

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

69. Sitzung

am Mittwoch, dem 3. Dezember 2003,
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Siegrid Tenor-Alschausky (SPD)

i. V. von Klaus-Dieter Müller

Hermann Benker (SPD)

Wilhelm-Karl Malerius (SPD)

i. V. von Birgit Herdejürgen

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (FDP)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Thomas Rother (SPD)

Dr. Johann Wadehul (CDU)

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

Tagesordnung:**Seite****1. Finanzierung eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau**

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 15/1053

- Bemerkungen des Landesrechnungshofs
- Erweiterung des Flughafens Kiel-Holtenau und deren Finanzierung, Umdruck 15/3955

2. Bericht des Wirtschaftsministeriums über die Neuausrichtung der Straßenbauverwaltung gemäß der Ankündigung der Landesregierung zur Straffung der Verwaltungsstrukturen**3. Terminplanung für das erste Halbjahr 2004**

Umdruck 15/3811

4. Verschiedenes

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 11:50 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Finanzierung eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/1053

(überwiesen am 11. Juli 2001 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Finanzausschuss)

- Bemerkungen des Landesrechnungshofs
- Erweiterung des Flughafens Kiel-Holtenau und deren Finanzierung, Umdruck 15/3955

M. Dr. Rohwer verweist auf das vorliegende Material, Umdruck 15/3955, und betont, an der Haltung der Landesregierung bezüglich Ausbau des Flugplatzes Kiel-Holtenau habe sich nichts geändert. Das Planungsverfahren sei auf den Weg gebracht, die Stelle des Projektmanagers ausgeschrieben worden. Der Vertrag mit dem Projektträger solle in den kommenden Wochen geschlossen werden. So könne der Scooping-Termin im Jahre 2004 stattfinden. Die öffentliche Auslegung sei für Ende 2005 avisiert. Die Landesmittel seien gedeckelt. Die GAMittel stünden zur Verfügung. Der Minister wirbt dafür, das Projekt über die Parteigrenzen hinweg zu unterstützen.

AL Dr. Eggers antwortet auf eine Frage von Abg. Eichelberg, hinsichtlich der Investitionskosten sei eine Förderung bis 60 % zugesagt worden. Der Rest sei der Eigenanteil von Vorhabenträger und Zuwendungsempfänger. Eine Teilung gebe es lediglich bei den Betriebsmittelzuschüssen. So sehe auch die Planung der Stadt Kiel aus.

MDgt Pätschke ergänzt auf Nachfrage von Abg. Schmitz-Hübsch, auf Seite 65/66 der Stellungnahme des Landesrechnungshofes, Anlage 1 in Umdruck 15/3955, sei die Aufschlüsselung dargelegt.

M Dr. Rohwer erwidert der Abg. Aschmoneit-Lücke, sollten die Kosten höher ausfallen als geplant, müsste - wegen der Deckelung der Mittel - neu Beschluss gefasst werden. Das sei

jedoch nicht in Sicht. GA-Mittel würden zweckgebunden bewilligt und seien daher für das Projekt sicher reserviert.

RL Kruse präzisiert, bis 2006 stünden 20,155 Millionen € zur Verfügung.

MDgt Pätschke stellt aufgrund der Fragen von Abg. Hentschel die Untersuchungsmethode des Landesrechnungshofes zum verkehrlichen Bedarf dar, Seite 12 ff. der Anlage 1 in Umdruck 15/3955.

M Dr. Rohwer stellt fest, der Zeitpunkt, zu dem der Bedarf geprüft werde, sei untypisch früh. Während des Planfeststellungsverfahrens würden die Prognosen überprüft. 2005, wenn der Planfeststellungsbeschluss gefasst werde, müsse allein schon deswegen eine politische Bestätigung erfolgen, weil die Kosten gedeckelt seien.

AL Dr. Eggers weist in Beantwortung der zweiten Frage des Abg. Hentschel auf Seite 11 der Stellungnahme des Ministeriums bezüglich ILS-Ausrüstung CAT I und II, Umdruck 15/3955, Anlage 2, hin.

MDgt Pätschke wendet ein, der Landesrechnungshof habe nicht behauptet, dass CAT II notwendig würde, sondern gesagt, was bis zum Jahre 2008 an technischer Nachrüstung erforderlich würde, sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bezifferbar.

AL Dr. Eggers führt aus, genaue Erdbaukosten könnten noch nicht angegeben werden, weil es keine detaillierten Planungen gebe. Die Differenz zwischen Landesrechnungshof und Ministerium sei auf die unterschiedliche Erhebung von Daten zurückzuführen.

MDgt Pätschke ergänzt, in der Tabelle auf Seite 57 der Stellungnahme des Landesrechnungshofes - Umdruck 15/3955, Anlage 1 - habe das Ministerium den Posten „Erdbau/Bahn“ mit 10,8 Millionen € berücksichtigt. Die Zahlen von R + T seien quasi der Vorläufer der Kostenschätzung des Ministeriums.

AL Dr. Eggers antwortet weiterhin auf die Fragen von Abg. Hentschel, der Erwerb des Oberlandes sei ein Projekt außerhalb der Verlängerung der Start- und Landebahn. In den Projektkosten seien lediglich Kosten für die Erweiterung des Geländes einbezogen.

AL Dr. Zeichner führt auf eine Frage von Abg. Harms hin aus, dass sich der Bund wegen seiner Vorteile durch den Straßenausbau an den Kosten beteilige, sei auf die gute Verhandlungs-

führung des Landes zurückzuführen; üblich sei das nicht. Zugesagte Mittel würden dann ausbezahlt, wenn die Maßnahme umgesetzt werde.

RL Kruse bestätigt der Abg. Aschmoneit-Lücke, eine haushaltsrechtliche Bindung bedeute nicht, dass der Förderantrag der Stadt Kiel im Rahmen des Regionalprogramms positiv beschieden sei. Bisher habe lediglich die interministerielle Arbeitsgruppe, die IMAG, entschieden, dass das Projekt in Gruppe I a einzustufen sei.

MDgt Pätschke verweist bezüglich Straßenbaukosten auf Seite 68/69 seiner Stellungnahme, Umdruck 15/3955, Anlage 1.

AL Dr. Zeichner bekräftigt, Schleswig-Holstein werde die Bundesmittel ohne Probleme erhalten. Das Verhandlungsergebnis des Landes sei ohnegleichen und dürfe auch vom Landesrechnungshof nicht zerredet werden.

AL Dr. Eggers schätzt bezüglich der Wirtschaftlichkeit - eine Frage von Abg. Harms -, dass die Passagierzahlen langfristig wieder steigen würden, wenn keine neuen Ereignisse wie die vom 11. September 2001 aufträten.

MDgt Pätschke stellt dar, der Landesrechnungshof habe keine eigene Kosten ermittelt, sondern die im Gutachten vorhanden zusammengestellt und die letzte bewertet. Da Prognosen zwangsläufig mit Unsicherheiten einhergingen, müssten eine Risikoanalyse sowie ein Worst-Case-Szenario für das Land gemacht werden.

Abg. Schröder kritisiert, die Punkte 4.3, Bedeutung für die regionale Wirtschaft, und 4.10, Bewertung des Bedarfsnachweises, beinhalteten seiner Ansicht nach Entscheidungen, die die Politik zu treffen habe. Die Stadt Kiel sollte gefragt werden, ob sie eine Wohnbebauung in der vorgesehenen Einflugschneise plane, wie es in den „Kieler Nachrichten“ vom gleichen Tage heiße. Wenn ja, sollte das Land seine Bemühungen für einen Ausbau des Flugplatzes sofort einstellen.

MDgt Pätschke entgegnet, der Landesrechnungshof prüfe regelmäßig die Beteiligungen des Landes; die Flughafengesellschaft sei an der Reihe gewesen. Der Landesrechnungshof wolle Grundlagen für die Entscheidungen der Politik geben, insbesondere die Risiken aufzeigen.

AL Dr. Eggers betont, in Sachen Flugplatzausbau sei eine politische Grundsatzentscheidung mit einem Untersuchungsauftrag getroffen worden. Die Planungen mit der Stadt Kiel würden intensiv betrieben. Die Hinweise des Landesrechnungshofes zur Konkretisierung der Kosten

und zur Überprüfung der Prognosen würden in die weiteren Überlegungen einbezogen. Bezüglich des Artikels in den „Kieler Nachrichten“ werde mit der Stadt Kiel geredet. Sollte ein derartiger Bebauungsplan aufgestellt werden, würde das Land Schleswig-Holstein dem widersprechen. Eigentümer des Geländes sei der Bund.

RL Kruse antwortet auf eine Frage von Abg. Eichelberg, wenn das Planfeststellungsverfahren eine Entscheidung gegen den Flugplatzausbau ergebe, sei es schwierig, aber nicht ausgeschlossen, die GA-Mittel anderweitig zu verwenden. Sie seien auf alle Fälle für das Land Schleswig-Holstein vorgesehen.

Abg. Hentschel spricht sich anerkennend dafür aus, dass der Landesrechnungshof frühzeitig geprüft habe. Auf eine Frage der Abg. Aschmoneit-Lücke verweist Abg. Hentschel auf die Beschlusslage: die Kabinettsentscheidung, dass vom Land für das Projekt 20 Millionen € zur Verfügung gestellt würden, wenn das Planfeststellungsverfahren zu einem positiven Ergebnis komme. Die Entscheidungen der Stadt Kiel interessierten in diesem Zusammenhang nicht.

AL Dr. Eggers antwortet auf Fragen von Abg. Hentschel, die Passagierzahlen seien in Kiel deswegen zurückgegangen, weil die Anzahl der Fluglinien gesunken sei, und zwar auch wegen der kurzen Start- und Landebahn. Langfristig würden laut Bundesverkehrswegeplanung und laut Planungen der Fluggesellschaften die Fluggastzahlen steigen, wenn die Infrastruktur vorhanden sei. Als positives Beispiel für eine Investitionsentscheidung sei der Ausbau des Ostuferhafens zu nennen. Er sei seinerzeit ausgebaut worden, obwohl das Osteuropageschäft weggebrochen sei. Jedoch sei man auf diese Weise zum richtigen Zeitpunkt mit der Infrastruktur auf dem Markt gewesen. Die Ursache der geringen Auslastung der Maschinen der EAE von und nach Köln/Bonn liege bei den ungünstigen Ankunftszeiten. Der Pachtvertrag bezüglich des Oberlandes zwischen Flughafengesellschaft und Bundesvermögensamt, der vor der Entscheidung über den Flugplatzausbau mit Billigung des Landes abgeschlossen worden sei, habe eine Verpflichtung zum Erwerb des Geländes enthalten. Das Land habe ein Interesse daran, den Standort langfristig zu sichern. Da das unabhängig vom Flugplatzausbau sei, würden die Mittel dort nicht veranschlagt. Die Verhandlungen über den Kaufpreis seien noch nicht abgeschlossen, da sich Bundesvermögensamt und Bundeswehrverwaltung noch über die Konditionen einigen müssten. Ohne Nutzungsbeschränkung sei mit einem Preis von etwas über 7 Millionen DM zu rechnen. Käuferin sollte die Kieler Flughafengesellschaft sein. Auf eine Frage der Vorsitzenden antwortet AL Dr. Eggers, ein Klagerisiko aufgrund des Schliesky-Gutachten bestehe nicht. Denn renommierte Fachleute aus der Praxis Brock, Müller und Ziegenbein seien zu dem Schluss gekommen, dass dieses Gutachten nicht haltbar sei. Zum Beispiel berücksichtige es die raumordnerischen Zusammenhänge nicht.

Abg. Aschmoneit-Lücke drückt ihre Zweifel an der Richtigkeit der Argumentation in dem Gutachten von Brock, Müller und Ziegenbein aus.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, stellt klar, dass zwei gegensätzliche Gutachten vorlägen, wodurch sich automatisch ein Prozessrisiko ergebe.

AL Dr. Eggers erinnert daran, dass der Gutachter Schliesky selber keine Klagemöglichkeit gesehen habe. Auf Fragen von Abg. Harms antwortet AL Dr. Eggers, in Gesprächen hätten Fluggesellschaften deutlich gemacht, dass die Kieler Start- und Landebahn für ihre Maschinen zu kurz sei. Es gebe nicht etwa konkrete Anfragen oder Absagen.

MDgt Pätschke ergänzt, Auffassung des Landesrechnungshofes sei es im Gegensatz zum Ministerium, dass nicht vorhersehbar sei, ob und wie eine verbesserte Infrastruktur ab 2008 genutzt werde. Die Fluggastzahlen würden im Geschäfts- und Charterverkehr zusammengekommen auf längere Sicht um etwa 5,5 % steigen, im reinen Geschäftsverkehr weniger. Für Kiel bräuchte man somit eine gesonderte Betrachtung. Das Land als Planfeststellungsbehörde brauche eine Prognose, die gerichtsfest sei, und als Anteilseigner eine Risikoabschätzung mit Worst-Case-Szenario.

RL Kruse antwortet auf eine Frage von Abg. Aschmoneit-Lücke, bevor die GA-Mittel bewilligt würden, müssten alle Verfahren abgeschlossen sein. Die Wirtschaftlichkeit sei eine Voraussetzung für die Bewilligung.

Abg. Hentschel gibt zu bedenken, dass bei einer Differenz von jährlich 3 Prozentpunkten bei der Steigerung von Fluggastzahlen der Fehler im Jahre 2020 bei 80 % liege.

AL Dr. Eggers verneint, dass die finanziellen Auswirkungen aller denkbaren Varianten durchgerechnet worden seien. Prognosen würden auf ihre Plausibilität überprüft. Im Übrigen seien die Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 zum Luftverkehr am Standort Kiel übertroffen worden.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des Wirtschaftsministeriums über die Neuausrichtung der Straßenbauverwaltung gemäß der Ankündigung der Landesregierung zur Straffung der Verwaltungsstrukturen

St Rocca erinnert eingangs daran, dass seit 1996 jede sechste Stelle abgebaut worden und die Straßenbau- und Verkehrsverwaltung gestrafft worden sei und nunmehr 1 500 Bedienstete zähle. Angestrebt werde die Zweistufigkeit, nachdem es derzeit noch die Dreistufigkeit mit dem Landesamt und darunter den Ämtern und den Straßenmeistereien gebe. Es werde geprüft, ob Aufgaben von den Kommunen oder von Dritten günstiger erledigt werden könnten. Auch die Kooperation mit Hamburg werde ausgelotet. Dazu sei geplant, die Straßenbauverwaltung zum 1. Januar 2005 in einen Landesbetrieb umzuwandeln. Dieser habe gegenüber der GmbH eine engere Verbindung zum Ministerium sowie keine steuerrechtlichen und vergaberechtlichen Probleme. Im Frühjahr 2004 solle eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorliegen. Die Kosten- und Leistungsrechnung sei bereits eingeführt, Benchmarking sei geplant. Die Zweistufigkeit sehe vor - eine Frage von Abg. Harms -, dass unterhalb des Ministeriums der Landesverband stehe, der sehr wohl Niederlassungen in der Fläche habe, um ortsnah vertreten zu sein. Im Rahmen der Umwandlung solle es keine betriebsbedingten Kündigungen oder Standortschließungen geben. Auf Nachfrage der Abg. Schmitz-Hübsch erläutert der Staatssekretär, ein Landesbetrieb habe gegenüber einem Landesamt, das eine Behörde sei, eine größere haushaltsrechtliche Freiheit; er könne Mittel umswitchen oder zweckgebundene Rücklagen bilden. Es sei nicht geplant, hoheitliche Aufgaben vom Ministerium zurückzuverlagern. Allerdings würden sämtliche Tätigkeiten auf Professionalität, Wirtschaftlichkeit und Bürgernähe überprüft. Die Zusammenarbeit mit Hamburg ermögliche, mit größeren Einheiten effizienter zu arbeiten. Bei der Telematik gebe es die Kooperation bereits. Für den geplanten Ausbau der A 7 - sechsspurig in Schleswig-Holstein, achtspurig in Hamburg - könnte ein gemeinsames Management errichtet werden. Eine Fusion der Straßenbauverwaltungen sei nicht vorgesehen.

RL Quirnbach erklärt der Abg. Schmitz-Hübsch, ein Landesbetrieb werde nach der LHO geführt, mit eigenem Stellenplan und eigenem Bewirtschaftungsplan. Er sei stärker betriebswirtschaftlich ausgerichtet. Auf Nachfrage von MDgt Pättschke führt RL Quirnbach aus, bei der Rechtsformänderung müsse das Vermögen bewertet werden. Im Gegensatz zu Rheinland-Pfalz sei jedoch nicht geplant, die Straßen in das Vermögen aufzunehmen.

Abg. Eichelberg stellt fest, das Parlament habe keinen Einfluss mehr auf einen Landesbetrieb; es könne lediglich entscheiden, wie viel Geld er bekomme.

St Rocca antwortet auf Fragen von Abg. Eichelberg, zwischen Landesbetrieb und Ministerium solle eine exakte Schnittstelle entstehen, damit Doppelarbeit vermieden werde. Benchmarking solle betrieben werden, um Vergleiche mit anderen Landesbetrieben, anderen Straßenbauverwaltungen oder Privatbetrieben zu haben. Ziel sei die Optimierung. Eine Konsequenz könne auch darin bestehen, Aufgaben auszulagern.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Terminplanung für das erste Halbjahr 2004

Umdruck 15/3811

Der Ausschuss billigt den aus Umdruck 15/3811 ersichtlichen Terminplan mit der Maßgabe, dass der für den 7. Januar 2004 vorgesehene Sitzungstermin auf den 14. Januar, 10:30 Uhr, verschoben werde.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss kommt überein, zur Tourismusbörse vom 12. bis 16. März 2004 eine Delegation des Ausschusses - je einen Vertreter oder eine Vertreterin der Fraktionen - zu entsenden.

Der Ausschuss spricht sich dafür aus, Messetermine in den Terminkalender des Landtages aufzunehmen.

Auf Vorschlag des Wirtschaftsministeriums soll das Weihnachtsessen mit dem Wirtschaftsministerium am 22. Januar nach der Landtagssitzung stattfinden.

Weiter kommt der Ausschuss überein, am 4. Februar oder 3. März einen Besichtigungstermin bei der co op zu vereinbaren.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 13:40 Uhr.

gez. Roswitha Strauß
Vorsitzende

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer