

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

29. Sitzung
am Mittwoch, dem 17. Dezember 1997, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Uwe Eichelberg (CDU) Vorsitzender
Dr. Jürgen Hinz (SPD)
Gerhard Poppendiecker (SPD) in Vertretung von Klaus-Dieter Müller
Helmut Plüschau (SPD)
Ulrike Rodust (SPD)
Bernd Schröder (SPD)
Heinz Maurus (CDU) in Vertretung von Klaus Haller
Silke Hars (CDU)
Brita Schmitz-Hübsch (CDU)
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Gero Storjohann (CDU)
Peter Gerckens (SSW)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

T a g e s o r d n u n g :		Seite
1.	Bericht des MWTV über die Ergebnisse der Verkehrsmi- nisterkonferenz am 20. und 21. November 1997	5
2.	Bericht des MWTV über sein Gespräch mit Mitgliedern des Vorstandes der DB AG am 13. November 1997	8
3.	Ablehnung einer Ausbildungsplatzabgabe; hier: Nummer 2 des Antrages Antrag der Fraktion der F.D.P. Drucksache 14/1046	18
4.	Frauenförderung bei Umwandlung oder Neugründung von Unternehmen des Landes Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 14/1064	10
5.	Bericht der Landesregierung über Maßnahmen zur Si- cherung der Gewinnung bodennaher Rohstoffe auf der Grundlage des Landschaftsprogramms	11
6.	Bericht der Investitionsbank 1996 Drucksache 14/800	16

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

Punkt 1 der Tagesordnung:

**Bericht des MWTV über die Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz
am 20. und 21. November 1997**

M Steinbrück trägt vor, Hauptthemen der VMK seien gewesen: Erfahrungsaustausch zur Regionalisierung des SPNV und Revision der Ausgleichszahlungen, § 45 a Personenbeförderungsgesetz sowie finanzielle Situation im Bundesfernstraßenbau.

Zum Erfahrungsaustausch zur Regionalisierung des SPNV und zur Revision der Ausgleichszahlungen weist M Steinbrück im einzelnen darauf hin, daß die Regionalisierung von den Ländern überwiegend positiv bewertet werde. Ebenso gebe es aber auch Übereinstimmung darin, daß in verschiedenen Bereichen noch erhebliche Probleme zusammen mit der DB AG zu lösen seien. Hierzu gehörten insbesondere die Komplexe Pünktlichkeit, Service, Fahrzeugqualität und Wettbewerb. Im Mittelpunkt der Diskussion habe die Beratung des WIBERA-Gutachtens über die Revision der Ausgleichszahlungen für den SPNV nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes gestanden. Ergebnis des Gutachtens sei, daß der Gesamtbedarf von 7,9 Milliarden DM ausreiche, um für die Jahre 1998 bis 2001 die Verkehrsleistungen nach dem Leistungsumfang des Fahrplans 1993/94 im gegenwärtigen Leistungsbild zu finanzieren. Der Gesamtbedarf sei bis 2001 rückläufig, und zwar von 7,9 Milliarden DM auf 7,4 Milliarden DM.

Die Ergebnisse für die einzelnen Länder fielen unterschiedlich aus. Für eine Reihe von Ländern hätten die Gutachter einen geringeren Mittelbedarf ermittelt, für andere Länder - so auch für Schleswig-Holstein - sei ein höherer Mittelbedarf festgestellt worden. Nach diesem Gutachten seien dies für Schleswig-Holstein statt 186,1 Millionen DM wie in 1997 nunmehr 251,3 Millionen DM in 1998. Als Konsequenz hieraus erwarte jedoch die DB AG, daß die Ausgleichszahlungen angepaßt würden und daß auch Schleswig-Holstein eine höhere Mittelzuweisung vornehme.

Die DB AG fordere - insoweit abweichend vom Gutachten - die kontinuierliche Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln in Höhe von 7,9 Milliarden DM jährlich bis zum

Jahre 2001. Die Bundesregierung erwäge demgegenüber eine entsprechende Reduzierung der Regionalisierungsmittel, während die Verkehrsminister daran festhielten, daß ihnen nach § 5 Abs. 1 ab 1997 jährlich ein Gesamtbetrag von 12 Milliarden DM zustehe, der nach § 8 zu verteilen sei. Um nach Auslaufen der Verkehrsverträge zum Jahresende 1997 eine Anschlußregelung vereinbaren zu können, solle bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 für die Verkehrsleistungen zunächst die gegenwärtige Verteilung der Regionalisierungsmittel nach § 8 Abs. 1 zugrunde gelegt werden. Die Verkehrsministerkonferenz habe darüber hinaus den Arbeitskreis „Bahnpolitik“ beauftragt, gemeinsam mit der DB AG für die Zeit nach dem Fahrplanwechsel Mai 1998 bis zum Jahre 2001 den genauen Mittelbedarf für die Verkehrsleistungen im SPNV für die einzelnen Länder zu ermitteln, um damit eine Grundlage für die neuen Verkehrsverträge und eine Neuregelung der Verteilung der Regionalisierungsmittel zu erhalten. Im Frühjahr 1998 werde er, M Steinbrück, hierüber voraussichtlich Weiteres berichten können.

Zu § 45 a Personenbeförderungsgesetz, Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr, ruft M Steinbrück sodann in Erinnerung, daß sich die Ausgleichsleistungen in den letzten Jahren in allen Bundesländern dramatisch nach oben entwickelt hätten und erhebliche Haushaltsbelastungen darstellten. Zur Begrenzung dieser Ausgleichszahlungen sollten nunmehr folgende Maßnahmen umgesetzt werden: Klarstellung zur Berechnung der Gültigkeitstage, Ausgestaltung des Verbundzuschlages als Regelwert von 10 % - mit einer Öffnungsklausel für die Länder - und Anhebung der Schwelle für den Nachweis betriebsindividueller Werte von derzeit 25 % auf künftig 33 1/3 %.

Darüber hinaus hätten die Verkehrsminister auf die Notwendigkeit hingewiesen, daß die Verkehrsunternehmen durch spürbare Kostensenkungen ebenso wie durch eine konsequente und marktgerechte Tarifanpassung in den Verkehren die Kostenunterdeckung, die Berechnungsgrundlage für die Ausgleichszahlungen sei, nachhaltig verringern müßten.

Zur finanziellen Situation im Bundesfernstraßenbau berichtet M Steinbrück, daß der jährliche Fehlbedarf, der vom Bundesverkehrsminister angegeben werde, 3 Milliarden DM für Investitionen betrage und 1 Milliarde DM für Unterhaltung. Dies bedeute, daß der Bundesverkehrswegeplan oder auch das, was nach dem Fernstraßenausbaugesetz als Projekt geplant worden sei, alles nicht finanziert werden könne, jedenfalls nicht in dem Umfang und in der Zeitperspektive, wie dies bislang angenommen worden sei. Er, M Steinbrück, habe mit dem Bundesverkehrsminister verabredet, ge-

meinsam für Schleswig-Holstein zu erarbeiten, welche Bundesfernstraßenprojekte angesichts dieser Entwicklung in einer realistischen Reichweite lägen und welche nicht. Wenn das Ergebnis dieser Arbeiten vorliegen werde, wolle er dies sowohl dem Wirtschaftsausschuß des Schleswig-Holsteinischen Landtages als auch den jeweiligen Kreisen und kreisfreien Städten vorstellen.

Abschließend führt M Steinbrück aus, daß es im Umfeld dieser Verkehrsministerkonferenz eine sehr aufgeregte Debatte über die Einführung einer Autobahnvignette auch für Pkws gegeben habe. Die Verkehrsminister hätten es einmütig abgelehnt, eine solche Autobahnvignette auch für Pkws einzuführen. Eine Ausnahme bildeten in dieser Frage jedoch bayerische, zum Teil auch baden-württembergische Vorstellungen. Er, M Steinbrück, halte an seiner Auffassung fest, daß man mittelfristig aber wohl so etwas wie eine elektronische Maut auf Bundesfernstraßen bekommen müsse, weil er es sich nicht vorstellen könne, wie man anders die notwendigen Mittel zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen werde aufbringen können. Zudem verspreche er sich hiervon einen Lenkungseffekt, eine Verbesserung der relativen Wettbewerbsposition anderer Verkehrsträger gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße.

In der folgenden Aussprache erwidert M Steinbrück auf Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch, daß auf der Liste der in der nächsten Zeit zu realisierenden Maßnahmen mit Gewißheit der Abschluß der Umgehung Neumünster (B 205) stehen werde. - Das Ergebnis der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung der A 20 - großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg werde das MWTV Anfang 1998 im Wirtschaftsausschuß vorstellen.

Auf eine Frage von Abg. Hentschel stellt M Steinbrück klar, daß es bezüglich der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr keine aktuelle Debatte über eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes gebe, sondern daß es darum gehe, über eine Änderung der Ausgleichsverordnung, die das Berechnungsverfahren regele, eine Begrenzung der Ausgleichszahlungen zu erreichen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV über sein Gespräch mit Mitgliedern des Vorstandes der DB AG am 13. November 1997

M Steinbrück nennt stichwortartig zum Inhalt seines Gesprächs zunächst Konsequenzen aus einem höheren Verkehrsaufkommen aus der Großen-Belt- und der Öresund-Querung mit der Folge eines größer werdenden Engpasses in Schleswig-Holstein. Es sei in dem Gespräch erreicht worden, daß sich die DB AG bereit erklärt habe, die Prioritätenliste ihrer Investitionen neu zu überprüfen. Dies könne gegebenenfalls dazu führen, daß ein höherer Finanzbetrag für die Engpaßbeseitigung in Schleswig-Holstein letztlich zur Verfügung stehen werde. Mit Sicherheit werde es seitens der DB AG aber wohl nicht vor der Bundestagswahl 1998 zu konkreten Ergebnissen kommen.

Zum Stichpunkt Engpaßbeseitigung Pinneberg - Elmshorn sei die Erarbeitung eines Mengengerüsts vereinbart worden, daß die künftigen Belastungen der Nord-Süd-Achsen in Schleswig-Holstein aufzeigen solle, und zur Vogelfluglinie sei das gemeinsame Interesse unterstrichen worden, die Vogelfluglinie nicht nur zu erhalten, sondern als eine der großen Magistralen weiter auszubauen. Zur Erreichung dieses Zieles sei es notwendig, nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß es dänischerseits nicht zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Vogelfluglinie kommen dürfe.

Bezüglich der Hochbrücke Rendsburg erklärt M Steinbrück, daß die zur Zeit laufenden Maßnahmen zur Ertüchtigung des Bauwerkes dazu führten, daß erst zum Frühjahr 2001 wieder die Zweigleisigkeit der Strecke sichergestellt sei. Gemeinsam mit der DB AG sei er zu dem Ergebnis gekommen, auf die WSD nicht dahin gehend einwirken zu wollen, das Bauwerk auf die Lastenklasse D 4 zu verstärken, weil ein solches Bestreben wohl die Folge hätte, daß die Zweigleisigkeit sogar bis 2003 hinausgezögert werden würde. Ziel sei es demgegenüber, so schnell wie möglich die Zweigleisigkeit wieder zu erreichen.

Nach einer weiteren Verabredung solle zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck ein Arbeitskreis auf Arbeitsebene bis zum Ende des 1. Quartals 1998 einen Vertragsentwurf für die Elektrifizierung auf der Grundlage der vorliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erarbeiten. Das Land Schleswig-Holstein werde bei der Realisierung dieser Maßnahme nicht um einen Baukostenzuschuß herumkommen. Die Regionalisierungsmittel würden dafür die Finanzquelle sein müssen. Darüber hinaus werde

aber auch der Bund an der Finanzierung zu beteiligen sein, der ein zinsloses Darlehen bereitstellen müsse. Auch diesbezüglich sei jedoch noch Überzeugungsarbeit zu leisten. In dem Zusammenhang sei von entscheidender Bedeutung, daß die DB AG klar bestätigt habe, daß eine Einfädelung des Transrapids im Hamburger Hauptbahnhof nicht vorgesehen sei.

Des weiteren berichtet M Steinbrück, daß die Ergebnisse des von der DB AG zum Knoten Hamburg vergebenen Untersuchungsauftrages voraussichtlich Anfang 1998 vorgelegt würden. Hierbei handele es sich bekanntlich um eine Simulation für den Knoten Hamburg mit einem Kostenaufwand in Höhe von rund 2,5 Millionen DM. Schließlich sei in dem Gespräch auch vorgetragen worden, daß man für Schleswig-Holstein ein gemeinsames Werkstatt- und Instandsetzungskonzept benötige, weil davon eine Reihe von Standorten betroffen seien, die inzwischen in der Aufbauorganisation der DB AG unterschiedlichen Geschäftsbereichen zugeordnet worden seien, was die insoweit beschriebene Zielerreichung sicherlich nicht leichter machen werde.

In der folgenden Aussprache betont M Steinbrück auf Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch, daß für die Landesregierung die Elektrifizierung Hamburg - Lübeck als Nahverkehrsprojekt oberste Priorität habe. Demgegenüber gehöre die Engpaßbeseitigung Pinneberg - Elmshorn zu den Fernverkehrsprojekten, für die allein der Bund und die DB AG Zuständigkeit besäßen.

Auf eine abschließende Frage des Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, nach den von der Landesregierung gesetzten Prioritäten im Nahverkehr nennt M Steinbrück, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck, die Ertüchtigung und Verbesserung (auch schon unterhalb der Schwelle der Elektrifizierung) des Abschnittes Lübeck - Kiel im Blick auf eine Gesamtreisezeit von unter 60 Minuten, ferner die Wiederbelebung der Strecke Neumünster - Bad Segeberg und die Realisierung dessen, was im Landesweiten Nahverkehrsplan an Verbesserung im Taktverkehr und an Wiedereröffnung von Bahnhöfen vorgesehen sei.

Der Ausschuß befaßt sich sodann zunächst mit Punkt 4 der Tagesordnung:

Frauenförderung bei Umwandlung oder Neugründung von Unternehmen des Landes

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1064

(überwiesen am 7. November 1997 an den Innen- und Rechtsausschuß sowie den Wirtschaftsausschuß)

Abg. Hentschel begründet kurz den Antrag Drucksache 14/1064. - Die Ausschußmitglieder kommen sodann einmütig überein, über die Vorlage in der heutigen Sitzung nicht abzustimmen, sondern zunächst vom Finanzministerium eine Stellungnahme darüber zu erbitten, inwieweit das Antragsbegehren rechtlich durchsetzbar sei. Bis zur Vorlage dieser Stellungnahme setzt der Ausschuß seine Beratungen über die Vorlage aus.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über Maßnahmen zur Sicherung der Gewinnung bodennaher Rohstoffe auf der Grundlage des Landschaftsprogramms

Für das Wirtschaftsministerium erklärt zunächst MDgt Dr. Zeichner, daß man laufend Kontakte mit dem für die Kiesgewinnung zuständigen Verband habe. Mit dem Verband würden jeweils in etwa einjährigem Abstand generelle Gespräche geführt, und bisher habe man auch eingedenk der sicherlich bestehenden Probleme stets zuträgliche Lösungen gefunden.

MDgt Dr. Kühl weist sodann darauf hin, daß der Themenkomplex der oberflächennahen Rohstoffe ein überall schwierig zu behandelndes Thema sei, das auch auf der Ebene der Bundesrepublik insgesamt behandelt werde. Auch dort seien Gutachten in Auftrag gegeben, um einen Überblick darüber zu bekommen, wie man mit oberflächennahen Rohstoffen umgehe. Ein Gutachten, das Anfang 1997 bereits fertiggestellt worden sein sollte, liege jedoch immer noch nicht vor.

Ein großer schwieriger Bereich sei der Komplex des Bedarfs, die Frage, wieviel Mengen welcher oberflächennahen Rohstoffe man überhaupt brauche, um im Bereich der Bauindustrie genügend Material zu haben, welches die Zeiträume seien, in denen man überhaupt kalkulieren könne. Weil diese Bedarfsermittlung auch mit der Baukonjunktur im Zusammenhang stehe, sei diese Abschätzung sehr schwierig.

Die zweite Schwierigkeit liege darin, daß nicht nur die schleswig-holsteinische Landesregierung, sondern dies sei insgesamt der Fall, davon ausgehe, daß der Anteil wiederverwendeter Rohstoffe immer größer werde. Dies bedeute, aus Straßenaufbrüchen, aus dem Abbruch von Gebäuden solle ein immer größerer Anteil an Stoffen in Wirtschaftskreisläufe wieder eingebracht werden. Es bestehe insoweit die berechtigte Hoffnung, daß der Anteil der wiederverwendeten Materialien immer größer werde.

Ein weiterer schwieriger Bereich sei es, überhaupt festzustellen, wo in Schleswig-Holstein Kiesvorkommen existierten. Diese Frage werde durch die Abteilung 5 des Landesamtes für Natur und Umwelt bearbeitet. Die Landesplanung stehe mit dieser Abteilung in einem ständigen Kontakt. Die diesbezüglichen Anfangsarbeiten seien schon im Geologischen Landesamt in Form einer Bestandsaufnahme der Rohstoffvo-

kommen geleistet worden, die den verschiedenen erdgeschichtlichen Zeiten zugeordnet worden seien, bei der Feststellungen getroffen worden seien, daß Rohstoffvorkommen existierten. In einer zweiten Phase sei dies in Form von Rohstoffberichten für die einzelnen Kreise inzwischen auch für das gesamte Land Schleswig-Holstein abschließend erarbeitet worden.

Auf diese Ermittlung der Vorkommen lege sich sodann die Phase, die Vorhaben auf ihre Abbauwürdigkeit hin zu qualifizieren. Im Rahmen dieser Arbeiten werde genauer festgestellt, in welchem Umfang Vorkommen vorhanden seien, für welche Zwecke sie eingesetzt werden könnten und in welchen Zeiträumen sie möglicherweise verfügbar seien. In diesem Zusammenhang würden auch erste konkurrierende Gesichtspunkte unter Aspekten wie Denkmalschutz, ökologische Fragen - Biotopverbundfragen -, Landschaftsprogramm ermittelt, aber nicht abschließend bewertet, weil dies nicht Aufgabe in diesem Fachbereich sei. Die Berichte über kollidierende Momente würden jetzt in Schleswig-Holstein Stück für Stück erarbeitet, und die Ergebnisse fänden dann Eingang in die Regionalpläne, in denen Kiesabbaumöglichkeiten in zwei Formen festgestellt würden: Kiesabbauvorrangflächen und -vorbehaltsflächen. Dies sei für den Regionalplan I bereits geschehen. Kiesabbauvorrangflächen seien solche Gebiete, bei denen alle konkurrierenden Aspekte untereinander abgeprüft worden seien und man sich bereits zu der Entscheidung durchgerungen habe - auch im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren -, einen Vorrang auszusprechen, das heißt, daß einem Abbau nichts mehr entgegenstehe. Dadurch würden einerseits begonnene Abbauvorhaben gesichert und zum anderen werde auch im Vorfeld zu erteilender Genehmigungen eine zusätzliche Sicherung über diese Vorrangausweisung eingebaut. Vorbehaltsflächen seien Flächen, bei denen eine besondere Eignung für den Abbau festgestellt worden sei und bei denen man wisse, daß dieser Belang eine besondere Berücksichtigung haben müsse. Hier seien jedoch noch nicht die endgültigen Entscheidungen getroffen worden, indem sämtliche konkurrierenden Gesichtspunkte festgelegt und abgewogen worden seien. Es sei jedoch so weit vorermittelt worden, daß diese Flächen im Regionalplan als Vorbehaltsflächen gekennzeichnet werden könnten, die die Kiesabbauer in erster Linie interessieren sollten.

Die Schwierigkeit im Umgang mit den Kiesabbauunternehmen sei hier immer die, daß man sehr wenig über ihre „Geschäftspolitik“ wisse; denn die Kiesabbauunternehmen behielten es nämlich am liebsten für sich, wo sie Flächen im Auge hätten. Dadurch könne es durchaus zu Verständigungsschwierigkeiten kommen.

In schwierigen Einzelfällen - so MDgt Dr. Kühl abschließend - sei bei allen Abbauvorhaben oberhalb von 10 ha Größe vorgesehen, daß im Raumordnungsverfahren noch einmal vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren die Abbaumöglichkeiten geprüft würden, so daß die Landesplanung bei größeren Vorhaben auch immer mit im Gespräch sei und hieran das Wirtschaftsministerium und/oder das Umweltministerium beteilige.

Im Rahmen der folgenden Aussprache führt MDgt Dr. Kühl auf Fragen der Abg. Schmitz-Hübsch und Dr. Hinz aus, daß im Landschaftsprogramm eine Reihe von Gesichtspunkten ausgeführt seien, die im Gesamtverfahren der Sicherung beziehungsweise der Genehmigung mit berücksichtigt werden müßten. Dabei gehe es zum Beispiel um Denkmalschutz, um besonders naturnahe Flächen, um Gebiete, in denen ein Abbau überhaupt nicht in Frage komme. Die nicht in Frage kommenden Gebiete seien sehr eng begrenzt auf Naturschutzgebiete und Nationalparke. Ansonsten befinde man sich in einem Abwägungsprozeß, bei dem auch Knappheiten eine besondere Rolle spielen könnten und ansonsten besonders herausragende Naturelemente.

Das Landschaftsprogramm selbst treffe hierfür keine Festlegungen, sondern nenne nur die Gesichtspunkte, die abgearbeitet werden müßten. Eine Form, in der das auch abgearbeitet werde, was im Landschaftsprogramm enthalten sei, sei dann der tiefer gehängte Landschaftsrahmenplan. Im Landschaftsrahmenplan würden auch die oberflächennahen Rohstoffe mit aufgenommen nach Informationen aus dem LANU, und sie würden überlagert mit den Funktionen, die die jeweilige Landschaft sozusagen auf der Oberfläche haben solle. Im Landschaftsrahmenplan würden also keine abschließenden Abwägungen vorgenommen, es würden aber eine Reihe von vertiefenden regionalen Hinweisen gegeben, wie aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes Abbauvorhaben zu beurteilen seien. Diese Gesichtspunkte aus dem Landschaftsprogramm, aus dem Landschaftsrahmenplan fließen alle mit in die konkrete Abwägung und Darstellung ein, wie sie dann im jeweiligen Regionalplan vorgenommen würden.

Auf die Frage von Abg. Plüschau, inwieweit dem Wirtschaftsministerium bekannt sei, daß Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern, in den baltischen Staaten und in Polen ihren Bedarf an oberflächennahen Rohstoffen deckten, erwidert MDgt Dr. Zeichner, daß das dem Wirtschaftsministerium im wesentlichen bekannt sei, er aber im Moment dazu nicht im einzelnen berichten könne. - Auf Fragen von Abg. Hars führt AL'in Brahms aus, daß die IHKs und die Unternehmerverbände bisher noch nicht schriftlich zum Landschaftsprogramm Stellung genommen hätten. Aber in einem zwischen M

Steenblock und den Verbänden geführten Gespräch seien von den Verbänden schon Anmerkungen und Änderungswünsche zum Landschaftsprogramm vorgetragen worden, die entsprechend geprüft würden. Dies habe man den Verbänden gegenüber auch so zugesagt. Des weiteren sei zu sagen, daß sicherlich zum Landschaftsprogramm in seinem Teil „Rohstoffsicherung“ der Weg der Sicherung über Landschaftsrahmenplan und Regionalplan noch einmal verdeutlicht werden müsse, damit nicht der Eindruck entstehe, das Landschaftsprogramm würde sozusagen losgelöst stehen. Es sei auch der Wunsch der Wirtschaft gewesen, daß dies noch einmal verdeutlicht werde.

MDgt Dr. Kühl betont - dies ebenfalls auf eine Frage von Abg. Hars -, daß es keine Vorgabe gebe, daß tendenziell nur noch mit Rohstoffen, die aus dem Ausland eingeführt würden, gearbeitet werden solle. Im Gegenteil sei man bestrebt, den Bedarf der einheimischen Wirtschaft hier im Land zu befriedigen. Daß es dabei bei immer größeren Ansprüchen auch durch die nahegelegene Metropole Hamburg zu Konflikten kommen könne, sei nicht auszuschließen. Daß es manchmal für Abbauunternehmen einfacher sei, den Importweg zu wählen, sei vorstellbar. Solange dies auf dem Wasserweg möglich sei, könne das auch kostenmäßig im Rahmen liegen, wenn jedoch ein „doppelter Umschlag“ erforderlich würde - über den Wasserweg und die Straße -, wäre das wirtschaftlich sicherlich nicht mehr vertretbar.

Auf eine Frage von Abg. Maurus erwidert AL'in Brahms, daß die Landschaftsrahmenpläne jetzt im Planungsraum I Anfang 1998 abgeschlossen würden und daß sich die Arbeiten für die weiteren Planungsräume dann über 1998 und 1999 anschlössen. Dies geschehe parallel mit der Regionalplanung, also mit den einzelnen Regionalplänen für die Planungsräume. - MDgt Dr. Kühl ergänzt, daß sich diese Maßnahme nach seiner Meinung sogar noch über 1999 hinaus erstrecken werde, weil die Verfahren außerordentlich aufwendig seien und man auch unter dem Druck knapper Finanzmittel stehe, was zur Folge habe, daß der Einsatz von Personal durchaus begrenzt sei.

AL'in Brahms unterstreicht im folgenden - ausgelöst durch eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch - daß das Landschaftsprogramm keine neuen Abwägungsgrundlagen enthalte; es enthalte nur Daten, die bereits vorgelegen hätten und die durch die Unteren Naturschutzbehörden eingebracht worden seien. Das Landschaftsprogramm sei ein Fachprogramm, das den Weg in die Zukunft aufzeige, aber es umfasse keine neuen Daten, die Einschränkungen zur Folge hätten.

Abg. Hentschel erbittet eine Zusammenstellung dessen, was an Baumaterialien in

Schleswig-Holstein und in Hamburg verbraucht werde, was davon in Schleswig-Holstein selber gewonnen werde und was Import und was Export sei. - Abg. Aschmoneit-Lücke fragt, inwieweit die Möglichkeit des Imports mit in die Bedarfsermittlung eingehe. - Der Ausschuß bittet daraufhin die Vertreter der Landesregierung, dem Wirtschaftsausschuß diese Daten so umfassend wie möglich zur Verfügung zu stellen. Dabei konzidieren die Ausschußmitglieder, daß diese Zusammenstellung erst vorgelegt wird nach Abarbeitung der an das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin vergebenen Aufträge, nach denen genau die hier in Rede stehenden Daten ermittelt werden sollen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Bericht der Investitionsbank 1996

Drucksache 14/800

(überwiesen am 27. August 1997 an den Finanzausschuß und den Wirtschaftsausschuß zur abschließenden Beratung)

Für die Geschäftsleitung der Investitionsbank führt Herr Rieck in die Vorlage ein. - Die in der folgenden kurzen Aussprache von Abg. Schmitz-Hübsch gestellten Fragen haben mit der Vorlage Umdruck 14/1532 ihre Beantwortung erfahren. Die Beratungen werden damit für abgeschlossen erklärt.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Werbeschilder für Gasthöfe

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1065

(überwiesen am 6. November 1997 an den Wirtschaftsausschuß, den
Agrarausschuß sowie den Innen- und Rechtsausschuß)

Die Ausschußmitglieder schließen sich dem Votum des beteiligten Innen- und Rechtsausschusses an, vor einer weiteren Befassung zunächst die Stellungnahme der Landesregierung zu möglichen Gesetzesänderungen abzuwarten, die zur Zielerreichung des Antragsbegehrens beizutragen vermögen. - Abg. Maurus weist an dieser Stelle darauf hin, daß es nach seinen Informationen Gespräche zwischen dem Wirtschaftsministerium und dem Innenministerium darüber gebe, möglicherweise eine Lösung unterhalb einer gesetzlichen Regelung zu finden.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Ablehnung einer Ausbildungsplatzabgabe;
hier: Nummer 2 des Antrages**

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 14/1046

(überwiesen am 6. November 1997)

Auf Anregung von Abg. Rodust kommen die Ausschußmitglieder überein, die Vorlage Drucksache 14/1046 gemeinsam mit der ebenfalls dem Wirtschaftsausschuß überwiesenen Vorlage Drucksache 14/1124, Erhöhung der Ausbildungsbereitschaft, zu diskutieren. Als Termin hierfür wird die Februar-Sitzung des Ausschusses ins Auge gefaßt. Die Ausschußmitglieder gehen dabei davon aus, daß bis dahin eine Stellungnahme des beteiligten Bildungsausschusses zum Antrag Drucksache 14/1124 vorliegen wird.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verfahrensfragen

- Bericht über technische Consulting-Leistungen von im öffentlichen Besitz befindlichen Unternehmen privaten und öffentlichen Rechts (Bericht der Landesregierung, Drucksache 14/1118)

Die Ausschußmitglieder kommen einmütig überein, zu dem Bericht der Landesregierung im Januar 1998 eine Anhörung durchzuführen. Für die CDU-Fraktion schlägt Abg. Schmitz-Hübsch folgende Verbände vor: Landesverband der Freien Berufe, Architekten- und Ingenieurkammer, Landesverband Schleswig-Holstein des Verbandes Beratender Ingenieure und Landesgruppe Schleswig-Holstein des Bundes der öffentlich bestellten Vermessungsingenieure. Es besteht des weiteren Einvernehmen darüber, daß von den Fraktionen gegebenenfalls weitere anzuhörende Verbände bis zum 19. Dezember d. J. nachgemeldet werden können.

- Erhöhung der Ausbildungsbereitschaft (Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/1124)

Siehe hierzu Beschluß zu Tagesordnungspunkt 3.

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Niebüll - Westerland (Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 14/1113)

Der Ausschuß beschließt, zu dem Antrag eine schriftliche Anhörung durchzuführen und dazu die Stellungnahmen von der Bahn AG, vom MWTV, von der LVSG und von der DB AutoZug zu erbitten und diesen Punkt auf die Februar-Sitzung des Ausschusses zu setzen. Darüber hinaus soll ein Vertreter der Bahn AG zu einem mündlichen Vortrag mit anschließender Befragung zur Teilnahme an der Februar-Sitzung des Ausschusses eingeladen werden.

- Mobilitätsanalyse für die Beschäftigten der Landesbehörden in Kiel (Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/1122)

Auf Anregung von Abg. Hentschel werden die Vertreter des Wirtschaftsministeriums gebeten, zunächst schriftlich zu der Frage Stellung zu nehmen, welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, den Antrag Drucksache 14/1122 inhaltlich umzusetzen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Die Ausschußmitglieder kommen auf eine entsprechende Bitte des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. überein, dieser Organisation unter Beteiligung der HDW Gelegenheit zu einem Gespräch u. a. über Wettbewerbsbedingungen und Wettbewerbshilfen zu geben. Eine entsprechende Anhörung soll im Rahmen der Januar-Sitzung des Wirtschaftsausschusses stattfinden.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 12:45 Uhr.

gez. Eichelberg
Vorsitzender

gez. Neil
Geschäfts- und Protokollführer