

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

Europaausschuss

16. WP - 2. Sitzung

am Mittwoch, dem 18. Mai 2005, 9:00 Uhr,
im Konferenzsaal des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Astrid Höfs (SPD)

Vorsitzende

Harmut Hamerich (CDU)

Niclas Herbst (CDU)

Susanne Herold (CDU)

Manfred Ritzek (CDU)

Peter Sönnichsen (CDU)

Rolf Fischer (SPD)

Anette Langner (SPD)

Günther Neugebauer (SPD)

Dr. Ekkehard Klug (FDP)

Anne Lütkes (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Anke Spoorendonk (SSW)

Fehlende Abgeordnete

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

Tagesordnung:	Seite
1. Begrüßung	5
- Astrid Höfs, Vorsitzende des Europaausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages	
2. Meeresforschung im Europäischen Ozean Stand und Perspektiven	6
- Prof. Dr. Peter Herzig, Direktor des Leibniz-Instituts für Meereswissenschaften (IFM-GEOMAR) an der Universität Kiel	
3. Der europäische Ansatz für eine integrierte Meerespolitik (AdR)	8
- Dr. Thomas Engelke, Referent für Meerespolitik, Hanse-Office	
4. Maritime Technik	9
- Dr.-Ing. Joachim Schwarz, Vorsitzender und Geschäftsführer der Gesellschaft für Maritime Technik (GTM)	
5. Diskussion/Aussprache	10
6. Handel und Transport	14
- Tim Schaefer, Lübecker Hafengesellschaft	
7. Schiffbau, Gesamtbedeutung des Maritimen Verbundes	16
- Dirk Lindenau, Geschäftsführer der Lindenau GmbH Schiffswerft und Maschinenfabrik	
8. Diskussion/Aussprache	17

9. Raumplanung, Monitoring, IKZM **20**

- Frank Liebrecht, Leiter des Referats „integriertes Küstenzonenmanagement“, Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein

10. Meeresumwelt **21**

- Dr. Bernd Scherer, Leiter des Referats „Meeresschutz und Nationalpark“, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

11. Diskussion/Aussprache **22**

12 Verschiedenes - Terminplanung **23**

Umdruck 16/13 (neu)

Die Vorsitzende des Europaausschusses, Abg. Höfs, eröffnet die Sitzung um 9:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Veranstaltungen EU-Meerespolitiken

Begrüßung

- Astrid Höfs, Vorsitzende des Europaausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Die Vorsitzende, Abg. Höfs, begrüßt die Referenten und Gäste zur Veranstaltung des Europaausschusses zum Thema EU-Meerespolitiken und unterstreicht die Bedeutung des Meeres für das Land Schleswig-Holstein.

Zum Hintergrund der Expertenanhörung des Ausschusses erklärt sie unter anderem, der Europaausschuss begrüße es, dass die Europäische Kommission im nächsten Jahr ein Grünbuch zum Thema „Europäische Meerespolitiken“ vorlegen wolle. Das Wissen der heute geladenen Experten um bedeutsame meerespolitische Aspekte werde es dem Ausschuss erleichtern, die Interessen Schleswig-Holsteins nachdrücklich auf der Brüsseler Ebene zu vertreten.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Stand und Meeresforschung im Europäischen Ozean Perspektiven

- Prof. Dr. Peter Herzig, Direktor des Leibniz-Instituts
für Meereswissenschaften (IFM-GEOMAR) an der Universität Kiel

(siehe auch Anlage 1 und Anlage 2 zu dieser Niederschrift)

Prof. Herzig weist in seiner einleitenden Bemerkung kurz darauf hin, dass er nicht nur als Leiter des Instituts für Meeresforschung an der Kieler Universität, sondern auch als Vorsitzender des Konsortiums Deutsche Meeresforschung in Berlin spreche und sich somit als Vertreter der gesamten Meeresforschungslandschaft betrachte.

In seinem Vortrag (Anlage 2 zu dieser Niederschrift) nimmt er zunächst Bezug auf die so genannte Galway Declaration aus dem Frühjahr 2004, in dem die soziale und kritische Rolle der Ozeane im Hinblick auf Klima, Ökosystem und Ressourcen hervorgehoben sowie die wichtige Bedeutung der Meeresforschung für die kommende Generation betont werde. Aus der Declaration könnten zentrale Punkte für die Meeresforschung und damit auch für die Meeresforschungspolitik abgeleitet werden. Kernpunkte der europäischen Meeresforschung seien demnach die Errichtung maritimer Langzeitbeobachtungs- und Frühwarnsysteme; der Schutz und die Erhaltung von marinen Ökosystemen und die nachhaltige Erschließung mariner Ressourcen, wie zum Beispiel der Gashydratlagerstätten vor Norwegen und im Schwarzen Meer. Er geht sodann auf diese einzelnen Kernpunkte anhand konkreter Beispiele näher ein.

Prof. Peter M. Herzig führt weiter aus, die Bedeutung der Meerespolitik im europäischen Kontext werde daran deutlich, dass 50 % des europäischen Territoriums unterhalb der Meeresoberfläche liege. Der arktische Ozean und der Nordatlantik bildeten für das Klima Europas Schlüsselregionen, deshalb sei es unabdingbar, hier die Klimaentwicklung genauestens zu beobachten. Auch für die Kontrolle von Georisiken in den europäischen Ozeanen, wie zum Beispiel von Erdbeben und Tsunamis, sei die Einrichtung mariner Langzeitbeobachtungs- und Frühwarnsysteme erforderlich.

Abschließend stellt Prof. Peter M. Herzig vier Forderungen für die europäische Meeresforschungspolitik auf: Erstens die Errichtung von Langzeitozeanbeobachtungs- und Frühwarnsystemen zur Erhöhung der Sicherheit europäischer Inseln und Küsten; zweitens die Verbesserung der meerestechnischen Infrastruktur in Europa, die weiter aktualisiert und auf den neu-

ersten Stand gehalten werden müsse; drittens die Schaffung europäischer Regelungen zum Schutz einzigartiger mariner Lebensgemeinschaften und Habitate und viertens die Gründung eines europäischen Meeresforschungsinstituts (EuroMar) zur Planung, Koordinierung und Umsetzung europäischer Meeresforschungsinteressen.

Er betont, dass die Zukunft Schleswig-Holsteins im Meer liege. Das Land wolle Modellregion in Europa sein. Damit trage Schleswig-Holstein eine besondere Verantwortung und Verpflichtung, daraus ergäben sich jedoch für das Land auch Chancen, die genutzt werden müssten.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Der europäische Ansatz für eine integrierte Meerespolitik (AdR)

- Dr. Thomas Engelke, Referent für Meerespolitik, Hanse-Office

(siehe auch Anlage 3 zu dieser Niederschrift)

Herr Dr. Engelke geht zu Beginn seines Vortrages kurz auf die Initiative Schleswig-Holsteins im Juni 2004 mit dem Positionspapier „Europäische Meerespolitik“ ein. Zentrale Forderungen in diesem Positionspapier sei zum einen die Einrichtung eines Kommissars für maritime Angelegenheiten und zum anderen die Errichtung eines Grünbuchs für Meerespolitik gewesen. Somit habe die Initiative Schleswig-Holsteins ganz wesentlich dazu beigetragen, dass Präsident Barroso im August 2004 die Einrichtung eines neuen EU-Kommissars für Meeresangelegenheiten angekündigt und diese Stelle mit Dr. Joe Borg besetzt habe.

Er geht sodann auf die ersten Schritte der Kommission im Zusammenhang mit der künftigen Meerespolitik der Europäischen Union auf der Grundlage eines Powerpoint-Vortrages näher ein (Anlage 3 zu dieser Niederschrift). Anschließend stellt er die Initiativen Schleswig-Holsteins, im Ausschuss der Regionen, mit der Ausrichtung einer Konferenz zur Meerespolitik in Brüssel, dem Besuch von Kommissar Borg im September 2005 in Kiel und dem Projekt „Europa der Meere“ der „Konferenz der peripheren maritimen Regionen in Europa“ (KPMR) in der BSSSC und mit der Stellungnahme der norddeutschen Küstenländer im Einzelnen vor.

Er stellt außerdem die Empfehlungen für die Erstellung des Grünbuchs „Meerespolitiken“ im Einzelnen vor und weist darauf hin, dass die Initiativstellungnahme Schleswig-Holsteins im Herbst 2005 im Ausschuss der Regionen abschließend beraten werden solle.

Insgesamt könne man feststellen - so Herr Dr. Engelke -, Schleswig-Holstein habe derzeit als Region eine gute Position in Brüssel, das Land sei insbesondere bei der Kommission im Zusammenhang mit der Meerespolitik bekannt und werde als Ratgeber herangezogen. Die Türen stünden deshalb derzeit in Brüssel offen und es gelte jetzt, diese offenen Türen für Schleswig-Holstein und für unsere Regionen zu nutzen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Maritime Technik

- Dr.-Ing. Joachim Schwarz, Vorsitzender und Geschäftsführer der Gesellschaft für Maritime Technik (GTM)

(siehe auch Anlage 4 und Anlage 5 zu dieser Niederschrift)

Herr Dr. Schwarz stellt zunächst kurz die Gesellschaft für Maritime Technik e.V. vor, die sich seit 20 Jahren dafür einsetze, die Meerestechnik in der Forschung und der Anwendung im Industriebereich nach vorn zu bringen.

Er zählt sodann die einzelnen Technologiefelder auf, die man zur Meerestechnik zähle und die es gelte, in der Forschung und in der Industrie politisch zu nutzen. Einzelheiten zu den einzelnen Technologiefeldern und die von der Gesellschaft für Maritime Technik hierzu erhobenen Forderungen an die Politik, beziehungsweise an die EU, sind im Statement „Meerestechnik“ (Anlage 4 zu dieser Niederschrift) und in den Folien des Powerpoint-Vortrages (Anlage 5 zu dieser Niederschrift) von Herrn Dr. Schwarz nachzulesen.

Er stellt abschließend fest, dass die maritime Grundlagenforschung und die angewandte Meerestechnik enger zusammenarbeiten müssten, um zu wirtschaftlichen innovativen Höchstleistungen zu kommen. Nur mit der Schaffung von hochqualifizierten Produkten könne Schleswig-Holstein, könne Deutschland, bei den heutigen Kostenstrukturen weltweit mithalten.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Diskussion/Aussprache

Abg. Fischer möchte wissen, ob es einen Austausch von Informationen oder sogar eine Zusammenarbeit der europäischen Meeresanrainerstaaten mit den integrierten Ozeanpolitiken der USA, Australien oder Kanada gebe. Herr Dr. Engelke antwortet, die Europäische Union sei sehr daran interessiert, Kontakte mit diesen Ländern aufzubauen und von deren Expertisen zu lernen. Prof. Herzig ergänzt, Eckpunkte der kanadischen Meerespolitik seien zum einen die Marine Protected Areas (MPAs) und zum anderen der Offshore Mining Code. Dabei gehe es auch darum, wirtschaftliche Interessen festzuzurren. In den übrigen Bereichen sei man auf einem ähnlichen Stand wie Europa und man müsse schauen, inwieweit man gemeinsam lernen und zusammenarbeiten könne.

Im Zusammenhang mit der Frage von Abg. Fischer, welche Schwerpunkte im Bereich der maritimen Wirtschaft im Land gesetzt werden müssten, weist Herr Dr. Schwarz darauf hin, dass Schleswig-Holstein, Deutschland insgesamt, im gesamten Feld der angewandten Meerestechnik führend in der Welt sei.

Herr Prof. Herzig bestätigt auf eine Frage von Abg. Ritzek, dass die Vorwarnzeit im Zusammenhang mit Georisiken, zum Beispiel bei einem Tsunami, in manchen Gebieten des europäischen Ozeans lediglich 40 Minuten betrage. Dies könne man auf der Grundlage der Ausbreitungsgeschwindigkeit der Wellen an Modellen berechnen.

Abg. Ritzek bittet weiter um nähere Informationen zu den von Prof. Herzig genannten Gashydratvorkommen. Herr Prof. Herzig erklärt, Gashydrate seien feste Substanzen, die aus Wasser und Methan bestünden und aussähen wie Schnee oder Eis, wenn es verbacke. Diese feste Form sei bei etwa 400 m Wassertiefe und 4 °C stabil und könne unter diesen Bedingungen gefördert werden. Die Energie, die in Gashydraten weltweit in den Ozeanen gespeichert sei, entspreche sehr wahrscheinlich dem Eineinhalbfachen der Energie, die in den bekannten fossilen Energieträgern vorhanden sei. Erste Länder hätten dieses Potential erkannt, so werde Südkorea in den nächsten zehn Jahren 100 Millionen € in die Erforschung der Möglichkeiten der Gewinnung von Energie aus Gashydraten investieren.

Abg. Ritzek möchte wissen, weshalb der Bereich Tourismus in der von Kommissar Borg ins Leben gerufene Task Force nicht vorkomme. Herr Dr. Engelke erklärt, das Thema Tourismus

tauche zwar nicht als Politikdossier in der Überschrift der Generaldirektion auf, dennoch sei sich die Kommission der Bedeutung dieses Themas bewusst.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Frage von Abg. Ritzek stellt Herr Dr. Engelke kurz den Zeitplan der Beratungen im Ausschuss der Regionen dar. Er führt unter anderem aus, dass die Behandlung der Stellungnahme Schleswig-Holsteins im Ausschuss der Regionen für Ende Juni vorgesehen sei, danach könnten alle Mitglieder zu der Stellungnahme Anträge stellen und es sei dann eine zweite Runde im Plenum des Ausschusses der Regionen im Herbst vorgesehen. Auch zu dem Zeitpunkt bestehe dann die Möglichkeit, weitere Anträge zu stellen.

Herr Dr. Schwarz bestätigt Abg. Ritzek, dass die Gesellschaft für maritime Technik mit dem Hanse-Office in Brüssel zusammenarbeite.

Im Zusammenhang mit dem Einwand von Abg. Ritzek bezüglich der von der Bundesregierung geplanten Windenergieleistung von 25 GW Strom bis 2030 in dem Vortrag von Herrn Dr. Schwarz, weist Herr Dr. Schwarz darauf hin, dass sich diese Angabe nur auf die Offshore-Windenergie beziehe; diese zusammen mit der Onshore-Windenergie betrage 37 bis 40 GW, das entspreche dann 15 % des Stromverbrauchs in Deutschland. Mit diesen Zahlen rechne das Bundesministerium für Umwelt.

Herr Lücke, IHK zu Kiel, fragt, ob es auf europäischer Ebene eine ähnliche Organisation wie das deutsche Konsortium für Meeresforschung gebe. Prof. Herzig antwortet, bislang gebe es einen solchen Zusammenschluss noch nicht, jedoch habe das Konsortium für Meeresforschung in Deutschland zehn Mitglieder und zwei assoziierte Mitglieder. Bei diesen assoziierten Mitgliedern handele es sich um das staatliche französische und britische Meeresforschungsinstitut, das heißt, es seien erste Schritte für eine Europäisierung getan worden. Es werde auch darüber diskutiert, ob ein europäisches Meeresinstitut etabliert werden könne, er denke jedoch, man sei gut beraten, zunächst einmal mit den großen Instituten in Europa zusammenzuarbeiten und später weitere Länder hinzuzunehmen.

Herr Eisermann, dsn (Projekte - Produkte - Publikationen, Kiel), fragt, ob die starke maritime Koordination in Schleswig-Holstein unter der alten Landesregierung, dessen Koordinator Prof. Herzig gewesen sei, nach wie vor existiere. Herr Prof. Herzig antwortet, er gehe davon aus, dass es diese Gruppe noch gebe, er sei jedoch von dem zuständigen neuen Minister bisher noch nicht auf diese Aufgabe angesprochen worden. Seiner Meinung nach sei jetzt jedoch der richtige Zeitpunkt gekommen, über diese Frage zu reden. Herr Dr. Engelke ergänzt, die neue Landesregierung sei noch nicht lange im Amt, es gebe jedoch erste Signale, dass sie die Meerespolitik im Blick behalten werde.

Abg. Fischer schlägt vor, dass sich der Europaausschuss gegenüber der Landesregierung dafür einsetze, dass die bestehenden Unsicherheiten über die Fortführung der maritimen Koordination in Schleswig-Holstein ausgeräumt werden.

Die Vorsitzende, Abg. Höfs, regt an, dass sich der Ausschuss mit diesem Thema noch einmal in einer seiner nächsten Sitzungen befasst.

Herr Eisermann möchte weiter wissen, ob es eine Einrichtung in Schleswig-Holstein gebe, die maritime Angelegenheiten sammle und dann auf die europäische Ebene weiterleite. Herr Dr. Engelke erklärt, eine solche Einrichtung gebe es noch nicht, aber Schleswig-Holstein habe als erste Region ein Konzept für eine solche umfassende Meerespolitik vorgelegt. Berücksichtigt werden müsse, dass das Thema Meerespolitik lange Zeit weltweit keine Rolle gespielt habe und auch in Europa erst vor einem Jahr in den Focus geraten sei. Insofern stehe man noch am Anfang dieser Politik.

Herr Lindenau widerspricht Herrn Dr. Engelke und erklärt, die maritime Politik, die maritime Wirtschaft und deren Potentiale, seien nicht erst jetzt neu in Deutschland entdeckt worden, Schleswig-Holstein habe als erstes Land eine maritime Landeskonferenz durchgeführt. Entscheidend sei allerdings, dass vielen Politikern bis vor kurzem nicht klar gewesen sei, welche Potentiale in der Meerespolitik steckten, weil die Akteure in diesem Bereich den Politikern nicht genügend Informationen geliefert hätten. Dies sei inzwischen verbessert worden und daraus sei dann die Initiative „Zukunft Meer“ entstanden. Herr Dr. Engelke erklärt, die Aussage von Herrn Lindenau stehe nicht im Widerspruch zu seiner Aussage; es sei völlig klar, dass es zu dem Konzept aus Schleswig-Holstein natürlich auch eine Vorgeschichte gegeben habe.

Herr Dr. Hogrefe, Raytheon Marine GmbH, greift das von Prof. Dr. Herzig angesprochene Beispiel der Gashydratvorkommen in den europäischen Meeren auf, bei dem ein europäischer Technologietransfer, Transfer europäischen Forschungs-Know-hows, mit erheblicher wirtschaftlicher Dimension in Richtung Korea stattfindet. Anhand dieses konkreten Beispiels müsse darüber nachgedacht werden, wie die europäische Kommission die europäische Industrie motivieren, koordinieren und vernetzen könne, sodass sie in Zukunft fähig sei, diese in Europa vorhandenen Kapazitäten selbst zu nutzen. In diesem Fall sei die führende Forschung in Deutschland vorhanden und auch die entsprechende Offshore-Systemtechnologie zwar nicht in Deutschland selbst aber in Europa angesiedelt; diese beiden Pole müssten nur zusammengeführt werden.

Herr Prof. Herzig stimmt seinem Vorredner zu, dass Deutschland in diesem Bereich leider wieder einmal dabei sei, eine Entwicklung zu verschlafen. Er ergänzt, Entwicklungen aus Schleswig-Holstein, wie zum Beispiel die Entwicklung des ersten Unterwasserfahrzeugs mit Brennstoffzellentechnologie, der Bau der größten Privatyacht der Welt, die marine Wirkstoffforschung oder der viel zitierte Unterwasserkabelsteckverbinder, würden viel zu wenig nach außen verkauft und genutzt. Es gebe durchaus eine Reihe von Marktchancen für Schleswig-Holstein, die genutzt werden müssten.

Die Frage von Herrn Dr. Schwarz, ob man nicht das Forschungsministerium in die Aktivitäten zur Meerespolitik stärker einbinden könne, beantwortet Herr Dr. Engelke dahingehend, da Schleswig-Holstein im Ausschuss der Regionen auf europäischer Ebene vertreten sei, biete dieses Gremium das richtige Sprachrohr für das Land. Natürlich gebe es auch viele informelle Möglichkeiten, mit den Institutionen der Europäischen Union Kontakt aufzunehmen. Ein möglicher Ansprechpartner sei natürlich auch - daran stimmt er Herrn Dr. Schwarz zu - das Forschungsministerium.

Herr Giese, GKSS-Forschungszentrum Geesthacht, regt an, auch im Bereich der maritimen Forschung eine Technologieplattform einzurichten. Herr Dr. Schwarz und Prof. Herzig begrüßen diesen Vorschlag.

Herr Lücke, IHK zu Kiel, betont die Notwendigkeit der engen Absprache der norddeutschen Länder untereinander, damit man in Brüssel mit einer Stimme sprechen könne.

Die Vorsitzende, Abg. Höfs, weist darauf hin, dass sich der Europaausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages noch in dem laufenden Jahr mit dem Europaausschuss der Hamburger Bürgerschaft treffen werde. Das Thema der engeren Vernetzung der norddeutschen Länder untereinander stehe dabei unter anderen auf der Tagesordnung.

AL Musiolik weist darauf hin, dass die norddeutsche Koordinierung natürlich auch ein Thema der Landesregierung sei. Zurzeit werde von einer norddeutschen Arbeitsgruppe ein Positionspapier erarbeitet. Die Landesregierung versuche darüber hinaus, Lobbyarbeit in Richtung Bundesregierung zu leisten und immer wieder Gespräche zu führen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Handel und Transport

- Tim Schaefer, Lübecker Hafengesellschaft

(siehe auch Anlage 6 und Anlage 7 zu dieser Niederschrift)

Herr Schaefer verweist zunächst auf die schriftliche Stellungnahme der Lübecker Hafengesellschaft und die darin enthaltenen Ausführungen des Vorsitzenden der Geschäftsführung, Herrn Manfred Evers (siehe Anlage 6 zu dieser Niederschrift).

Auf der Grundlage eines Powerpoint-Vortrages (siehe Anlage 7 zu dieser Niederschrift) stellt er sodann einige Daten, Fakten und Hintergründe des deutschen Außenhandels und der Logistik Wirtschaft in Schleswig-Holstein vor und beschreibt die großen Wachstumschancen durch die Erweiterung des osteuropäischen Marktes. Er hebt die besondere Bedeutung des maritimen Sektors für Schleswig-Holstein und seine Wirtschaft hervor und begrüßt die Initiative der Landesregierung zur Vernetzung der im Maritimbereich tätigen Unternehmen und Branchen. Beispielhaft nennt er die „Initiative Zukunft Meer“ der Landesregierung und die Durchführung des schleswig-holsteinischen Logistiktages.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen stellt Herr Schaefer die Risiken der EU-Osterweiterung, nämlich die Verschiebung von Fördertöpfen in Richtung der neuen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, und das von ihm als Damoklesschwert bezeichnete Port Package II dar, durch das die zu erwartende hervorragende Entwicklung der Logistikwirtschaft in Deutschland in den nächsten Jahren stark behindert oder sogar verhindert werden könnte.

Abschließend stellt er fest, dass die Hafenwirtschaft in Deutschland hervorragend ausgebaut, mit gut qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausgestattet sei und den Vergleich mit anderen Ländern nicht scheuen müsse. Gefährdet werde diese Entwicklung jedoch zum einen durch Wettbewerbsverzerrungen, die Änderung der Förderpraxis in der Europäischen Union zugunsten anderer neuer EU-Staaten und durch das sich in der Diskussion befindliche Port Package II. All diese Faktoren führten zu einer Verschlechterung des bestehenden Systems. Vor diesem Hintergrund fordert er die schleswig-holsteinische Politik auf, sich in diesen Bereichen für den Standort Schleswig-Holstein einzusetzen und sich gegen das Port Package II auszusprechen.

Als weitere Forderungen in Richtung Bundespolitik nennt er die Nutzung bestehender Harmonisierungsspielräume im Bereich der Ordnungspolitik und die verlässliche Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes 2003.

Außerdem fordert er die Abgeordneten auf, dem Landesminister bei der Umsetzung des Landesverkehrsprogramms und des Regionalprogramms 2000 den Rücken zu stärken und plädiert für eine Streichung des Vorhabens der festen Fehmarnbelt-Querung.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Schiffbau, Gesamtbedeutung des Maritimen Verbundes

- Dirk Lindenau, Geschäftsführer der Lindenau GmbH Schiffswerft und Maschinenfabrik

(siehe auch Anlage 8 zu dieser Niederschrift)

Herr Lindenau stellt den Schiffbau, seine Schnittstellen zur Meerespolitik und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen für die zukünftige Meerespolitik der EU anhand eines Powerpoint-Vortrages dar (siehe auch Anlage 8 zu dieser Niederschrift).

Er führt unter anderem aus, dass er diese Veranstaltung als Auftaktveranstaltung zu einem Diskussionsprozess sehe, der zu einer engeren Verknüpfung der Meerespolitiken in Schleswig-Holstein, zu einem Maritimverbund Schleswig-Holstein, führen müsse. Die Schnittstellen der einzelnen Meerespolitiken in Schleswig-Holstein müssten herausgearbeitet und daraus Handlungsinitiativen für eine klar strukturierte Industriepolitik im Land abgeleitet werden. Nur so könne mehr Wachstum und Beschäftigung erreicht werden.

Er stellt sodann die einzelnen Voraussetzungen für mehr Wachstum und Beschäftigung in der Industrie, der Politik und bei den rechtlichen Rahmenbedingungen dar und beschreibt die Schnittstellen zur Schaffung von Arbeitsplätzen, der Erfüllung von Leadership 2015 in der Schiffssicherheit, im Umweltschutz, in der Forschung und für eine Hafenstaatenkontrolle.

Herr Lindenau erklärt abschließend, er habe - anders als manche seiner Mitreferenten - keinen detaillierten Forderungskatalog an die Politik aufgestellt, da es sich seiner Meinung nach um ein zu komplexes Thema handle. Er schlage vor, kleine Arbeitsgruppen mit Spezialisten aus dem Land zu bilden, die die Ziele für die Meerespolitik in Schleswig-Holstein präzise erarbeiten und formulieren sollten.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Diskussion/Aussprache

Abg. Ritzek möchte wissen, ob die deutsche Werftbauindustrie durch die im Augenblick explodierenden Stahlpreise belastet werde. Herr Lindenau antwortet, bedingt durch die hohen Stahlpreise sei es bei einigen Lieferanten zu Lieferengpässen beziehungsweise zu deutlich höheren Preisen gekommen, sodass einige Werften eine absolute Negativkalkulation hätten erwirtschaften müssen.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Frage von Abg. Ritzek hebt Herr Lindenau die hervorragende Ausbildungsstruktur für Seefahrer in Schleswig-Holstein hervor und weist auch hier auf die Möglichkeit einer engeren Vernetzung mit Bereichen der maritimen Wirtschaft hin. Die Nachfrage nach guten Seeleuten, vor allem auch mit einem deutschen Zertifikat, sei sehr groß. Deshalb müsse man überlegen, ob man nicht gleichzeitig mit der Auftragsakquirierung für neue Schiffe von deutschen Werften auch die Ausbildung des erforderlichen qualifizierten Personals in Deutschland anbieten könne.

Herr Lindenau bestätigt Abg. Ritzek, dass für Schiffe mit einem hohen Umweltstandard in der Regel, zumindest in guten Zeiten, auch höhere Charter gezahlt und diese gegenüber Schiffen mit niedrigerem Standard bevorzugt würden.

Abg. Ritzek spricht das Problem der Ausweitung der Offshore-Anlagen für die Seeverkehrsstraßen an. Herr Lindenau weist darauf hin, dass der Schiffverkehr auf den Seestraßen der Welt insgesamt, insbesondere die Größe der Schiffe, zunehmen werde. Mögliche Auswirkungen seien auch Bestandteil des Prüfverfahrens bei der Genehmigung von Offshore-Anlagen.

Abg. Fischer und Abg. Ritzek schlagen vor, das Thema Port Package II ebenfalls zum Thema der gemeinsamen Sitzung der beiden Europaausschüsse des Schleswig-Holsteinischen Landtages und der Hamburger Bürgerschaft zu machen.

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Fischer führt Herr Lindenau aus, dass der Bereich der maritimen Wehrtechnik als Wirtschaftsfaktor für Schleswig-Holstein eine große Rolle spiele und sich in der Leadership 2015 einer gesonderten Arbeitsgruppe mit diesem Themenbereich beschäftige.

Abg. Spoorendonk fragt, ob Herr Lindenau für Deutschland nach wie vor, Nachholbedarf in Bezug auf die Akquirierung von EU-Programmen sehe. Herr Lindenau antwortet, dass er vor allem bei den kleinen und mittleren Unternehmen hier Defizite sehe. Es gebe jedoch sowohl vom Ministerium als auch zum Beispiel durch die schiff-gmbh Anstrengungen, hier moderierend und begleitend tätig zu werden und dadurch die Defizite bei diesen Unternehmen auszugleichen.

Abg. Rother möchte wissen, ob in der nächsten Zeit weitere Einbußen für deutsche Werften zu erwarten seien. Herr Lindenau antwortet, im Moment profitierten die Werften von dem allgemein großen Nachholbedarf an modernen Schiffen. Allen müsse jedoch klar sein, dass die Nachfrage irgendwann auch wieder zurückgehen werde. Auf diese Situation müsse man sich schon heute vorbereiten und nach neuen Ideen und Marktchancen suchen. Hier könne man zum Beispiel eine Art Leadership als Systemanbieter aufbauen und versuchen, auch die Infrastruktur der Häfen und Transportketten an Land mit zu betrachten und hier Lösungen als Gesamtpakete anzubieten.

Im Zusammenhang mit einer weiteren Frage von Abg. Rother führt Herr Lindenau aus, dass die Fördermaßnahmen der deutschen Politik für die Seeschifffahrt, unter anderem die Steuerpolitik, dazu beigetragen hätten, dass wieder mehr Unternehmer Schiffe mit deutscher Flagge in Dienst gestellt hätten. Man dürfe jedoch auf der anderen Seite auch nicht vergessen, dass die deutschen Werften und die Zulieferindustrie ihrerseits einen großen Anteil an Steuern und Sozialabgaben an den Staat zurückgäben. Unterstützung werde von der deutschen Politik jedoch weiterhin benötigt, zum Beispiel um die Verkürzung von Verwaltungsprozessen im Zusammenhang mit FE -Investitionen zu erreichen.

Herr Gelbke, WTSH, weist in diesem Zusammenhang auf die vom Wirtschaftsministerium in Zusammenarbeit mit Unternehmern und Verbänden erstellte Potentialanalyse, die demnächst vom Wirtschaftsministerium vorgestellt werde, und die aktuelle Veranstaltung aus der Reihe „Neues aus dem Meer“ hin. Er stellt fest, dass das Marketing im Bereich der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren besser geworden sei, er sich manchmal jedoch ein bisschen mehr Mut - auch in den Verwaltungen - bei der Einwerbung von EU-Mitteln wünsche.

Herr Dr. Titze, GHyCoP, weist auf Defizite Deutschlands bei der Umsetzung von Forschungsergebnissen in die Wirtschaft hin (siehe Anlage 13 zu dieser Niederschrift).

Prof. Dr. Potthoff, Institut für Friedenswissenschaften an der CAU (SCHIFF), möchte wissen, inwiefern noch bessere Kooperationsmöglichkeiten der schleswig-holsteinischen Häfen und

das Erfordernis einer Spezialisierung der einzelnen Häfen erforderlich seien. Herr Schaefer erklärt, er sei der Auffassung, dass es zeitgemäß sei, die 46 Häfen in Schleswig-Holstein selbstständig zu erhalten, denn die Häfen seien ein Produkt der Wirtschaft und finanzierten sich selbst. Die Existenz dieser vielen Häfen beweise, dass es einen Markt für sie gebe.

Herr Dr. Henf, Technologie-Region K.E.R.N., weist darauf hin, dass die K.E.R.N.-Region zurzeit in den Startlöchern stehe, um im Rahmen der Clusterpolitik der Landesregierung ein Cluster „Maritime Wirtschaft“ auf den Weg zu bringen. In der Vergangenheit sei es außerdem gelungen, europäische Mittel aus dem INTERREG-Programm für das Land Schleswig-Holstein einzuwerben, zum Beispiel für die Zusammenarbeit mit Häfen in Brest und Danzig.

Ein Vertreter der Schifffahrtzulieferindustrie merkt an, Schleswig-Holstein müsse seine Stärken mehr herausarbeiten und sich auf diese konzentrieren. Auch er sei - wie Herr Lindenau - der Auffassung, dass man Netzwerke aufbauen müsse, denn der Schiffbau bestehe nicht nur aus den Werften, sondern müsse die Gesamtaufgabe lösen, mit Hilfe des Wasserweges Güter von A nach B zu transportieren.

Herr Behrens, Seehafen Kiel, sieht in Schleswig-Holstein Hightech-Kompetenzen im Bereich der maritimen Forschung und Industrie, die es gelte aufzugreifen. Diese Aufgabe müsse von einer Expertengruppe übernommen werden.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Raumplanung, Monitoring, IKZM

- Frank Liebrecht, Leiter des Referats „integriertes Küstenzonenmanagement“,
Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein

(siehe auch Anlage 9 und Anlage 10 zu dieser Niederschrift)

Herr Liebrecht stellt die räumliche Planung im Meeresbereich des Landes Schleswig-Holstein anhand eines Powerpoint-Vortrages (siehe Anlage 9 und 10 zu dieser Niederschrift) vor und stellt sie in den Kontext der Rahmenbedingungen in Europa.

Außerdem informiert er über die Projekte BALTCOAST und CoPraNet (Coastal Practice Network) sowie das integrierte Küstenzonenmanagement (IKZM) in Schleswig-Holstein im Rahmen des CoPraNet-Projektes.

Als Fazit stellt er fest, dass die Raumordnung ihren Beitrag zu einer europäischen Meerespolitik leiste, es jedoch für eine verbindlichere grenzüberschreitende Planung an einer verbindlichen europäischen Raumordnungsperspektive und zum Teil auch den richtigen Partnern fehle.

Die INTERREG-Projekte seien durch einen hohen Verwaltungsaufwand gekennzeichnet und es gebe bei der Projektabwicklung Reibungsverluste durch unterschiedliche haushaltsrechtliche Vorgaben des Landes und der Europäischen Union.

Im Bereich des integrierten Küstenzonenmanagements bestehe noch ein ungenutztes Potential, das durch den Aufbau und die Unterstützung von lokalen und regionalen Netzwerken und die Förderung von geeigneten Instrumenten im Rahmen eines grenzüberschreitenden IKZM nutzbar gemacht werden müsse.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Meeresumwelt

- Dr. Bernd Scherer, Leiter des Referats „Meeresschutz und Nationalpark“,
Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes
Schleswig-Holstein

(siehe auch Anlage 11 und Anlage 12 zu dieser Niederschrift)

Herr Dr. Scherer verweist auf seine schriftliche Stellungnahmen (Anlage 11 zu dieser Niederschrift) und auf die bereits gehaltenen Vorträge und Diskussionen an diesem Tag und geht sodann kurz anhand einiger Folien (Anlage 12 zu dieser Niederschrift) auf die Bedeutung der Meeresumwelt und des Meeresschutzes im Gesamtfeld der maritimen Politikfelder ein. Einen Schwerpunkt legt er dabei auf die Marine Strategy der Europäischen Union, die den integrierten Ansatz verfolge, neben dem Umweltschutz als Schwerpunkt auch eine Verknüpfung mit Wirtschaft und Sozialem zu schaffen. Außerdem hebt er die besondere Rolle Schleswig-Holsteins hervor.

Herr Dr. Scherer bezeichnet den Meeresschutz als unabdingbare Voraussetzung für die maritime Wirtschaft Schleswig-Holsteins, insbesondere auch für den starken Bereich der Tourismuswirtschaft im Lande. Unter diesem Gesichtspunkt, den Meeresschutz als wesentlichen Bestandteil für die maritime Wirtschaft in Schleswig-Holstein zu sichern, stünden die Aktivitäten des Umwelt- und Landwirtschaftsressorts in der Meerespolitik.

Herr Dr. Scherer resümiert, die Balance zwischen den verschiedenen Meerespolitikbereichen dürfe nie in Frage gestellt werden, denn gerade auch eine Entwicklung in dem Wirtschaftsbereich Tourismus sei im Land nur möglich, wenn alle Politikbereiche Hand in Hand vorangetrieben würden. Als positives Beispiel für das Zusammenspiel der unterschiedlichen Bereiche nennt er die Nationalparks in Schleswig-Holstein, die in diesem Jahr zwanzigjähriges Jubiläum feiern könnten.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Diskussion/Aussprache

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Ritzek führt Herr Liebrecht aus, es sei sehr schwierig, die Anforderungen an ein integriertes Küstenzonenmanagement (IKZM) zu formulieren. Wichtig sei, die Kommunikation zwischen allen Beteiligten zu fördern, um zum Beispiel die Frage zu klären, was ein gutes integriertes Küstenzonenmanagement ausmache.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Verschiedenes - Terminplanung

Umdruck 16/13 (neu)

Die Ausschussmitglieder beschließen die in Umdruck 16/13 (neu) vorgeschlagenen Ausschusstermine für das laufende Jahr.

Die Vorsitzende, Abg. Höfs, schließt die Sitzung um 13:00 Uhr.

gez. Astrid Höfs
Vorsitzende

gez. Dörte Schönfelder
Geschäfts- und Protokollführerin