

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

## **Europaausschuß**

25. Sitzung

am Freitag, dem 29. Mai 1998, 10:05 Uhr  
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

**Anwesende Abgeordnete**

Uwe Döring (SPD)

Vorsitzender

Wolfgang Baasch (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

in Vertretung der Abg. Gabriele Kötschau

Bernd Saxe (SPD)

Jürgen Weber (SPD)

Claus Ehlers (CDU)

Torsten Geerds (CDU)

Jost de Jager (CDU)

Peter Jensen-Nissen (CDU)

in Vertretung des Abg. Thorsten Geißler

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Weitere Abgeordnete**

Anke Spoorendonk (SSW)

**Fehlende Abgeordnete**

Dr. Ekkehard Klug (F.D.P)

**Weitere Anwesende**

siehe Anlage

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
1. Sachstandsbericht von Minister Walter zur Agenda 2000	4
2. Anhörung Stand der Tax-free-Situation - Auswirkungen auf Schleswig-Holstein und seine Hafenwirtschaft -	12
3. Information/Kenntnisnahme (RISI-Projekt)	28
4. Verschiedenes	28

Der Vorsitzende, Abg. Uwe Döring, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Sachstandsbericht von Minister Gerd Walter zur Agenda 2000**

hierzu: Umdrucke 14/1988, 14/2016, 14/2056

Abteilungsleiter Werner Kindsmüller ergänzt in Vertretung für Minister Walter die mit Umdruck 14/1988 vom Ministerium erarbeitete Darstellung der Position der Landesregierung zur Agenda 2000 um folgende drei Punkte.

1. Die Landesregierung habe mit ihrem Kabinettsbeschluß vom 5. Mai eine erste generelle Stellungnahme zu den am 18. Juni des Vorjahres vorgelegten Legislativvorschlägen der Europäischen Union abgegeben. Die Landesregierung gehe davon aus, daß diese Legislativvorschläge im ersten Halbjahr 1999 - unter deutscher Ratspräsidentschaft - verabschiedet werden. Auf dem jetzt anstehenden Gipfel in Cardiff Mitte Juni werde es dem Vernehmen nach nur eine erste Diskussion und noch keine Beschlüsse geben, so daß die Beratungen voraussichtlich in der Zeit der österreichischen Ratspräsidentschaft stattfänden.

Parallel dazu laufe inzwischen in Deutschland ein intensives Abstimmungsverfahren auf der Ebene der Fachministerkonferenzen sowie zwischen den Länderchefs und der Bundesregierung. Unter anderem werde es am 8.6. ein Gespräch der Ministerpräsidenten mit dem Bundeskanzler geben, um im Vorfeld des Gipfels in Cardiff die Position der Länder und der Bundesregierung abzustimmen.

2. Die Landesregierung habe in ihrer Stellungnahme erneut auf den Zusammenhang der verschiedenen Elemente der Agenda 2000 hingewiesen. Dies sei besonders wichtig vor dem Hintergrund, daß zur Zeit von einigen Mitgliedsstaaten gegenüber der Europäischen Union eine konsistente Stellungnahme zu den verschiedenen Elementen noch nicht vorgelegt sei. Dies bedeute praktisch zwar eine gewisse

Kritik an den vorgesehenen Kürzungen im Bereich der Strukturfonds wie auch im Bereich der Agrarpolitik, aber es gebe noch kein gemeinsames Vorgehen.

Wenn man beispielsweise fordere, die Zahlungen, die Deutschland künftig an die Europäische Union leisten solle, zu kürzen, gleichzeitig aber die Osterweiterung anstrebe, so passe dies nicht zusammen.

Die Position der Landesregierung sei geprägt von dem Geist, europafreundlich zu sein und die Grundannahmen der Kommission in der Agenda 2000 zu unterstützen, gleichzeitig aber dort, wo die Interessen des Landes betroffen seien, sehr deutliche Kritik anzumelden. Dies gelte insbesondere hinsichtlich der Ausgestaltung der Verfahren zur Definition europäischer Fördergebiete sowie dort, wo es um die unbedingt notwendige Vereinfachung der Verwaltungs- und Kontrollverfahren sowie der Finanzkontrolle gehe. Hier hätten die Legislativvorschläge der Kommission in der Agenda 2000 leider nicht die erwartete Verfahrensvereinfachung gebracht, die auch Schleswig-Holstein unbedingt benötige. Die Vorschläge seien sogar als enttäuschend zu kennzeichnen.

3. Man habe in dieser Stellungnahme auch deutlich gemacht, so fährt Abteilungsleiter Kindsmüller fort, daß man die Ausgestaltung der Strukturpolitik als den für Schleswig-Holstein zentralen Punkt ansehe. Die Festlegung der nationalen Fördergebiete, wie sie von der Kommission vorgeschlagen worden sei, genüge nicht den Vorstellungen des Landes Schleswig-Holstein. Allerdings sei Schleswig-Holstein auf der einen Seite durchaus der Auffassung, daß die Grundsätze der Kohärenz, die die Kommission vorsehe, nämlich die Identität von Gebieten der Gemeinschaftsaufgabe und der europäischen Fördergebiete, im Grundsatz richtig sei und insbesondere vor dem Hintergrund der angestrebten Konzentration der EU-Förderung sowie der Konzentration auf die bedürftigsten Gebiete gerechtfertigt sei. Denn hier sei in der Vergangenheit vieles aus dem Ruder gelaufen.

Auf der anderen Seite vertrete Schleswig-Holstein aber die Auffassung, daß die Anerkennung eines Gebietes als nationales Fördergebiet automatisch dieses auch als europäisches Fördergebiet qualifizieren sollte.

Bezüglich der „Gemeinschaftsinitiativen“, die für Schleswig-Holstein von besonders großer Bedeutung seien, begrüße die Landesregierung, daß die Kommission an dem Ziel festhalte, die Zahl der Gemeinschaftsinitiativen von 13 auf drei zu reduzieren. Leider könne man in den letzten Wochen und Monaten auch Bestrebungen er-

leben, so betont Abteilungsleiter Kindsmüller, die dafür vorgesehenen Mittel zu reduzieren. So habe beispielsweise der Bundeswirtschaftsminister vorgeschlagen - entgegen dem Vorschlag der Kommission, 5 % der Strukturfondsmittel für Gemeinschaftsinitiativen auszugeben -, nur 2 % dafür vorzusehen. Dies würde zu schwerwiegenden Nachteilen für Schleswig-Holstein führen, weil insbesondere die Gemeinschaftsinitiative INTERREG betroffen wäre, wo an eine Kürzung um 50 % gedacht werde.

Darüber hinaus gebe es Bestrebungen der deutschen Bundesländer, die Gemeinschaftsinitiative INTERREG künftig stärker nach Osten an die Außengrenzen der europäischen Union zu verlagern. Dieser Vorschlag werde hauptsächlich von Bayern und Sachsen, aber auch von einigen österreichischen Regionen mit dem Argument unterstützt, an diesen neuen Außengrenzen werde es neue Probleme geben, was eine Art neue „Zonenrandförderung“ erforderlich mache. Dies solle auf Kosten der Gemeinschaftsinitiativen geschehen und damit würden, wie gesagt, die Landesinteressen Schleswig-Holsteins massiv tangiert.

Im Mittelpunkt der sich anschließenden Diskussion stehen zunächst die Zahlungs- und Fördermodalitäten im Hinblick auf den Beitritt neuer Mitgliedsstaaten und insbesondere die Suche nach Kompromissen bei der Festsetzung der landwirtschaftlichen Förderobergrenzen.

Zu den Überlegungen des Abg. Jost de Jager bezüglich der Neuschneidung der nationalen Fördergebiete verweist Abteilungsleiter Kindsmüller auf den Umdruck 14/2016 und führt sodann aus, daß die unter Wettbewerbsgesichtspunkten festzulegende deutsche Fördergebietskulisse künftig 35,7 % gegenüber heute 41 % der deutschen Bevölkerung betragen solle. Davon würden 18,3 % (heute 20,8 %) auf die alten Bundesländer entfallen. Dies bedeute ein Abschmelzen der GA-Mittel in den alten Bundesländern um 2,5 %.

Die tatsächliche Verteilung der Gebiete werde nun innerhalb der Mitgliedsstaaten nach bestimmten Verfahren und Kriterien selbst geregelt, die mit den Leitlinien der Kommission zu vereinbaren seien. Hier werde es sicherlich noch große Diskussionen geben. Die Auswahl der Ziel-2-Gebietskulisse solle europaweit höchstens 20 % der EU-Bevölkerung umfassen. Bisher seien es rund 25 %. Hier setze die Überlegung der Kommission an, eine weitgehende Kohärenz zwischen den nationalen GA-Fördergebieten und den europäischen Ziel-2-Fördergebieten anzustreben. Nur eine Marge von 2 % solle außerhalb der GA-Gebiete liegen dürfen.

Das Bestimmungsverfahren dazu, so teilt Abteilungsleiter Kindsmüller mit, sei etwas kompliziert. Im Rahmen des Zieles 2 lege die Kommission zunächst einen Bevölkerungsplafond für jeden Mitgliedsstaat fest. Dieser Bevölkerungsplafond werde sich nach bestimmten Kriterien richten, unterschieden nach industriellen, ländlichen und städtischen Gebieten.

Die Kommission habe das Ziel vorgegeben, nach dem die von der Kommission vorgeschlagenen Kriterien am Schluß dazu führen sollen, daß mindestens 50 % aller europäischen Ziel-2-Gebiete auch tatsächlich diese Kriterien - Arbeitslosigkeit, Bevölkerungsentwicklung, Strukturentwicklung und so weiter - erfüllten. Die Tatsache, daß diese Quote nur auf europäischer Ebene zu erfüllen sei, bedeute klar im Umkehrschluß, daß die Quote auf nationaler Ebene unterschritten werden dürfe.

Erste Modellerrechnungen der Kommission sähen vor, daß beispielsweise die Niederlande nach den europäischen Kriterien für Ziel-2-Gebiete überhaupt nicht in Frage kämen. In Deutschland sei die Situation ähnlich. Dies wiederum bedeutete, wenn man ganz strikt nach dem Prinzip der Strukturpolitik, nämlich den Schwächsten helfen zu wollen, vorginge, daß zum Beispiel die Niederlande kein einziges Ziel-2-Fördergebiet mehr bekämen und in Deutschland würde die Förderung stark zurückgehen.

Da dies politisch nicht durchsetzbar sei, habe man eine Kompromißformel dahin gefunden, daß die Mitgliedsstaaten den jeweiligen Bevölkerungsplafond mit Gebieten auffüllen dürften, die den sogenannten „weichen“ Kriterien genügten. Damit würde einerseits für Schleswig-Holstein schätzungsweise überhaupt kein Fördergebiet nach europäischen Kriterien ausgewiesen werden können, weil zum Beispiel die Arbeitslosigkeit in allen Kreisen und kreisfreien Städten deutlich unter dem europäischen Durchschnitt liege, andererseits aber erhöhe sich die Flexibilität des Landes, die europäische Fördergebietenkulisse nach folgenden Kriterien aufzufüllen. Wenn ein Gebiet sich als nationales GA-Gebiet qualifiziert habe, müsse dies ein ausreichender Grund sein, um in dieser GA-Kulisse auch ein europäisches Fördergebiet ausweisen zu können. Wenn sich die Kommission diese Auffassung zu eigen machte, bedeutete dies, daß Schleswig-Holstein frei wäre, die europäische Fördergebietenkulisse innerhalb der festgelegten GA-Kulisse so zu gestalten, wie es die Landesregierung für richtig halte. Dies wiederum bedeute für Schleswig-Holstein eine optimale Ausgestaltungsmöglichkeit, und dies sei im Grunde der Zweck des Kabinettsbeschlusses, der dahin laute, daß die Anerkennung des nationalen För-

dergebietes automatisch dazu führen solle, dieses Gebiet auch als europäisches Fördergebiet zu qualifizieren. Dies sei der entscheidende Punkt.

Wenn es nun dazu käme, daß weitere Kriterien maßgeblich sein würden für die Länder, ihre europäischen Fördergebiete festzulegen, auch wenn sie sozusagen unterhalb der Marge seien, die die Europäische Kommission als harte Kriterien vorgegeben habe, dann werde es noch etwas komplizierter. Dann schränke dies die Entscheidungsfreiheit ein.

Schleswig-Holstein sei übrigens mit der Forderung, daß eine Anerkennung eines nationalen Fördergebietes eine Rolle spielen müsse, einig mit allen anderen Bundesländern und auch mit der Bundesregierung. Von daher gebe es eine gewisse Hoffnung, diese Forderung durchsetzen zu können. Darüber hinaus gebe es aber zwischen den Ländern unterschiedliche Auffassungen über die Frage - zu nennen seien hier Bayern und Baden-Württemberg -, ob eine europäische Förderung auch außerhalb der nationalen GA-Gebiete durchzuführen sei. Schleswig-Holstein warne vor dieser Auffassung, weil dies letzten Endes zu Lasten Schleswig-Holsteins ginge; denn es bedeutete, daß dann auch bei der Verteilung der europäischen Fördergebietskulissen diejenigen, die jetzt aufgrund ihrer relativ günstigen ökonomischen Daten keinen Anspruch mehr haben, diesen Anspruch über eine solche Regelung wiederum geltend machen könnten. Diese Forderung komme deshalb insbesondere von Bayern und Baden-Württemberg, weil diese Länder voraussichtlich ihre Ziel-5b-Gebiete verlieren werden. Schleswig-Holstein werde dagegen vermutlich noch relativ gut wegkommen.

Abteilungsleiter Kindsmüller schließt seine Überlegungen mit folgender Bemerkung: Heute habe man die Situation, daß europaweit 6,6 % der Bevölkerung in Förderregionen des Strukturfonds lebten, in denen nach EU-Recht nationale Beihilfen nicht zulässig seien. Man habe es hier mit dem Problem der Beihilfepolitik unter Wettbewerbsgesichtspunkten plus Strukturförderung zu tun. Dies führe dazu, daß ein Teil der europäischen Strukturförderung in Gebiete gehe, die im Grunde gar nicht strukturschwach seien, die also nach Wettbewerbskriterien nicht beihilfeberechtigt seien. Dies wolle die Kommission im Grunde mit ihrer Neuregelung beseitigen; sie fordere deshalb auch die Kohärenz zwischen nationaler und europäischer Fördergebietskulisse bei einer 2 %igen Marge, die es ermöglichen solle, in Einzelfällen darüber hinauszugehen.



Wenn man nun aber dem Vorschlag Bayerns zustimmen und sagen würde, es dürfe auch außerhalb der GA-Gebiete gefördert werden, würde das bedeuten, daß die Marge von 2 % beispielsweise allein von Bayern aufgebraucht würde und die Flexibilität für alle andern Länder eine Einschränkung erführe. Dies könne nicht im Interesse Schleswig-Holsteins liegen.

Abg. Claus Ehlers warnt vor den zu befürchtenden wirtschaftlichen Verwerfungen durch eine zu sehr forcierte Osterweiterung und setzt sich für ausreichend lange Übergangsfristen ein.

Abteilungsleiter Werner Kindsmüller erinnert daran, daß es bisher lediglich die Eröffnung der Beitrittsverhandlungen gebe und noch keine substanziellen Verhandlungen stattgefunden hätten. Der Landesregierung seien keine Verhandlungspapiere der Europäischen Kommission bekannt, die auf diese Fragen der Übergangsfristen eingingen.

In der politischen Debatte der Länder spielte diese Frage allerdings eine wachsende Rolle. Wenn man sich die Beitrittsverhandlungen der letzten Runden ansehe, so habe es stets Übergangsfristen gegeben. Was die Landwirtschaft anbelange, sei aber darauf aufmerksam zu machen, daß die bestehenden Befürchtungen vor einer Freizügigkeit auf dem Gebiet des Agrarmarktes teilweise durch die bisherigen Erfahrungen nicht gedeckt würden. Man gehe davon aus, daß sowohl Polen und Ungarn als auch die anderen Beitrittskandidaten Nettoimporteure agrarischer Produkte sein werden und auch bleiben würden. Damit würden sich auch für die deutsche Landwirtschaft neue Märkte eröffnen. Im übrigen hätten die Beitrittsländer inzwischen ihre eigenen Verhandlungslinien erarbeitet und einen entsprechenden Katalog erstellt. Die Kommission werde konkret erst Ende des Jahres in detaillierte Verhandlungen eintreten.

Abg. Anke Spoorendonk spricht die von der Kommission angestrebte Verwaltungsvereinfachung an und befürchtet aufgrund der Agenda 2000 zusätzlichen Verwaltungsaufwand.

Abteilungsleiter Kindsmüller schildert die Schwierigkeiten mit dem geplanten Kontrollverfahren und sieht nur dann eine Chance zur Vereinfachung, wenn man der Kommission deutlich machen könne, daß ihr richtiger Ansatz, weniger bürokratischen Verwaltungsaufwand anzustreben, in die richtige Richtung gehe.

Zugegebenermaßen gebe es in den einzelnen Mitgliedsstaaten jede Menge schwarze Schafe, was die Forderung der Kommission nach einer umfassenden Kontrolle verständlich mache. Damit würde allerdings die angestrebte Verwaltungsvereinfachung konterkariert. Inzwischen würden Gespräche geführt, um der Kommission klarzumachen, daß ihr Ziel, nämlich die Vorgabe von zentralen Zielen verbunden mit einer umfassenden Kontrolle am Schluß bei Dezentralisierung der Programme und Maßnahmen, auch mit einfacheren Mitteln zu schaffen sei. Die bundesrepublikanische Kritik an dem von der Kommission vorgesehenen Verfahren sei unisono, aber man werde vermutlich nur erfolgreich sein, wenn die Kommission überzeugt werden könne, daß es auch anders gehe.

Abg. Bernd Saxe interessiert sich für die konkrete Ausgestaltung der Förderziele. Abteilungsleiter Kindsmüller verweist darauf, daß den Ländern für die operationellen Programme ein großer Spielraum gelassen werde. Zum 31.3.1999 seien die Vorstellungen der einzelnen Länder zur Genehmigung einzureichen. In diesem Prozeß, der bei der Gestaltung der operationellen Programme ablaufe, werde es darauf ankommen, die Ziele der Kommission für die Strukturpolitik mit den Entwicklungszielen des Landes zu verbinden. Man müsse sich immer bewußt machen, so meint Abteilungsleiter Kindsmüller, daß mit diesen operationellen Programmen eine Festlegung für den Zeitraum der Jahre 2000 bis 2006 vorgenommen werde. Dieser Prozeß könne, wie gesagt, den Ländern relativ viel Spielraum geben, den Schleswig-Holstein auch zu nutzen beabsichtige.

Zu der Frage des Abg. Bernd Saxe nach einer Überprüfung der Ziele nach der Hälfte der Legislaturperiode teilt Abteilungsleiter Kindsmüller mit, daß dies nach wie vor Bestandteil der Legislativvorschläge sei, allerdings mit einem komplizierten Bewilligungswesen, das man nicht so gern habe, und hier erhoffe man, wie gesagt, eine Chance, zu einer anderen Richtung zu kommen.

Abg. Detlef Matthiessen fordert eine unterschiedliche Betrachtungsweise im Rahmen der Agrarförderung differenziert nach den Kautelen für die Ernährungswirtschaft und für die Erzeugerseite und spricht von Schwierigkeiten bei der Trennschärfe ländlicher Raum, städtischer Raum und industriell geprägter Raum in bezug auf die Festlegung der Förderkulissen.

Der Vorsitzende schließt die Diskussion mit dem Hinweis, daß diese Schwierigkeiten sowohl im Europaausschuß als auch im Agrarausschuß noch weiter auf der Tagesordnung bleiben werden. Er teilt ferner mit, daß sich der Ausschuß der Regionen in

Brüssel inzwischen ebenfalls dieses Themas angenommen habe und daß versucht werde, bis zum Herbst eine entsprechende Stellungnahme zu erarbeiten.

Punkt 2 der Tagesordnung:

### **Anhörung**

#### **Stand der Tax-free-Situation - Auswirkungen auf Schleswig-Holstein und seine Hafenwirtschaft**

Der Vorsitzende bittet, die Anhörung unter folgenden zwei Hauptthemen anzusiedeln:

1. Was ist heute nach den Entscheidungen der Kommission noch zu machen, um Tax-free doch weiter zu erhalten?
2. Welche Folgen wird es haben und was ist zu tun, wenn kein Sinneswandel in der Kommission eintritt?

#### **Seehafen Kiel GmbH & Co KG Arbeitsgemeinschaft Schleswig-Holsteinischer Häfen Geschäftsführer Arne Breiholz**

Geschäftsführer Arne Breiholz geht auf die möglichen Auswirkungen der bevorstehenden Einstellung des Tax-free-Verkaufs für die Schifffahrt folgendermaßen ein: Festzustellen sei, daß der Tax-free-Verkauf für die Schifffahrt im wesentlichen zwei Effekte habe. Erstens sei der Tax-free-Verkauf ein wesentlicher Bestandteil des touristischen Konzepts; dies gelte insbesondere für die Ausflugschifffahrt. Zweitens sei der Tax-free-Verkauf Bestandteil der Gesamtkalkulation der Reedereien in der Passagierschifffahrt. Das heißt, die Umsätze aus dem Tax-free-Verkauf seien eine wichtige Einnahmequelle für die Schifffahrt, die dazu beitrage, die Ticketpreise, das heißt die Passagepreise günstiger zu halten, als dies ohne Tax-free-Verkauf möglich wäre.

Daraus folge im Umkehrschluß, daß ohne den Tax-free-Verkauf insbesondere die Ausflugschifffahrt erstens unattraktiv würde, weil eine wesentliche Komponente dieses touristischen Konzeptes wegbreche, und zweitens auch teurer würde. Man könne davon ausgehen, daß ohne Tax-free-Verkauf die Ausflugschifffahrt keine Überlebenschance habe.

Für die Fährschiffahrt gelte, daß hier zumindest der Effekt der Preiserhöhung zum Tragen käme. Das heißt, die Passagepreise in der Fährschiffahrt würden sich nach ersten Schätzungen bei den langen Fährlinien um rund 35 % verteuern. Bei kurzen Seestrecken könne sich die Verteuerung sogar noch stärker auswirken.

Wenn damit für die Fährschiffahrt auch nicht das generelle Aus zu befürchten sei, könnte diese jedoch nur in einer gänzlich veränderten Form weiterbestehen. Die jetzigen kombinierten Fährlinien seien auf einen hohen Komfort im Reiseverkehr abgestellt. Auf diesen Fährlinien würde es zu erheblichen Preiserhöhungen im Passagebereich kommen müssen, das heißt der Seeweg würde sich für die Passagiere in einer Größenordnung von rund 35 % oder mehr verteuern.

Als Folge würden auch hier die Passagierzahlen zurückgehen, das heißt das Passagegeschäft würde sich reduzieren auf das Reisegeschäft im engeren Sinne. Darauf müßten die Reedereien sicherlich reagieren, indem sie ihre bisherigen Komfortkonzepte nicht mehr aufrecht erhalten könnten und der Frachtkomponente künftig den Vorzug geben müßten.

Eine weitere Folge sei der Verlust der Attraktivität des Seeweges gegenüber dem Landweg und darüber hinaus würde der Rückgang im Passagiergeschäft Einschnitte in der innergemeinschaftlichen Mobilität bedeuten; denn in der Fährschiffahrt zwischen Deutschland und Skandinavien würden derzeit jährlich rund 11 Millionen Passagiere befördert.

Der zu erwartende Rückgang bei den Passagierzahlen würde sich dann auch auf den Hafen Kiel auswirken. Derzeit habe der Hafen Kiel ein Passagieraufkommen von über 2 Millionen Passagiere in der Fähr- und Ausflugschiffahrt. Konkret betroffen von einer Einstellung des Tax-free-Verkaufs wären die Ausflugschiffahrt Cassen Eils und die Langeland-Linie, bei der der Tax-free-Verkauf zumindest ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzeptes sei. Diese beiden Linien stünden praktisch vor dem Aus, und bei der Stena Line wäre zumindest mit einem erheblichen Rückgang der Passagierzahlen zu rechnen. Im Hafen Kiel erwarte man somit insgesamt einen Rückgang von über 1 Million Passagiere. Das bedeute eine Halbierung der jetzigen Zahlen.

Mit diesem Rückgang an Passagieren würde ein erheblicher Einnahmeverlust verbunden sein. Bei groben Schätzungen käme man auf mehrere Millionen DM. Darüber hinaus stünden der städtischen Wirtschaft in Kiel Umsatzeinbußen in erhebli-

cher Größenordnung bevor; denn nicht nur der Hafen profitiere von den Passagieren, sondern auch die übrige Hafenwirtschaft. Stichworte: Abfertigung, Agentur, Ausrüster und Zulieferer. Nicht zuletzt würden das städtische Gewerbe, der Einzelhandel, Hotellerie und Gastronomie Einbußen erleiden, die sich nach überschlägiger Schätzung ebenfalls in mehrstelliger Millionenhöhe bewegen.

Bezüglich der Gefährdung von Arbeitsplätzen seien in Kiel schon 150 Kündigungen bei der Langeland ausgesprochen worden, bei Cassen Eils gehe es um rund 30 Arbeitsplätze. Die weiteren Einbußen bei der verbundenen Hafenwirtschaft könnten noch nicht abgeschätzt werden; aber man könne sicher sein, daß weitere Kündigungen kommen werden.

Nicht übersehen werden dürfe, so fährt Herr Breiholz fort, daß es in Schleswig-Holstein eine Reihe von Häfen gebe, die weitestgehend von der Ausflugschiffahrt lebten wie beispielsweise in der Region Flensburg/Kappeln. Das gleiche gelte auch für Langballig. Dort sei die Hafenwirtschaft überwiegend auf das Ausflugs-geschäft ausgerichtet. Bei Wegfall des Duty-free-Verkaufs würde diese Hafenwirtschaft praktisch ausgeradiert, jede Existenzgrundlage würde entfallen. Ähnliches gelte für Ekernförde oder Heiligenhafen.

Problematisch sei, daß sich bereits heute Auswirkungen zeigten, obwohl es bis zur Einstellung des Duty-free-Verkaufs noch eineinhalb Jahre hin sei. Da die Ausflugs-wirtschaft ein Saisongeschäft sei, würden viele Reeder vermutlich nicht mehr bereit sein, die Saison 1999 auch nur anzufangen, wenn bereits Mitte der Saison die Einstellung des Duty-free-Verkaufs drohe.

Das Argument, die betroffenen Unternehmen hätten Zeit genug gehabt, sich umzustellen, ziele ins Leere, denn insbesondere die Ausflugs-wirtschaft könne sich nicht umstellen, weil es für die dortigen Konzepte, die zwingend auf den Tax-free-Verkauf aufbauten, keine Alternativen gebe. Insofern bestehe für die betroffenen Wirtschaftszweige überhaupt keine Möglichkeit, sich umzustellen.

Die Forderung der Color Linie und auch des Verbandes der Fährschiffahrt und der Fährtouristik sowie der Seehafen Kiel GmbH gehe deshalb dahin, den Duty-free-Verkauf zumindest so lange fortbestehen zu lassen, wie auch das übrige Steuer- und das Abgabensystem in der Europäischen Gemeinschaft nicht harmonisiert seien, zumal letzteres auch ein wesentliches Argument für die Abschaffung des Tax-free-Verkaufs sei.

**Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr****Ministerialdirigent Dr. Jan Eggers**

Ministerialdirigent Dr. Jan Eggers geht auf die in den letzten Tagen in der Presse erschienenen Meldungen über eine Äußerung von Minister Steinbrück ein, die Möglichkeiten des Landes seien ausgereizt. Diese Pressemeldungen seien gelinde gesagt etwas mißverständlich. Ausgereizt bedeute, daß die Landesregierung auf allen Ebenen ihre Möglichkeiten ausgeschöpft habe, für die Aufrechterhaltung des Duty-free-Verkaufs weitere Initiativen in Gang zu bringen.

Ausgehend von einem breiteren Strategiegespräch mit den Verbänden Anfang vergangenen Jahres seien Initiativen auf norddeutscher Ebene in der Küstenministerkonferenz an den Bundesrat beschlossen worden und dank einer parteiübergreifenden Zusammenarbeit habe es auch im Bundestag entsprechende Beschlüsse gegeben. Neben Briefen an die Bundesregierung habe der Minister auch Gespräche in Brüssel geführt. Das heißt man habe keine Gelegenheit ausgelassen, um für den Erhalt des Duty-free-Verkaufs zu kämpfen.

Der Schlüssel für eine Neuregelung oder eine Verlängerung des Verkaufs liege in Brüssel, nicht in Kiel. Initiator für eine Änderung der Meinung in Brüssel sei in Deutschland eindeutig die Bundesregierung.

Was man nun im Grunde mit Enttäuschung feststellen müsse, sei, daß trotz positiver Schreiben der Bundesregierung, insbesondere auch einer eindeutigen Haltung des Bundesverkehrsministers, der Bundesfinanzminister zwar verbal für den Erhalt eingetreten sei, nach Kenntnis der Landesregierung aber keine besonders überzeugende Haltung eingenommen habe.

Als Beleg dafür könne ein Zitat aus dem Protokoll der Sitzung des EcoFin-Rates in Brüssel am 19. Mai herhalten. Der Beobachter der Länder bei der Europäischen Kommission habe dazu einen Vermerk gemacht. Es werde zunächst in diesem Vermerk berichtet, daß der zuständige Kommissar Monti eine harte, ablehnende Haltung vertrete. Und dann heiße es unter anderem, Staatssekretär Büniger, als Vertreter des Bundesfinanzministers, der in der Sitzung am 19. Mai die Bundesregierung vertreten habe, „erkannte die Haltung der Kommission grundsätzlich an. Zwischenzeitlich lägen in Deutschland aber Beschlüsse von Bundestag und Bundesrat sowie eine Unterstützung durch breite Bevölkerungskreise vor, so daß Deutschland

heute die Erstellung einer Studie hinsichtlich der Folgen auf dem Arbeitsmarkt unterstützen.“

Ministerialdirigent Dr. Jan Eggers interpretiert diesen Vermerk dahin, daß der Vertreter des Bundesfinanzministers der Kommission bescheinige, recht in ihrer Haltung zu haben; aber da man ja politisch unter Druck stehe, müsse man zumindest eine Studie verlangen.

Das, was das Land dem Bundesfinanzminister vorgeschlagen habe, nämlich konkrete Anträge vorzubereiten - das sei auch mit anderen Mitgliedsstaaten wie Frankreich oder England erörtert worden, nämlich entsprechende Sondierungen vorzubereiten -, sei nicht in Angriff genommen worden.

Die Sache sei im Grunde noch nicht zum Abschluß gekommen, so fährt Ministerialdirigent Dr. Jan Eggers fort, aber man müsse registrieren, daß in der Beratung des EcoFin-Rates verschiedene Mitgliedsstaaten sich eindeutig gegen eine Verlängerung des Duty-free-Verkaufs ausgesprochen hätten. Nach dem jetzigen Stand sei das leider auch die Mehrheit. Dänemark, Schweden, Finnland, Luxemburg, die Niederlande, Österreich und Portugal hätten sich mehr oder weniger deutlich dagegen ausgesprochen.

Aber auch wenn solche Stimmen eindeutig dagegen seien, hoffe man immer noch, daß durch ein etwas stärkeres und zielgerichtetes Engagement auch des Bundesfinanzministers die Dinge noch zu beeinflussen seien.

Intern müsse man natürlich sehen, daß es nicht das Motto geben dürfe: alles oder nichts. Man müsse durchaus versuchen, Kompromisse anzustreben. Dabei müßte einerseits die Kompromißlinie in erster Linie darauf hinauslaufen, unter dem Label „Duty-free“ oder „Tax-free“ auch weiterhin Verkäufe an Bord stattfinden zu lassen. Auf der anderen Seite werde man dann im Rahmen eines Kompromisses auch akzeptieren müssen, daß nicht alles unverändert wie bisher fortgeführt werden könne.

Eine weitere Kompromißüberlegung sei Gegenstand der Beratung des EcoFin-Rates dahin gewesen, daß durch regionale Beihilfen und Strukturfondsmittel die Auswirkungen abgedeckt werden sollen. Das sei Gegenstand einer Studie, die in der Beratung des EcoFin-Rates von der Kommission zugesagt worden sei. Ob allerdings dieses Instrument in der Lage sein werde, wirklich die Arbeitsplatzverluste auszugleichen, sei zu bezweifeln.



Als Fazit bleibe festzuhalten, daß die Landesregierung - entgegen allen Zeitungsmeldungen - nicht aufgeben. Man setze sich auch weiterhin für eine Verlängerung der Duty-free-Regelung ein. Das Land resigniere nicht, aber die Initiative müsse im Grunde in stärkerem Maße, als es bisher der Fall gewesen sei, von der Bundesregierung ausgehen.

## **Deutscher Duty-free-Verband**

### **Geschäftsführer Dr. Michael Breitzke**

Herr Dr. Michael Breitzke stellt zunächst seinen Verband vor und erklärt, daß sich die 50 Mitglieder aus Vertretern der Industrie, allen Handelsstufen, der Schifffahrt und der Luftfahrt zusammensetzen. Es gebe in allen EU-Staaten einen solchen Verband. Er selbst sei Geschäftsführer des deutschen Verbandes. Es gebe einen Dachverband in Brüssel, die International Duty-free Confederation - IDFC -, und es gebe einen Zusammenschluß der größten Duty-free-Betreiber und Interessierten in Europa, ETRF European Travel Research Fondation. Dort werde im wesentlichen das Geld gesammelt, um die wissenschaftlichen Studien und Forschungsarbeiten zu finanzieren. Diese ETRF habe im Laufe der letzten Jahre ungefähr 30 Studien vorgelegt über die Auswirkungen der Abschaffung des Duty-free-Handels europaweit. Diese Studien kämen alle im Ergebnis in etwa zum gleichen Resultat. Bezogen auf den Schifffahrtssektor werde es nur in Nordeuropa, das heißt unter den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union nur in den nordeuropäischen Küstenstaaten in etwa zu folgenden Auswirkungen kommen. Es werde bei Abschaffung von Duty-free 30.000 direkte Arbeitslose geben, indirekt würden es rund 50.000 sein. Es werde zur Einstellung von 30 Fährlinien kommen. Das bedeute, es würden bestimmte Linienverbindungen in der Fährschifffahrt wegfallen, und es würde bei den verbleibenden Fährlinien zu Preissteigerungen bis zu 30 % kommen.

Dieses Ergebnis werde von der EU-Kommission bestritten. Die EU-Kommission sage ganz einfach: Die Zahlen glauben wir nicht. Sie sind maßlos übertrieben.

Der Verband fordere nun die Kommission auf, ihrerseits eine Studie vorzulegen und diese Behauptung zu widerlegen, das heißt den Gegenbeweis anzutreten.

Diesbezüglich weigere sich die Kommission standhaft seit rund zehn Jahren, obwohl die damalige EU-Finanzkommissarin dem Europäischen Parlament eine solche Studie zugesagt habe.

Man habe nun in den vergangenen Jahren versucht, die Kommission dazu zu bewegen, entweder für eine Verlängerung des Tax-free-Verkaufs einzutreten oder zumindest eine Studie erstellen zu lassen, nach dem Motto, man kann schlecht über etwas entscheiden und Zukunftsbeschlüsse fassen, wenn man die Auswirkungen nicht

kennt. Das halte der Verband für ein recht logisches Argument, dem sich die EU-Kommission nicht entziehen dürfe. Leider tun sie es bisher mit Erfolg.

Das Europäische Parlament habe am 3. April diesen Jahres einstimmig die Kommission aufgefordert, eine solche Studie vorzulegen. Der Ministerrat der Transportminister und Verkehrsminister habe ein gleiches getan; und nun sei die große Stunde gekommen mit dem 19. Mai 1998, wo die eigentlichen Fachminister, nämlich die Finanzminister sich mit diesem Thema befaßten.

Der Erhalt von Duty-free sei von der Lobby her sehr positiv zu bewerten gewesen. Die vorliegenden Meldungen seien davon ausgegangen, daß ein entsprechender Antrag, den Irland zu stellen bereit gewesen sei, eine breite Unterstützung in der Finanzministerratssitzung finden würde. Leider sei dies dann doch nicht der Fall gewesen. Es seien überraschend einige Länder abgesprungen, wobei MDgt Eggers die Situation für die Bundesrepublik richtig dargestellt habe.

Aber man müsse dazu wissen, daß das Thema Duty-free im Finanzministerium auf der sogenannten Arbeitsebene eine Thema sei, das man nicht gerne habe. Dort herrsche genauso wie bei der EU-Kommission ein ordnungspolitisches Denken vor. Man gehe davon aus, daß Duty-free nicht in den Binnenmarkt passe und sei deshalb strikt dagegen.

Durch den öffentlichen Druck und nicht zuletzt dank der wirklich hervorragenden Unterstützung durch den Wirtschaftsminister Schleswig-Holsteins und übrigens auch des Schleswig-Holsteinischen Landtages, welcher als erster eine Resolution zur Erhaltung von Duty-free gefaßt habe, sei es dann gelungen, den Druck auf die Spitze des Finanzministeriums zu erhöhen, was dann dazu geführt habe, daß das Finanzministerium, vertreten durch Staatssekretär Büniger vom Wirtschaftsministerium, in der Sitzung am 19. Mai den deutschen Antrag so begründet habe, wie MDgt Dr. Eggers es eben geschildert habe.

Herr Waigel sei vor der Sitzung aus dem Saal gegangen und habe vor der Presse gesagt, Deutschland unterstütze gemeinsam mit der irischen Regierung den Antrag auf Erstellung einer Studie. Auf Nachfrage, ob er persönlich für eine Verlängerung des Duty-free-Handels sei, habe er gesagt, ich habe doch eben gesagt, Deutschland unterstütze die Studie zusammen mit Irland. Mehr sei dazu nicht zu sagen. Das liege auf der Linie: Es werde zwar Unterstützung offiziell gewährt, aber nur mit halbem Herzen.

Der Duty-free-Verband hätte sich durchaus gewünscht, daß etwas mehr Druck im Vorfeld erzeugt worden wäre, daß die Bundesregierung also im Vorfeld etwas mehr Gespräche mit den anderen Betroffenen geführt hätte, um zu besseren Ergebnissen zu kommen.

Die Dinge seien dann leider nicht wie gewünscht gelaufen. Strikt dagegen gewesen seien zunächst die skandinavischen Länder sowie die Niederlande. Während England sich im Vorsitz zurückgehalten und nichts gesagt habe, hätten sich Portugal und Österreich zunächst neutral verhalten. Belgien sei zunächst positiv eingestellt gewesen, habe aber später seine Meinung geändert. Herr Monti habe deshalb auf den Kompromißvorschlag des Vorsitzenden, die Kommission aufzufordern, ein Nachfolgeregime für Duty-free vorzulegen, gesagt, dazu sehe er sich nicht in der Lage. Wenn er die Situation richtig beurteile, seien acht Mitgliedsstaaten gegen die Fortsetzung von Duty-free.

Das Thema sei bereits im Jahre 1996 in einer EcoFin-Sitzung en passant gestreift worden. Damals hätten Spanien und Irland das Anliegen Deutschlands voll unterstützt. Jetzt seien es inzwischen sechs bis sieben Staaten, die das Anliegen unterstützten. Das sei als ein gewisser Erfolg anzusehen.

Man müsse realistisch sehen, wenn die Kommission damals aufgefordert worden wäre, eine Studie über die Auswirkungen vorzulegen, daß ein solches Papier wahrscheinlich nicht wesentlich anders ausgefallen wäre als das, was sie jetzt versprochen habe vorzulegen.

Im Ergebnis werde es auf folgendes hinauslaufen: Die Kommission werde sagen: „Es sind insbesondere regional wie auch im Schiffahrtsbereich gewisse Auswirkungen zu erwarten. Es wird eine gewisse Anzahl von Arbeitslosen geben. Die Zahlen, die uns bekannt sind, halten wir für maßlos übertrieben. Wir unterstellen aber, daß es gewisse Effekte gibt, und dazu bedarf es gewisser Ausgleichsmaßnahmen. Es sollen sich die Kommissare für Verkehr, für die Regionen und für den Steuerbereich kurzfristig treffen und überprüfen, ob nicht verbrauchte Strukturfondsmittel für eine Abfederung zur Verfügung stehen könnten.“

Im übrigen - so fährt Herr Dr. Breitzke fort - beschränkten sich die Empfehlungen der Kommission darauf, den nationalen Regierungen zu erlauben, in bestimmten betroffenen Regionen Beihilfen zu gewähren, ohne daß das gegen die Beihilfegrund-

sätze der EU verstoße. Das heiße, letztendlich würden die Zahlungen im wesentlichen aus den nationalen Haushalten geleistet werden müssen.

Man müsse also davon ausgehen, so folgert Herr Dr. Breitzke, falls eine Abschaffung wirklich komme, daß die Ausgleichszahlungen relativ dürftig sein würden. Eines stehe fest. Die Arbeitslosenzahlen werden mit Sicherheit steigen, wie schon die angekündigten Kündigungen von Langeland bewiesen. Auch die Fördereederei Seetouristik verhandle bereits über Sozialpläne; dort würden 400 Mitarbeiter zur Entlassung anstehen. Die DFO, der größte deutsche Fährschiffbetreiber werde ungefähr 400 Mitarbeiter entlassen und zwei Linien einstellen.

Die Situation sei insofern etwas prekär, als auf der einen Seite die Zeit wegläufe. Der Beschluß, Duty-free abzuschaffen, der im Jahre 1991 gefaßt worden sei, besage ja, daß am 30.6.1999 ein Ende sein solle. Bereits diese Entscheidung sei völlig unverständlich; denn das sei ein Datum, das mitten in der Hochsaison liege. Für die Schifffahrt bedeutet dies, daß man den harten Winter nicht werde durchfahren können, weil die wenigen Monate im kommenden Jahr einfach nicht die Verluste im Winter ausgleichen könnten. Das heißt, die Entscheidung müsse voraussichtlich im Herbst 1998 getroffen werden.

Auf der anderen Seite sei es aber rechtlich und technisch möglich, auch noch am 29.6.1999 durch den Finanzministerrat eine Aussetzung des Datums 30.6. zu bewirken. Das heißt, man könne bis zum letzten Tag hoffen. Der Verband sei deshalb nicht entmutigt, sondern wolle aktiv weiterkämpfen. Man wolle versuchen, die Lobbyarbeit in den Ländern, die sich negativ bis neutral verhalten hätten, zu verstärken. Nachdem die Abstimmung in Dänemark über den Amsterdam-Vertrag positiv ausgegangen sei, gehe man davon aus, daß das Thema Duty-free in Dänemark nun etwas weniger zögerlich behandelt werde. Der dänische Duty-free-Verband könne nun wesentlich massiver tätig werden, zumal dort die gleichen Probleme wie in Schleswig-Holstein zu finden seien.

Erstaunlich sei die Haltung Finnlands. Finnland sei im Fährschiffverkehr zwischen Finnland und Dänemark sehr stark betroffen. Es stehe zu vermuten, daß die Kommission einen gewissen Druck auf bestimmte Länder wie beispielsweise auch Griechenland ausübe. Griechenland sei früher immer für Duty-free gewesen; da Griechenland aber nicht gerade der Musterschüler in der EU sei, stehe das Land jetzt unter erheblichem Druck. Die Kommission habe auch in Skandinavien ähnliches mit Druck bewirkt; in Finnland zum Beispiel gebe es verdächtig viele Regungen, sich

möglichst bald um die Fördertöpfe zu bemühen. Dies alles seien Situationen, die für den Duty-free-Verband nicht sehr erfolversprechend seien; denn wenn zu viele Mitgliedsstaaten dagegen seien, sei kaum noch etwas zu retten. Bisher glaube man aber noch nicht an das Umkippen. Man stehe im engen Kontakt mit dem Kanzleramt, nachdem die zögerliche Behandlung im Finanzministerium sich nicht geändert habe, und man wolle diese Strategie jetzt europaweit fahren. Das Thema Duty-free solle als Chefsache angesehen werden. Es werde auf der Fachministerkonferenz - EcoFin - fachlich und sachlich behandelt. Dort werde das Papier der Kommission über die Möglichkeiten der Abfederung der Auswirkungen vorgelegt werden. Zeitvorgaben seien dazu am 19. Mai nicht gemacht worden, aber die Thematik werde über das Europäische Parlament durch Anfragen am Kochen gehalten.

Anfang Mai seien drei Parlamentarier aus Schleswig-Holstein zusammen mit dem parlamentarischen Staatssekretär im Finanzministerium, Hauser, bei Herrn Monti gewesen. Man habe sich allerdings von dieser Reise nicht allzuviel versprochen, aber jeder zusätzlich eingeschlagene Nagel sei hilfreich. Diese Delegation habe sich sehr deutlich anhören müssen, wie Herr Monti dazu stehe. Überraschend für die Beteiligten der Delegation sei gewesen, daß Herr Monti gesagt habe, er könne schon die Sorgen und Nöte verstehen insbesondere in gewissen Bereichen und Regionen, und er sei im Grunde der offenste in der Kommission für dieses Thema, aber es gebe beinharte Kollegen in der Kommission, die strikt dagegen seien, ebenso wie die Regierungen einiger Mitgliedsstaaten. Das bedeute quasi eine Schuldverschiebung, was für alle sehr überraschend gewesen sei, denn bisher habe Monti als erklärter Gegner gegolten.

Zugegebenermaßen sei hier ein Problem zu sehen, denn er habe sich mit seiner früheren Meinung sehr festgelegt und es gehe auch hier im gewissen Sinne um Gesichtswahrung. Insofern sei es richtig, daß man eventuell Kompromisse einzugehen gezwungen sein werde.

Herr Dr. Breitzke teilt nach Schilderung der gegenwärtigen Situation abschließend mit, daß am kommenden Dienstag ein großes Treffen der Duty-free-Länder England Frankreich, Deutschland und Irland stattfinden werde, in dem das weitere Vorgehen beraten werden solle. Im Moment gehe die Devise dahin: Wir warten ab, was die Kommission produziert. Sie müsse sich in irgendeinem Umfange mit den Auswirkungen befassen und könne nicht nur sagen, die Mitgliedsstaaten müßten aktiv werden, sondern sie müsse zu einem gewissen Grad auch die Auswirkungen erforschen. Wenn dies ehrlich gemacht werde, werde man erkennen, wie katastrophal die Aus-

wirkungen tatsächlich seien. Das werde Gelegenheit für den Verband sein, eine erneute Diskussion auf EcoFin-Ebene anzustreben.

Wenn allerdings auch dieses Gespräch nicht fruchten sollte, dann gebe es als letzten Schritt nur noch die Möglichkeit, daß die Regierungschefs sich selbst des Themas annähmen. Hier allerdings sei ebenfalls Vorsicht geboten, weil es der letzte Versuch sei. Wenn dieser dann nicht zum Erfolg führe, seien keine Chancen mehr vorhanden. Um dies zu vermeiden, müsse eine präzise und ausreichend lange Vorbereitung für diese Gespräche ins Auge gefaßt werden mit dem gleichzeitigen Versuch, die negativ und neutral sich verhaltenden Ländern umzustimmen, um dann mit einer glatten Mehrheit, wie man sie eigentlich schon zum 19. Mai erwartet habe, tatsächlich rechnen zu können.

Herr Dr. Breitzke schließt seinen Vortrag mit der Bitte, die skandinavischen Länder und die Abgeordneten dieser Länder noch einmal intensiv in Gespräche einzubinden.

**Verband der Fährschiffahrt und Fährtouristik****Vorsitzender Dieter Kindermann**

Herr Kindermann stellt zunächst seinen Verband vor. Dieser habe 42 Mitglieder, davon 29 Reedereien; der Rest seien touristische Unternehmen, Verkehrsbetriebe, Reiseveranstalter und Hafengebiete wie beispielsweise die Seehafen Kiel. Auch sein Verband arbeite weiterhin stark am Erhalt des Duty-free-Verkaufs. Dafür werde zur Zeit auch eine Unterschriftensammlung veranstaltet, nicht zuletzt auch unter den Touristikverbänden. Denn der Bereich Duty-free beziehe sich nicht nur auf den Bordverkauf, sondern auch auf die Touristik insgesamt. Insofern vermisse er bei dieser Anhörung auch Vertreter der touristischen Seite, zum Beispiel Herrn Schröder von der Tourist Information Kiel, der sich ebenfalls sehr stark für den Erhalt von Duty-free engagiere. Denn speziell die Stadt Kiel werde viel an zusätzlichem touristischem Angebot verlieren mit allem, was beispielsweise die sogenannten „Butterfahrten“ um sich herum an Aktivitäten brächten.

Im weiteren spricht Herr Kindermann den sozialen Aspekt an, indem er die Frage stellt, was mit den älteren Menschen geschehen solle, die hauptsächlich das touristische Angebot im Rahmen von Duty-free annehmen.

Darüber hinaus gibt Herr Kindermann die Gefahr der Verlagerung von Reedereien zu bedenken und setzt sich mit dem für ihn nicht schlagenden Argument der Steuerharmonisierung in der EU auseinander. Er verweist darauf, daß bei kleineren Unternehmen beispielsweise ein Besitzer und Kapitän eines Ausflugsschiffes auch direkt in Konkurs gehen könnte. Abschließend lädt Herr Kindermann zum Besuch des Musicals auf der Langeland ein, das extra zum Erhalt von Duty-free geschaffen und aufgeführt worden sei. Er setze seine Hoffnungen darauf, daß durch die vielen Aktionen aller Betroffenen den Politikern noch ein Umdenken ermöglicht werde.



## **Langeland Kiel Touristik GmbH**

### **Prokurist Michael Melson**

Prokurist Melson schildert aus der Sicht der älteren betroffenen Menschen deren Enttäuschung und Politikverdrossenheit. Diese gehe so weit, daß durch den zum Ausdruck gebrachten Unmut der Kunden den Mitarbeitern der Touristik GmbH die Arbeit sehr erschwert werde. Nicht unbeachtet lassen dürfe man auch die Tatsache, daß neben dem Wegfall des touristischen Angebots in Kiel auch der innerstädtische Einzelhandel Leidtragender sein werde. Über die Stena Line beispielsweise kämen jährlich rund 1 Million Passagiere nach Kiel; davon sei ein großer Teil schwedischer Einkaufsgäste. Diese würden vermutlich ohne die Möglichkeit des Duty-free-Kaufs an Bord nicht mehr nach Kiel kommen. Insofern sei für ihn auch unverständlich, daß sich der deutsche Einzelhandelsverband für den Wegfall von Duty-free ausspreche.

Im weiteren schildert Herr Melson den Zusammenhang zwischen dem Funktionieren der Langeland Linie und der Touristikentwicklung auf Langeland und auf Südfünen.

Der Vorsitzende drückt seine Verwunderung darüber aus, daß sich unter diesem Aspekt Dänemark als europäischer Mitgliedsstaat für den Wegfall von Duty-free ausgesprochen habe.

Diese Verwunderung sei - so sagt Prokurist Melson aus - auch beim Direktor der Langeland Linie zu finden, der jedoch auch ein gewisses Verständnis für die dänische Haltung vor der Entscheidung der Dänen über den Amsterdam-Vertrag geäußert habe. Heute hege man allerdings auch auf dänischer Seite der Langeland Linie die Hoffnung, daß der dänische Duty-free-Verband nun aktiver werde.

Der Vorsitzende sagt zu, auch von seiten der schleswig-holsteinischen Parlamentarier gegen die Resignation ankämpfen zu wollen. Einmütigkeit besteht bei den Ausschußmitgliedern, daß der Druck auf die verantwortlichen Politiker nicht nachlassen dürfe.

Abg. Jost de Jager warnt davor, bei aller zu begrüßenden Lobbyarbeit die ordnungspolitischen Aspekte zu übersehen. Er begrüße deshalb eine Studie über die Auswirkungen der Abschaffung von Duty-free. Er empfiehlt, beim weiteren Vorgehen zwischen den peripheren Küstenregionen und den anderen Tax-free-Möglichkeiten zu unterscheiden.

Abg. Detlef Matthiessen unterstützt diese Überlegungen mit Blick auf die Forderungen seiner Partei nach Einschränkung des Verkehrs insbesondere auch im Flugbereich.

Abg. Claus Ehlers interessiert sich für eine eventuelle Verlagerung der Verkehrsströme vom Wasser- auf den Straßenverkehr.

Zu der von Abg. Jost de Jager und Abg. Matthiessen angedachten Differenzierung zwischen Schiffsverkehr und Luftverkehr verweist Ministerialdirigent Dr. Jan Eggers zunächst darauf, daß das Thema auf den Flughäfen nicht die gleiche Rolle spiele wie in der schleswig-holsteinischen Schifffahrt. Dennoch habe man gemeinsam mit den Verbänden ausdrücklich Duty-free auf den Flughäfen mit in die Aktion einbezogen, weil dies die Chance bedeute, mehr betroffene Bundesgenossen zur Unterstützung der Erhaltungskampagne zu finden. Wenn man die Flugplätze aussparte, verlören eventuell einige Mitgliedsstaaten ihr Interesse; deshalb wolle er von einer Differenzierung abraten.

Eine Verlagerung der Verkehrsströme werde es durch die Abschaffung von Duty-free insbesondere im Güterverkehr sicherlich geben. Wenn von der Formel ein Drittel Passagiergeschäft, ein Drittel Frachtpassage und ein Drittel Catering abgegangen werde, würden die dadurch anfallenden Preiserhöhungen insbesondere für den Frachtverkehr Auswirkungen dahin haben, daß die Speditionen sich den billigeren Landweg aussuchten. Dieses Argument beispielsweise verwende auch der Bundesverkehrsminister zur Unterstützung der Aktionen für den Erhalt von Duty-free.

Geschäftsführer Dr. Christian Breitzke gibt folgende Überlegungen als Argumentationsschiene mit auf den Weg. Es sei zu fragen, welche Argumente im wesentlichen gegen Duty-free sprächen. Dies sei erstens das Pauschalargument der Kommission, Duty-free passe nicht in den europäischen Binnenmarkt. Einen gemeinsamen Binnenmarkt aber gebe es im Grunde nicht, solange in Spanien eine Flasche Whiskey mit 4,50 DM und in Schweden mit 42,50 DM besteuert werde. Deswegen sei es verfehlt zu sagen, Duty-free passe nicht in den Binnenmarkt. Solange man diese enormen Steuerunterschiede habe, sei nicht einzusehen, warum Duty-free angesichts der gegenwärtigen Arbeitsmarktlage mit den mehr als 18 Millionen Arbeitslosen in Europa auf dem Altar der europäischen Harmonisierung als erstes geopfert werden solle.

Nach Auffassung seines Verbandes sei Hauptgrund für die strikte Haltung der Kommission, daß man 1991 einen Beschluß gefaßt habe in der Annahme, daß man 1996 die Mehrwertsteuer harmonisiert haben werde und gegen Ende des Jahrtausends auch die Verbrauchssteuer. Da sich hier die Kommission aber geirrt habe, halte es sein Verband für an der Zeit, daß die Kommission im Interesse der Arbeitslosen Einsicht zeige.

Das zweite Argument sei die Wettbewerbsverzerrung. Diese könnte sich allenfalls auf die anderen Verkehrsträger beziehen. Aber dem sei entgegenzuhalten, daß niemand nur deshalb vielleicht höhere Preise für einen Flug auf sich nehmen werde, um Duty-free einkaufen zu können.

Was den Wettbewerb zur Bahn oder zum Straßenverkehr angehe, so würden diese beiden Verkehrswege weitaus stärker als der Schiffverkehr vom Staat subventioniert. So könne also auch von daher nicht von Wettbewerbsverzerrung gesprochen werden.

Dem Argument der Wettbewerbsverzerrung im Einzelhandel könne entgegengetreten werden mit dem Hinweis, daß 10 % des Einzelhandels in Kiel dem Duty-free-Tourismus zuzurechnen sei. Im übrigen würde das, was im Duty-free-Verkauf auf Urlaubsreisen erstanden werde, sicherlich nicht im Inland gekauft, sondern höchstens am Urlaubsort, wo die Ware möglicherweise etwas billiger sei.

Unterstellt, so rechnet Herr Dr. Breitzke vor, daß 20 bis 50 % des steuerfreien Handels auf den nichtsteuerfreien Handel übergängen, dann würde dies europaweit keinen einzigen neuen Arbeitsplatz schaffen. Das heißt, den 140.000 zu erwartenden Arbeitslosen würde kein einziger neuer Arbeitsplatz im nichtsteuerfreien Handel gegenüberstehen.

Der Vorsitzende schließt die Anhörung mit der Feststellung, daß die schleswig-holsteinischen Parlamentarier auch weiterhin alle Initiativen zum Erhalt von Tax-free über den 30.6.1999 hinaus unterstützen werden. Er persönlich werde dazu in der kommenden Woche Gelegenheit haben, wenn sich der Ausschuß der Regionen mit der Thematik befassen werde.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Information/Kennntnisnahme  
(RISI-Projekt)**

Der Vorsitzende teilt mit, daß das Risi-Projekt seinem Abschluß entgegen gehe und schlägt vor, deshalb in der kommenden Sitzung sich über das Projekt berichten zu lassen. - Dagegen erhebt der Ausschuß keine Einwendungen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Verschiedenes**

Der Ausschuß kommt überein, sich in seiner nächsten Sitzung am 24. Juni zunächst zusammen mit dem Wirtschaftsausschuß über das Thema „Standort Schleswig-Holstein im dynamischen Ostseeraum“ unterrichten zu lassen und dann in getrennter Sitzung weitere Tagesordnungspunkte zu behandeln.

Es wird Einverständnis erzielt, den Ostseebericht erneut - wie auch die Jahre zuvor - zuerst im Ausschuß zu beraten und dann im Plenum zusammen mit dem Bericht über die Ostseeparlamentarierkonferenz abschließend zur Kenntnis zu nehmen.

Anknüpfend an die interfraktionelle Reise von Abgeordneten nach Kleipeda, Kaliningrad und Danzig gibt der Vorsitzende zu überlegen, im kommenden Jahr eine Ausschußreise ins Baltikum zu planen unter dem Gesichtspunkt, daß konkrete Projekte angefaßt werden sollten. Von Landtagspräsident Arens sei hierzu schon eine grundsätzlich positive Reaktion bekommen.

Der Vorsitzende, Abg. Uwe Döring, schließt die Sitzung um 12:05 Uhr.

gez. Uwe Döring  
Vorsitzender

gez. Dr. Ursula Haaß  
Geschäfts- und Protokollführerin