

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

## **Wirtschaftsausschuß**

14. Sitzung  
am Mittwoch, dem 29. Januar 1997  
im Sitzungszimmer des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete**

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)  
Uwe Döring (SPD)  
Klaus-Dieter Müller (SPD)  
Helmut Plüschau (SPD)  
Ulrike Rodust (SPD)  
Bernd Schröder (SPD)  
Silke Hars (CDU)  
Martin Kayenburg (CDU)  
Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Vorsitzende  
in Vertretung von Birgit Küstner

Anke Spoorendonk (SSW)

### **Fehlende Abgeordnete**

Uwe Eichelberg (CDU)  
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Weitere Anwesende**

Siehe Anlage



## **Tagesordnung**

### **1. Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplanes 1997 (Haushaltsgesetz 1997)**

Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 14/240

1 Einzelplan 06 Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

### **2.4. Subventionsbericht 1993 bis 1996 - Finanzhilfen im Haushalt des Landes Schleswig-Holstein**

### **3. Bericht der Landesregierung betr. Gemeinsame Rahmenplanung nach Artikel 91 a GG;**

hier: Anmeldung zum 26. Rahmenplan für die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"

Drucksache 14/436

### **4. Information durch Minister Steinbrück über das Gespräch mit Bahn-Vorstandsmitglied Dr. Sinneker zum Güterverkehrskonzept**

### **5. Förderung Sozialer Wirtschaftsbetriebe**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 14/400

### **6. Verschiedenes**

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, 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:

**Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplanes 1997  
(Haushaltsgesetz 1997)**

Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 14/240

**Einzelplan 06 Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr**

hierzu: Umdrucke 14/316, 14/318 und 14/403 (2. Nachschiebeliste)

Auf eine Frage der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, nach dem Grund für die Zurückführung des Ansatzes für das Innovationsassistentinnen- und -assistentenprogramm auf Null erwidert M Steinbrück, daß dies ausschließlich fiskalische Gründe habe. Vor dem Hintergrund der finanziellen Anspannung des Landeshaushaltes sei es leider nicht möglich, hier etwas Neues anzufangen. Man werde aber in den nächsten Wochen und Monaten prüfen, ob im Rahmen der bezüglich der Humankapitalförderung erweiterten Möglichkeiten der Gemeinschaftsaufgabe einige Finanzmittel zielgerichtet diesem Programmgedanken zugeordnet werden könnten.

Nach einer kurzen Erörterung der Kürzung der Wettbewerbshilfe durch den Bund nehmen die Ausschußmitglieder die Vorlagen ohne weitere Aussprache zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

**4. Subventionsbericht 1993 bis 1996**  
**- Finanzhilfen im Haushalt des Landes Schleswig-Holstein**

hierzu: Umdruck 14/60

RD Klatt weist einleitend darauf hin, daß in den nunmehr vorliegenden 4. Subventionsbericht der Bereich des Eisenbahnverkehrs neu aufgenommen worden sei. Aufgrund der Tatsache, daß das Land ab 1996 aus den Regionalisierungsmitteln 186 Millionen DM an die Bahn zahle, sei man mit dem Wirtschaftsministerium übereingekommen, diesen Punkt angesichts des Volumens auch in einen solchen Bericht mit aufzunehmen. Zu den Ergebnissen des Berichts sei hervorzuheben, daß die Leistungen des Landes, soweit sie auf Landesgesetzen beruhten oder freiwillige Leistung seien, im gesamten Berichtszeitraum 1993 bis 1995 nach den Ist-Ausgaben und auch für 1996 nach den Soll-Zahlen rückläufig seien. Es zeige sich wiederum, daß mehr als drei Viertel aller Finanzhilfen durch den Bund beziehungsweise durch die EU beeinflußt seien, weil es dabei um die Bindung von Mitteln gehe. Bei den Finanzhilfen werde das Gesamtbild sehr wesentlich von wenigen großen Positionen bestimmt, die der Seite 4 des Umdrucks 14/60 zu entnehmen seien.

Auf eine Frage von Abg. Kayenburg erwidert DR Klatt, daß im Ist des Jahres 1995 aus dem Bereich des Eisenbahnverkehrs insbesondere Mittel für die AKN enthalten seien sowie die Zuwendungen zu betriebsfremden Aufwendungen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Definitiv gebe es hier im Vergleich von 1995 zu 1996 eine Abnahme.

Die Vorsitzende spricht im folgenden die nach dem Haushaltsentwurf stark steigenden Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an. Die Vertreter des Finanzministeriums erklären, daß der Ansatz 1996 35,1 Millionen DM betragen habe plus 10 Millionen DM Stabilisierungsmittel für den ÖPNV. Insgesamt seien aufgrund gesetzlicher Ansprüche 50,2 Millionen DM zu verausgaben gewesen. Dies bedeute insgesamt, daß gut 5 Millionen DM überplanmäßig bereitgestellt werden mußten. Mithin müsse man diesen Betrag von 50,2 Millionen DM in Relation zu dem Ansatz von jetzt 58 Millionen DM setzen. Man gehe auch davon aus, daß dieser Ansatz gerechtfertigt sei.

MDgt Dr. Eggers ergänzt auf eine Frage von Abg. Döring, daß nach den rechtlichen Grundlagen sichergestellt sei, daß hier auch tatsächlich nur der Ausbildungsverkehr subventioniert werde. Den Abrechnungen würden die verkauften Fahrkarten für Auszubildende zugrunde gelegt, die sozusagen Anspruch auf diese Subvention hätten. Nach einem bestimmten Verfahren würden zudem eine mittlere Reiseweite ermittelt, die Zahl der Geltungstage

zugrunde gelegt sowie ein bestimmter Kostensatz, der aufgrund der betriebswirtschaftlich geprüften Kosten des jeweiligen Busunternehmens ermittelt werde, festgesetzt. Das alles beziehe sich nur auf die Beförderungsfälle, die im Linienverkehr erfolgten. Eine Vermischung mit dem sogenannten Gelegenheitsverkehr finde nicht statt.

Der Ausschuß nimmt sodann einmütig den 4. Subventionsbericht zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung betr. Gemeinsame Rahmenplanung nach  
Artikel 91 a GG;  
hier: Anmeldung zum 26. Rahmenplan für die Gemeinschaftsaufgabe  
"Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"**

Drucksache 14/436

Ohne weitere vertiefte Aussprache wird die Vorlage Drucksache 14/436 zur Kenntnis  
genommen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Information durch Minister Steinbrück über das Gespräch mit  
Bahn-Vorstandsmitglied Dr. Sinneker zum Güterverkehrskonzept**

M Steinbrück trägt vor, daß der DB AG im Vorstandsbereich für den Güterverkehr durchaus die Aufgaben und auch die Chancen in Norddeutschland vor dem Hintergrund sich ändernder Koordinatensysteme auch rund um die Ostsee bewußt seien und daß dabei nicht nur der Blick auf Schleswig-Holstein gerichtet werde, sondern auch auf Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg. So würden die Konsequenzen aus einer Querung des Großen Belts, aus einer anstehenden Querung des Öresundes, aus der von allen Fachleuten prognostizierten Zunahme des Güterausstausches in Nord-Süd-Richtung strategisch angegangen. Dabei gewöhnen die Ostseehäfen eine wachsende Bedeutung.

Bei der DB AG bestehe eine deutliche Sensibilität bezüglich des Engpasses bei der Hochbrücke in Rendsburg. Auch dort zeige man sich etwas überrascht, daß die "Ertüchtigung" der Hochbrücke, die Rückführung der Belastungsfähigkeit der Brücke für die verbleibende Restnutzungszeit von immerhin 25 bis 30 Jahren auf die größte Zuggewichtsklasse D 1 noch bis zum Jahre 2000 dauern solle. Nach den Informationen, die man hierzu bisher gehabt habe, sei man davon ausgegangen, daß diese Maßnahme bis Ende 1998 abgeschlossen sein würde. Das neue Datum liege vor allem in der Verantwortung der zuständigen Stellen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Angesichts der Tatsache, daß über diese Brücke nur sechs Züge pro Stunde geleitet werden könnten, bereite diese zeitliche Verschiebung bei der DB AG alles andere als Freude. Hier gebe es also zwischen der DB AG und dem Land eine klare Interessenidentität, die letztlich seitens des Landes auch eine politische Intervention erforderlich machen könnte. Für den Verkehrsminister werde sich hierfür wahrscheinlich schon anläßlich eines Gespräches mit dem BMV im März dieses Jahres eine erste Gelegenheit bieten.

Das zweite deutliche Interesse der DB AG bestehe an der Engpaßbeseitigung in Pinneberg. Hier sollten bekanntlich im Rahmen des laufenden Fünfjahresplanes die ersten Mittel fließen, und zwar etwa in der Größenordnung von 25 Millionen bis 27 Millionen DM. Es bestehe weiter ein gemeinsames Interesse daran, daß im nächsten Fünfjahresplan auf jeden Fall auch die restlichen 340 Millionen bis 350 Millionen DM zur Engpaßbeseitigung Pinneberg - Elmshorn fließen würden.

Weiter sei zu berichten- so fährt M Steinbrück fort -, daß die DB AG endlich begriffen habe, daß es zwischen dem Hamburger Hafen und dem Lübecker Hafen eine strategische Ausrichtung geben könne, in der sich der Lübecker Hafen mehr und mehr zu einer Art

Verteilungszentrum für den interkontinental operierenden Hamburger Hafen figurieren könne, und zwar auch zunehmend in Richtung Containerverkehre. Daher habe man ein höchstes Interesse daran, zwischen Hamburg und Lübeck eine Landbrücke herzustellen. Mit Blick auf die letztlich begrenzte Aufnahmemöglichkeit der A 1 springe die DB AG jetzt auch endlich an, was die Schienenverbindung angehe. Dies sei außerordentlich zu begrüßen, weil dies gleichzeitig die Erschließung eines Verlagerungspotentials vom Straßengüterverkehr auf die Schiene wäre. Er, M Steinbrück, habe in dem Gespräch deutlich gemacht, daß sich daraus natürlich auch das massive Interesse des Landes begründe, daß bei einer Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck, die noch in diesem Jahr Gegenstand der Verhandlungen sein solle, der Lübecker Hafen eingeschlossen werde. Ob sich aus diesem Interesse der DB AG auch weitere Folgerungen bezüglich Lübeck ergäben, müsse heute noch dahingestellt bleiben.

Zu den Güterverkehrszentren in Schleswig-Holstein führt M Steinbrück sodann aus, daß das Thema des Neumünsteraner Zentrums für ihn ein wesentlicher Grund gewesen sei, das Gespräch mit Dr. Sinneker zu suchen. Es sei nämlich bekannt geworden, daß die bisherigen Bemühungen gefährdet seien, im Norden von Neumünster ein Güterverkehrszentrum oder - präziser gesagt - ein Bahnfrachtzentrum anzusiedeln. Die nicht sehr freudig stimmende Nachricht sei in der Tat, daß die Einrichtung dieses Bahnfrachtzentrums nicht mehr gewährleistet zu sein scheine, nachdem es inzwischen eine Überprüfung aller Standorte für solche Bahnfrachtzentren vor dem Hintergrund gebe, daß sich die DB AG als Gesellschafter in ein Unternehmen namens BahnTrans eingebracht habe; der andere Anteilseigner von BahnTrans sei Thyssen-Haniel-Logistik. Thyssen-Haniel-Logistik verfüge ihrerseits über eigene Frachtzentren, die in die Gesellschaft mit eingebracht würden. Von daher komme es jetzt zu einer Überprüfung der Standorte.

Er, M Steinbrück, habe deutlich signalisiert, daß das Land auch mit Blick auf die planenden Aktivitäten der Stadt Neumünster größtes Interesse daran habe, Planungssicherheit zumindest auf der Zeitachse zu erlangen. Eine Entscheidung über das Ob des Bahnfrachtzentrums solle es im dritten Quartal 1997 geben. Er rechne jedoch eher damit, daß am Ende des Prozesses ein Ergebnis stehen werde, das nicht erfreulich sei. Für diesen Fall sei man darauf eingestellt, über Alternativen am Standort Neumünster nachzudenken; dabei stehe dann allerdings der Süden von Neumünster im Vordergrund, und zwar mit Blick auf die dortigen wirtschaftlichen Interessenten. Das Gespräch habe gezeigt, daß Herrn Dr. Sinneker bisher offenbar gar nicht bewußt gewesen sei, daß das Land der Stadt Neumünster zwischenzeitlich eine Zusage über eine 75-%-Förderung der Infrastrukturkosten für dieses Bahnfrachtzentrum aus GVFG-Mitteln gegeben habe. Insofern bestehe noch eine kleine Hoffnung, daß bei den Berechnungen und

Überprüfungen der Standorte durch die BahnTrans diese Zusage des Landes bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung positiv zu Buche schlage.

Sollte es nicht zu einem Güterverkehrszentrum im Norden von Neumünster kommen, hielte er, M Steinbrück, es nur für gerecht, Neumünster mit Blick auf andere Planungen - wie bereits gesagt - im Süden ebenfalls mit GVFG-Mitteln zu helfen.

Vor dem Hintergrund des zuvor geschilderten Gesprächsinhaltes habe er, M Steinbrück, wahrgenommen, daß ein deutlicheres Interesse an einem Güterverkehrszentrum in Lübeck bestehe. Es liefen zur Zeit Überlegungen, zunächst einmal ein virtuelles Güterverkehrszentrum in Lübeck einzurichten. Eine entsprechende Projektstudie solle im März d. J. vergeben werden. In diesem Modell würden mehrere Firmen über eine Informations- und Kommunikationsstruktur miteinander verbunden, die auf dem Wege des Datenaustausches kooperierten und dabei die Aufgaben durchspielten, die ein solches Güterverkehrszentrum letztlich zu erfüllen hätte.

Sodann macht M Steinbrück deutlich, daß er die Auffassung des Parlamentes teile, daß der Rückzug der Briefpost aus der Transportvereinigung von Post AG und Bahn AG bedauerlich sei. Dies sei aber sicherlich unwiderruflich, und es gebe auch eine Reihe von ökonomischen Gründen für diese Entscheidung, so sehr sie politisch auch zu beklagen sei. In dem Gespräch habe er der DB AG gegenüber jedoch deutlich gemacht, daß eine rechtzeitige Offenlegung der Gründe für diese Entscheidung auch zu einer Versachlichung der Debatte zugunsten sowohl der DB AG als auch der Post AG geführt hätte.

Zum Landesweiten Nahverkehrsplan habe er, M Steinbrück, der DB AG gegenüber darauf hingewiesen, daß es Absicht der Landesregierung sei, wahrscheinlich als eine der ersten Strecken Neumünster - Segeberg zu reaktivieren, weil sich dies unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten am ehesten anbieten würde. Dies sei von dem Güterverkehrsbereich der Bahn mit großem Interesse aufgenommen worden, und zwar auch mit Blick auf eine Teilung von Güterströmen um Hamburg herum.

Angesichts der Aufgabe des Planes zur Einrichtung eines Güterverkehrszentrums in Flensburg erkundigt sich Abg. Spoorendonk nach den Möglichkeiten der "Verzahnung" mit der dänischen Seite. - M Steinbrück erklärt, daß man hierüber zwar nicht konkret gesprochen habe, daß er aber Hinweise darauf habe, daß die DB AG mit der DSB einig darin sei, durch den Einsatz einer neuen Triebwagenart die jetzt noch in Padborg erforderlichen Umspannungen in Zukunft überflüssig zu machen. Dies werde nicht nur einen zeitlichen Vorteil mit sich bringen, sondern

habe auch Auswirkungen auf die Interessenlagen von DSB und DB AG mit Blick auf die Vogelfluglinie und auf Mecklenburg-Vorpommern. Der Frage, ob der Wegfall der Umspannung nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr gelten werde, werde er noch nachgehen; logischerweise sei hiervon aber auszugehen. Im übrigen sei zu dem Bereich zu sagen, daß in Sachen Güterverkehr dort durchaus auch freie Kapazitäten für private Interessenten vorhanden seien.

Abg. Döring spricht im folgenden die von der Stadt Neumünster mit Blick auf das Güterverkehrszentrum getragenen hohen Planungs- und Grunderwerbskosten an, die im Vertrauen darauf getragen worden seien, daß dort langfristig etwas geschehe. Nach der heutigen Mitteilung könne man ja der Stadt in diesem Punkt nur ein Moratorium empfehlen. Des weiteren möchte Abg. Döring noch einmal eine Bestätigung dafür haben, daß die Landesregierung bereit wäre, Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel auch dann im Süden von Neumünster einzusetzen, wenn der Betreiber eines solchen Frachtzentrums nicht die BahnTrans, sondern zum Beispiel ein Konsortium der dort ansässigen Speditionsunternehmen wäre.

M Steinbrück erwidert, daß er der Stadt Neumünster dieses Moratorium nur empfehlen könne. Seine Aussage, daß das Verkehrsministerium grundsätzlich bereit sei, Mittel des Landes für ein Konzept einzusetzen, das im Süden von Neumünster ein wie auch immer zu nennendes Zentrum für den Güterumschlag beziehungsweise zur Organisation von Güterverkehren an der Schnittstelle zwischen Straße und Schiene realisiere, gelte. Die Frage, in welcher Konzeption und in welcher finanziellen Konstruktion das möglich sein werde, müsse so lange offen bleiben, bis man genau wisse, um was es sich dabei letztlich handeln werde, weil dieser Punkt natürlich auch vor dem Hintergrund der Zweckbestimmung von Mitteln gesehen werden müsse.

Auf eine abschließende Frage von Abg. Kayenburg erwidert M Steinbrück, daß es angesichts der Tatsache, daß die Konzentration der BahnTrans auf Neumünster in Frage stünde, eher sein könnte, daß sich die DB AG auf Lübeck und auch auf Kiel konzentrierte, und zwar immer gerichtet auf den Hafenumschlag. Eine private Initiative im Süden von Lübeck sei selbstverständlich hoch willkommen. In dem Gespräch mit Bahnvorstand Dr. Sinneker habe die Marschbahn mit Blick auf den Güterverkehr nur insoweit eine Rolle gespielt, als diese Strecke nicht nur als Fortsetzung der Fernverkehrsstrecke Hamburg - Itzehoe - Westerland eine nach wie vor geschätzte Rolle spiele, sondern auch als möglicher Entlastungsstrang bei zunehmenden Güterverkehren auf der Jütlandlinie Bedeutung haben könne.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**Förderung Sozialer Wirtschaftsbetriebe**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 14/400(überwiesen am 12. Dezember 1996 an den  
Sozialausschuß und den Wirtschaftsausschuß)

Die Beratung des Punktes wird wegen der krankheitsbedingten Abwesenheit von Abg.  
Hentschel von der Tagesordnung abgesetzt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Abg. Hars fragt nach dem Zeitpunkt für die Vorlage einer Liste über die Fördermittel im kommunalen Radwegebau und weist darauf hin, daß dieser Punkt aus ihrer Sicht sehr dringlich sei, weil es hierzu auch eine Reihe von Eingaben gebe. - M Steinbrück sagt diese Liste im Rahmen einer Gesamtinformation über die Verwendung der GVFG-Mittel zu.

Abg. Kayenburg spricht das Thema der öffentlichen Auftragsvergabe auch unter dem Kriterium von Frauenförderplänen in den anbietenden Firmen an. - M Steinbrück betont, daß er schon mehrmals öffentlich klargemacht habe, daß er die Einführung von weiteren Kriterien für die öffentliche Auftragsvergabe für sehr problematisch halte, und zwar nicht zuletzt auch unter rechtlichen Gesichtspunkten.

Die Vorsitzende schließt die Sitzung um 11:10 Uhr.

gez. Schmitz-Hübsch  
Vorsitzende

gez. Neil  
Geschäfts- und Protokollführer