Touristen in die Region zu bringen. Für die Planung von Unternehmen sei hier Planungssicherheit von größter Wichtigkeit.

Im Hinblick auf den von Abg. Hamerich erwähnten Rückgang der Passagierzahlen unterstreicht Bgm. Saxe, dass dieser aus seiner Sicht wesentlich mit der Luftverkehrsabgabe des Bundes zusammenhänge. Sie sei seiner Ansicht nach eine Erfindung der großen Marktteilnehmer, die gemacht worden sei, um billige Fluglinien vom Markt zu verdrängen. Das Land könne den Flughafen Lübeck unterstützen, indem es zusage, weiterhin Förderanträge anzunehmen. Zudem könne das Land im Bundesrat die Initiative ergreifen, um die Luftverkehrsabgabe wieder rückgängig zu machen.

Auf eine Frage von Abg. Dr. Tietze zu einem von der Stadt Lübeck in Auftrag gegebenen Gutachten zur Wirtschaftlichkeit führt Bgm. Saxe aus, dass man zwischen dem Gutachten und den Ergebnissen des Wirtschaftsprüfers unterscheiden müsse. Der Gutachter sei dafür verantwortlich, die buchhalterische und kaufmännische Rechtmäßigkeit über einen bestimmten Zeitraum zu testieren. Es liege ein Entwurf vor. Dieser werde, wenn er fertig sei, allgemein bekannt gegeben.

Auf eine Bitte von Abg. Harms sagt GF Dr. Friedel zu, das Gutachten zur Verfügung zu stellen, sobald die Befassung im Aufsichtsrat erledigt sei.

Auf Fragen der Abgeordneten Dr. Tietze und Hamerich zu den Kosten der „Abwicklung“ des Flughafens führt Herr Dr. Friedel aus, dass man, wie bereits erwähnt, mehrere Varianten durchgerechnet habe. Am Beispiel der Berliner Flughäfen Tempelhof und Tegel werde deutlich, dass es kein Rechtsverfahren gebe, wie eine Abwicklung laufen könne. Die erforderlichen Zeiträume in Berlin zur Entwidmung der Gelände und zur Einstellung des Betriebes hätten sieben beziehungsweise fünf Jahre betragen. Kompliziert werde es, wenn die bisherigen Nutzer gegen den Beschluss der Abwicklung klagen würden. Für Lübeck vermute man, dass das Verfahren zwei Jahre in Anspruch nehmen würde, bis das Verfahren Rechtskraft erlange. Fraglich sei, welche Kosten entstünden, wenn es keine Nachnutzung gebe. Die Rückbaukosten seien im Detail nicht bewertet worden. Die Kosten im Detail hingen auch von den vorhandenen Gefahren und Umweltbelastungen ab. Denkbar sei auch, eine Industriebrache zu hinterlassen. Die Kosten eines kompletten Rückbaus lägen schätzungsweise bei 20 Millionen

bis 40 Millionen €. In Gutachten werde häufig ein Teilrückbau zugrunde gelegt, um die Kosten realistisch einschätzen zu können. Die dann veranschlagten Kosten lägen bei deutlich über 10 Millionen €.

Auf eine Frage von Abg. Baasch führt Bgm. Saxe aus, dass es Verhandlungen im eigentlichen Wortsinn mit Investoren derzeit nicht gebe, aber Gespräche geführt würden. Solange es jedoch keinen Planfeststellungsbeschluss gebe, würde ein Einstieg in Verhandlungen noch keinen Sinn machen, weil auch diese Verhandlungen bereits Kosten verursachten.

Abg. Dr. Tietze interessiert, ob die Meldung, dass es den Plan gebe, die Zahl der Belegschaft zu halbieren, den Tatsachen entspreche. - GF Dr. Friedel erklärt, dass es zurzeit 85 Vollzeitbeschäftigte gebe. Hinzu kämen Mitarbeiter bei ansässigen Unternehmen und Dienstleistern. Insgesamt handele es sich um über 150 Arbeitsplätze. In der Tat beschäftige man in den letzten sechs Monaten 10 Mitarbeiter weniger als vor diesem Zeitpunkt. Im Hinblick auf das Instrumentenlandesystem und die damit zusammenhängenden Prognosen und dafür geflossene Fördermittel stellt Herr Dr. Friedel heraus, dass man in diesen Prognosen für das Jahr 2012/2013 von 140 Arbeitsplätzen ausgegangen sei. Diese Zahl werde aller Voraussicht nach nicht erreicht, dennoch bezweifle er, dass man Fördermittel zurückzahlen müsse. Das Investment werde dazu führen, dass Arbeitsplätze entstünden.

Abg. Dr. Tietze unterstreicht, dass bei den vorgelegten Rechnungen in Bezug auf die Passagierzahlen und die nötigen Investitionen Widersprüche aufträten. Er könne sich nicht vorstellen, dass 120.000 Passagiere mehr eine Wertschöpfung von 4 Millionen € brächten. Auch im Hinblick auf die für die schwarze Null erforderlichen Passagierzahlen gebe es Diskrepanzen, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Ryanair der einzige wirkliche Nutzer des Flughafens sei.

Herr Dr. Friedel unterstreicht, dass Ryanair ein wichtiger Partner und der wichtigste Kunde des Flughafens sei, den man nicht verlieren wolle. Die Strecke Lübeck-Stansted sei gut ausgelastet gewesen, es habe jedoch eine Überschneidung mit Bremen gegeben, von wo aus ebenfalls Stansted angeflogen werde. Da die in Bremen entstandene Base sich rentieren müsse, würden die Auslastungszahlen in Bremen angehoben. Im Hinblick auf die Verkehrszahlen liege man über den Prognosen. Der Flughafen Rostock zeige, dass man auch kleinere Flughäfen dieser Art für den Tourismus in der Region nutzen könne. Zurzeit versuche man, in Gesprächen mit München dafür zu sorgen, dass eine Verbindung mit der bayerischen Landeshauptstadt entstehe, um von dort Wellness-Touristen an die Ostsee zu bringen.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung - so führt Herr Dr. Friedel weiter aus - sei die fehlende Planungssicherheit ein großes Problem. Das für das laufende Jahr geplante Defizit betrage 6,1 Millionen €, 2,4 Millionen € davon seien Zinszahlungen. Circa 1 Million € davon sei der operative Verlust. Wichtig sei, eine Steigerung der Passagierzahl zu erreichen und Frachtverkehre an den Standort zu bringen. Damit wäre auch eine moderate Anhebung der Gebühren realistisch, weil selbst Rostock derzeit höhere Gebühren erhebe. Gleichzeitig könne auch ein striktes Kostenmanagement notwendig sein. Wenn dies umgesetzt werde, sei eine operative schwarze Null erreichbar. Eine Variante mit einer Verkleinerung des Flughafens werde dauerhaft defizitär sein, da die Erträge wegbrächen, bestimmte Investitionen für Infrastrukturen allerdings weiterhin getätigt werden müssten. Darüber hinaus gebe es keine Garantie dafür, dass man wieder den Status eines internationalen Verkehrsflughafens erreichen könne, wenn die Hamburger Kapazitäten erschöpft seien.

Auf eine weitere Frage von Abg. Dr. Tietze zum Inhalt der Kooperation führt GF Dr. Friedel aus, dass man diesen Inhalt im Rahmen eines Pressetermins genauer darstellen werde. Die Kooperation beinhalte regelmäßige Treffen, den Austausch von Geräten und Personal sowie Zusammenarbeit in Umweltfragen. Auf die nächsten zehn Jahre hochgerechnet, benötige der Flughafen wahrscheinlich 10 Millionen bis 20 Millionen € zum Fortbestand.

Zur Diskussion über die Investitionen in Infrastrukturen ergänzt Herr Leicht, dass mit der Freigabe der Gutachten auch mehr Transparenz erreicht werden könne. Zu bedenken sei, dass sich Flughafeninvestitionen, anders als Investitionen im Straßenbau, auch direkt rechnen könnten.

Herr Dr. Stöcker unterstreicht, dass man einem Unternehmen auch Zeit geben müsse, sich zu entwickeln. Dies gelte besonders für eine Unternehmung, die so viel Potenzial habe wie der Flughafen in Lübeck.

Punkt 2 der Tagesordnung:

### **Sachstandsbericht des MWV zum Verkauf der AKN-Anteile**

M de Jager informiert darüber, dass es im Verlauf des Jahres 2011 ein Konzeptpapier der Hamburger Hochbahn und ein Spitzengespräch auf Staatssekretärebene gegeben habe. Hinsichtlich der Lösungsskizze, die die Hamburger Hochbahn vorgelegt habe, sei eine grundsätzliche Übereinkunft erzielt worden. Diese beinhalte ein Zwei-Phasen-Modell. In der ersten Phase dieses Modells, die zehn Jahre dauere, würden in freihändiger Übertragung die Anteile der AKN an die Hamburger Hochbahn übergeben werden. Es bleibe bei dem Status, und es erfolge eine Optimierung des Managements. Nach Ablauf der zehn Jahre beginne die Phase 2, in der die Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergeben werden könnten. Es sei schon lange Absicht des Landes gewesen, die AKN-Anteile in einer für die Mitarbeiter und das Leistungsangebot verträglichen Form zu übertragen.

Mit der rechtlichen Bewertung sei die Kanzlei Brock, Müller und Ziegenbein beauftragt worden. Diese habe rechtliche Bedenken hinsichtlich vergaberechtlicher, beihilferechtlicher und kartellrechtlicher Fragestellungen geäußert. Dies sei jedoch lediglich eine Vorabinformation. Das Gutachten liege noch nicht vor. M de Jager sagt zu, nach Vorlage des Gutachtens erneut zu berichten, da es die Grundlage dafür liefere, ob das Zwei-Phasen-Modell Anwendung finden werde.

Auf eine Frage von Abg. Thoroer erläutert der Vorsitzende, Abg. Schröder, dass der Ausschuss und der Schleswig-Holsteinische Landtag einstimmig den Beschluss gefasst hätten, ein Zukunftskonzept zur Sicherung der Arbeitsplätze, zur Erstellung eines attraktiven Angebots für Pendler und zur Reduzierung des Defizits zu entwickeln. Ein solches Konzept könne auch Veränderungen enthalten, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes  
(KAG)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 17/2151](#)

(überwiesen am 27. Januar 2012 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den  
Finanzausschuss)

- Selbstbefassung gem. Art. 17 LV i. V. m. § 14 Abs. 1 GeschO -

Auf Fragen von Abg. Dr. Tietze erläutert RL Bliese, dass es sich nicht um eine Steuer handle, sondern um eine Abgabe, die die Gemeinde für ihren Aufwand erhalte. Unter „Veranstaltungen“ seien daher lediglich Veranstaltungen des Kurbetriebs zu verstehen.

Abg. Harms nimmt an, dass die Kurabgabe über die traditionellen Kurkarten erhoben werde und dass zu den ortsfremden Personen auch Besitzer einer Zweitwohnung gehörten. Herr Bliese bestätigt dies.

Auf Vorschlag der Abgeordneten Poersch und Hamerich stellt der Ausschuss seine Beratungen bis zum Zeitpunkt der Auswertung der schriftlichen Anhörung durch den Innen- und Rechtsausschuss zurück.

Punkt 4 der Tagesordnung:

### **Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung und zum Betrieb von Spielhallen**

Gesetzentwurf der Landesregierung

[Drucksache 17/1934](#)

(überwiesen am 16. November 2011 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

hierzu: [Umdrucke](#) [17/3153](#), [17/3277](#), [17/3278](#), [17/3279](#), [17/3304](#), [17/3328](#),  
[17/3376](#), [17/3380](#), [17/3381](#) (neu), [17/3386](#), [17/3399](#),  
[17/3422](#), [17/3423](#), [17/3436](#), [17/3437](#), [17/3438](#), [17/3439](#),  
[17/3443](#), [17/3446](#) (neu), [17/3452](#), [17/3461](#), [17/3462](#),  
[17/3557](#), [17/3558](#), [17/3559](#), [17/3565](#), [17/3568](#), [17/3571](#),  
[17/3572](#), [17/3573](#), [17/3583](#), [17/3592](#), [17/3599](#), [17/3604](#),  
[17/3607](#), [17/3608](#)

Die Ausschussmitglieder führen eine Diskussion über das weitere Verfahren zu diesem Gesetzentwurf und legen eine zusätzliche gemeinsame Sitzung mit dem Innen- und Rechtsausschuss für den 21. März 2012, in der Mittagspause des Plenums, fest.

Vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Innen- und Rechtsausschusses empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem Landtag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP bei Enthaltung der Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE und SSW, den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Errichtung und zum Betrieb von Spielhallen, [Drucksache 17/1934](#), in geänderter Fassung, [Umdruck 17/3712](#), anzunehmen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Förderung des Mittelstandes**

Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD

[Drucksache 17/2183](#)

(überwiesen am 27. Januar 2012)

hierzu: [Umdruck 17/3668](#)

Die Ausschussmitglieder beschließen einstimmig, zu dieser Vorlage bis Ende März 2012 eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Der Kreis der Anzuhörenden soll auf zwei bis drei Anzuhörende pro Fraktion beschränkt werden und bis zum 2. März 2012 gegenüber der Geschäftsführung benannt werden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Planfeststellungsverfahren zur B 5 im Bereich Hattstedtermarsch von Horstedt bis Bredstedt**

hierzu: [Umdrucke 17/3661](#), [17/3669](#)

M de Jager geht davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss im März 2012 vorliegen werde. Die mit der Bürgerinitiative „Jelstrom“ geführte strittige Diskussion bezüglich Verlegungsfragen sei nicht berücksichtigt worden, sodass es bei der vom MWV anvisierten Form der Planfeststellung bleibe. Dies sei die Voraussetzung dafür, dass bei einer Klage – mit der er, M de Jager, rechne – das Gericht den schnellen Vollzug der Maßnahme entscheiden würde. Bundesgeld stehe für diese Maßnahme bereits zur Verfügung, sodass in den nächsten vier Wochen begonnen werden könnte.

Abg. Dr. Tietze kritisiert den Umgang der Landesregierung mit den Einwänden der Bürgerinitiative „Jelstrom“. - M de Jager entgegnet, dass eine Bürgerbeteiligung nicht bedeute, dass ausschließlich die Vorschläge der beteiligten Bürger umgesetzt würden. Es sei vielmehr so, dass in einer Abwägung mehrere Belange - Naturschutzbelange, aber auch Belange der Linienführung, der Landwirtschaft und planungsrechtliche Belange - berücksichtigt werden müssten. In Abwägung aller Belange sei die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss gekommen, es bei der Linienführung zu belassen. M de Jager zeigt sich überzeugt davon, dass die Abwägung der Belange rechtssicher sei.

Zu den von der SPD-Fraktion aufgeworfenen Fragen, [Umdruck 17/3661](#), informiert M de Jager darüber, dass es Zusagen aus dem Wirtschaftsministerium gegeben habe, einen Vergleich unterschiedlicher Varianten durchzuführen. Die Ergebnisfindung, dass der Vorschlag der Bürgerinitiative „Jelstrom“ naturschutzrechtlich umsetzbar sei, sei erst mit den Mitteln der Planfeststellungsbehörde und durch das in Auftrag gegebene Gutachten ermöglicht worden. Dies sei jedoch nicht der einzige Abwägungsbelang gewesen. Es habe noch weitere Belange gegeben wie die Frage der Landwirtschaft, die Frage von Zuwegung und die Frage der Unterbrechung von Zuwegung. In der Gesamtabwägung habe sich die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage gesehen, den Vorschlag der Bürgerinitiative „Jelstrom“ aufzunehmen und durchzuführen. Dies bedeute jedoch nicht, dass es im Vorwege keinen intensiven Dialog gegeben habe.

Abg. Arp bekräftigt, dass der vorrangige Ausbau der B 5 seit Jahren im Ausschuss diskutiert werde. Auch für ihn sähe Bürgerbeteiligung nicht so aus, dass die Vorschläge zu 100 % übernommen würden. Es handle sich um einen Abwägungsprozess, in den z. B. Kosten-Nutzen-Fragen, naturschutzrechtliche Fragen einfließen würden. Der Wirtschaftsausschuss habe sich damit mehrfach auseinandergesetzt.

Abg. Harms interessiert sich dafür, ob die Möglichkeit der Einsichtnahme des Wirtschaftsausschusses in die Unterlagen, die als Entscheidungsgrundlage dienen, bestehe. - M de Jager erklärt, dass dies möglich sei.

Abg. Dr. Tietze bemängelt, dass kein Variantenvergleich durchgeführt worden sei. - Der Leiter des LBV-SH, Herr Conrad, erklärt, dass in Abstimmung mit dem Ministerium und der Bürgerinitiative „Jelstrom“ die entsprechenden Unterlagen in das Planfeststellungsverfahren eingebracht worden seien. Die Mitarbeiter des Vorhabenträgers in Flensburg hätten eine entsprechende Abarbeitung der Erwiderungen - auch konkret zur BI „Jelstrom“ - geleistet. Dies sei auch in Erörterungsterminen dargestellt worden. Jetzt müsse die Planfeststellungsbehörde die Gesamtbewertung und den Vergleich der Varianten vornehmen. Dies erfolge im Planfeststellungsbeschluss im März 2012.

Auf eine Nachfrage von Abg. Dr. Tietze führt Herr Conradt aus, dass er Gespräche mit Vertretern des Kreises Nordfriesland geführt habe, jedoch keine Mehrheit für die „Jelstrom“-Variante sehen könne.

Die Ausschussmitglieder nehmen die Informationen zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

### **Auswirkungen der Kürzungen bei der Förderung von Solaranlagen**

hierzu: [Umdruck 17/3680](#)

AL Dr. Sauer informiert auf der Grundlage des [Umdrucks 17/3723](#) über die geplante Senkung der Einspeisevergütung für Photovoltaik-Anlagen und über die Auswirkungen der Kürzungen bei der Förderung von Solaranlagen.

Abg. Matthiessen interessiert sich dafür, ob das Papier der Bundesregierung auch Kurven über die zu erwartende Preisentwicklung enthalte. Für den Fall, dass dies nicht der Fall sei, bitte er das Ministerium darum, für die verschiedenen Vergütungsarten der „Photovoltaikfamilie“ eine Preisentwicklungskurve nach der Regelung des EEG zu erstellen. - AL Dr. Sauer entgegnet, dass ihm hierfür weder Zeit noch Personal zur Verfügung stehe, und verweist auf die Zuständigkeit des Bundes.

Abg. Dr. Tietze wirft die Frage auf, ob die Länder im Bundesrat mit einer Zweidrittelmehrheit Einspruch gegen die Änderungen im EEG erheben könnten. - AL Dr. Sauer gibt an, dass er sich hierzu nicht äußern könne, er vermute aber, dass dies möglich sei.

Abg. Schulze fragt nach Berechnungen, wie viel Geld nach dem alten und neuen Prinzip in die EEG-Umlage fließe. - AL Dr. Sauer sagt zu, dies schriftlich zu beantworten.

Abg. Dr. Tietze bemängelt die fehlende Verlässlichkeit und Planbarkeit im Bereich der Photovoltaik. - Abg. Hamerich entgegnet, dass die Planungssicherheit im EEG 20 Jahre betrage. Neuregelungen im Zuge von Marktanpassungen würden - wie vorgesehen - Übergangsfristen enthalten.

Abg. Harms möchte wissen, was eine geänderte Solarförderung für die Unternehmen bedeute und ob ein ähnlicher Anreiz wie bisher bestehe, um die Auslastung der Unternehmen weiterhin sicherzustellen. - AL Dr. Sauer gibt nach Hinweis auf den eingangs zitierten [Umdruck 17/3723](#) zu bedenken, dass die Zahl der Neuaufbauten abgesenkt werden müsse, um die Netzsicherheit weiterhin zu gewährleisten.

Punkt 8 der Tagesordnung:

**Korruption macht nicht an Ländergrenzen halt - Für ein gemeinsames Korruptionsregister Hamburg-Schleswig-Holstein**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 17/1893](#)

Änderungsantrag der Fraktion des SSW

[Drucksache 17/1993](#)

(überwiesen am 18. November 2011 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Abg. Poersch bittet um Zustimmung zum SPD-Antrag, da die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zukünftig stärker miteinander kooperieren wollen.

Abg. Harms hält entgegen, dass die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein unterschiedliche Rechtsgrundlagen und Gesetze hätten, auf die sich das Korruptionsregister beziehen müsste. Schleswig-Holstein sei eigenständig und sollte deshalb Korruptionsfälle auch selbst bekämpfen.

Abg. Matthießen wirft ein, er halte den Ansatz für zu kurz gegriffen. Für ihn stelle eine bundesweite, wenn nicht gar europaweite Lösung die geeignetere Alternative dar.

Der Wirtschaftsausschuss lehnt den Änderungsantrag der Fraktion des SSW betr. Korruption macht nicht an Ländergrenzen halt, [Drucksache 17/1993](#), mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE und SSW ab.

Sodann empfiehlt der Wirtschaftsausschuss dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss mit den Stimmen von CDU, FDP, DIE LINKE und SSW gegen die Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Landtag vorzuschlagen, den Antrag [Drucksache 17/1893](#) abzulehnen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Abg. Poersch berichtet von einem Artikel in der regionalen Presse in Ostholstein, in dem ein Mitarbeiter der Kreisverwaltung zitiert werde. Hiernach wolle die Firma Tennet die 380-kV-Leitung im Osten des Landes für drei Jahre „auf Eis legen“. Frühestens 2015 würde mit den Planungen begonnen werden und Baubeginn sollte 2019 sein. Sie erkundigt sich danach, ob dies mit dem MWV abgestimmt sei und ob tatsächlich mit Verzögerungen beim Netzausbau in Ostholstein zu rechnen sei. - M de Jager führt aus, das er die Aussage des Mitarbeiters der Kreisverwaltung nicht bestätigen könne. Ebenso könne er nicht bestätigen, dass etwas „auf Eis gelegt“ werden solle. Vielmehr seien extra für die Planfeststellung im Bereich des Leistungsausbaus 15 Stellen zur Verstärkung des Landesbetriebs besetzt worden.

Abg. Matthiessen möchte wissen, wann Planungsbeginn für die Leitungsausbauprojekte in Ostholstein sein werde. - M de Jager erklärt, dass die Planungen schon längst begonnen hätten. Den Termin für die Übergabe der Unterlagen der Planfeststellungsbehörde könne er spontan nicht nennen. Er sagt zu, dies nachzureichen.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, erinnert sodann daran, dass am 15. März 2012, 10 Uhr, eine gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses mit dem Finanzausschuss in Sachen „Vergabe der Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Netz Mitte – Los B“ stattfinden werde.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, schließt die Sitzung um 13:25 Uhr.

gez. Bernd Schröder

Vorsitzender

gez. Wiebke Wollmann

Protokollführerin