

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

16. WP - 36. Sitzung

am Mittwoch, dem 6. Dezember 2006, 10:00 Uhr  
im Sitzungszimmer 383 des Landtages

### **Anwesende Abgeordnete**

Hans-Jörn Arp (CDU)

Vorsitzender

Johannes Callsen (CDU)

Jürgen Feddersen (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Thomas Stritzl (CDU)

Anette Langner (SPD)

Regina Poersch (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Dr. Heiner Garg (FDP)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Weitere Abgeordnete**

Lars Harms (SSW)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Ertüchtigung der Bahnstrecke Kiel-Lübeck; hier: 2. Ergänzungsvereinbarung zur Fortführung der Planung</b>	<b>4</b>
<b>2. Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn</b>	<b>5</b>
- Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/560 Nr. II	
- Mündlicher Bericht der Landesregierung (zur abschließenden Beratung)	
<b>3. Entwurf eines Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Art. 143 c Abs. 1 GG zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (GVFG-SH)</b>	<b>9</b>
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/1067	
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/1102	
<b>4. Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) hier: Anmeldung des Landes Schleswig-Holstein zum 36. Rahmenplan für den Zeitraum 2007 bis 2010 (2011)</b>	<b>10</b>
Bericht der Landesregierung Drucksache 16/1111	
<b>5. Verschiedenes</b>	<b>11</b>

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

Punkt 1 der Tagesordnung:

**Ertüchtigung der Bahnstrecke Kiel-Lübeck;  
hier: 2. Ergänzungsvereinbarung zur Fortführung der Planung**

hierzu: Umdruck 16/1471

Die Ausschussmitglieder nehmen ohne weitere Aussprache eine mündliche Darstellung durch RL Riedel zur 2. Ergänzungsvereinbarung zur Fortführung der Planung auf der Bahnstrecke Kiel-Lübeck zur Kenntnis (s. Umdruck 16/1471).

Der Vorsitzende, Abg. Arp, weist darauf hin, dass sich der Finanzausschuss in seiner morgigen Sitzung ebenfalls mit diesem Thema befassen werde und über die Einwilligung in die Vorlage des MWV (Umdruck 16/1471) entscheiden werde.

Punkt 2 der Tagesordnung:

### **Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/560 Nr. II

Mündlicher Bericht der Landesregierung (zur abschließenden Beratung)

(überwiesen am 22. Februar 2006)

Auf die Frage von Abg. Matthiessen, wie sich die Landesregierung nach den auf Bundesebene gefallenen Entscheidungen nunmehr zur Frage des Börsengangs der Deutschen Bahn positioniert habe, erklärt St'in Wiedemann einleitend, dass sich M Austermann stets gegen eine vollständige Trennung von Netz und Betrieb ausgesprochen - dies sei auch jetzt noch seine Position - und stattdessen für das Eigentumsmodell oder für den Erhalt des Status quo, also für den Verzicht auf einen Börsengang, votiert habe. Hier gelte es, insbesondere schleswig-holsteinische Interessen im Auge zu haben, denn die Gefahr, dass bestimmte und aus der Sicht der Bahn nicht sehr lukrative Strecken dann stillgelegt werden könnten, wenn es eine Überführung in den rein privatrechtlichen Bereich gäbe, wäre sehr groß. Bisher sei man ja mit der Bahn, was schleswig-holsteinische Strecken betreffe, in guten Gesprächen.

RL Riedel erläutert, dass das inzwischen zwischen den Koalitionsfraktionen in Berlin vereinbarte neue Modell auch von der Verkehrsministerkonferenz bewertet worden sei. Aus Sicht Schleswig-Holsteins sei es bei dieser Frage immer wichtig, dass es keine Konzentration des Schienennetzes nur auf die profitablen Strecken gebe, denn in Schleswig-Holstein seien nun einmal nicht alle Strecken so wirtschaftlich, dass dort die Bahn von sich aus investiere. Schleswig-Holstein habe auch immer versucht zu erreichen, dass faire Rahmenbedingungen für den Wettbewerb erhalten blieben und dass das auch bisher schon mit hohen Steuermitteln aufgebaute Schienennetz nicht kurzfristig Renditeerwartungen von Privaten nach dem Börsengang unterworfen würde.

Das jetzt hierzu auf dem Tisch liegende Modell bedeute einen Börsengang der Bahn ohne das Schienennetz; die Infrastruktur bleibe im juristischen Eigentum des Bundes, werde aber für die nächsten Jahre von der DB Netz bewirtschaftet. So erhalte man auf der einen Seite Synergieeffekte zwischen Netz und Betrieb und erreiche auf der anderen Seite trotzdem eine Trennung. Die im Grundgesetz verankerte Infrastrukturverantwortung des Bundes solle durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung so gestaltet werden, dass der Einfluss des Bundes

auf das Netz weiterhin sichergestellt sei. Die Bahn brauche das Netz, um es beim Börsengang mit bilanzieren zu können und so genügend Eigenkapital zu haben. Dies solle durch diese Vereinbarung und dadurch gewährleistet werden, dass die Bahn das Netz auch mit bilanzieren könne.

Die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz gingen ebenfalls in die Richtung, dass man bei der jetzt erfolgenden Umsetzung in ein Privatisierungsgesetz besser als bisher eingebunden werde und dass somit durch eine Mitsprache bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auch die schleswig-holsteinische Landesregierung die Interessen des Landes bei den Strecken vor Ort wahrnehmen könne und das Schienennetz hier auch in einem guten Zustand bleibe.

Abg. Dr. Garg möchte in der folgenden Aussprache konkret wissen, ob die Landesregierung den nunmehr in Berlin getroffenen Kompromiss mittrage oder ob die politische Spitze des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr eine differenzierte Auffassung zu dem habe, was in Berlin verhandelt worden sei. Denn nach den Erfahrungen mit dem Wettbewerb in Schleswig-Holstein müsse das Land ja ein Interesse daran haben, dass es zu keinem integrierten Börsengang komme, weil dann nämlich der Wettbewerb auf der Schiene nicht so gewährleistet sei, wie man sich das hier wünschen müsste.

St'in Wiedemann erwidert, dass sie den ersten Teil der Eingangsfrage von Abg. Dr. Garg im Prinzip bejahen könne. Das MWV werde versuchen, die Interessen, die Schleswig-Holstein dabei habe, zu realisieren. Dies beziehe sich sowohl auf die Optimierung des Schienennetzes als auch auf die Gewährleistung der Errungenschaften, die es in Schleswig-Holstein in Bezug auf den Wettbewerb gebe. Die Bahn dazu zu veranlassen, Wettbewerber zuzulassen und sie nicht zu behindern, sei durchaus ein Geschäft, das man hier in Schleswig-Holstein bisher schon intensiv betreibe.

Abg. Dr. Garg fragt nach, wie denn der Einfluss auf die DB geltend gemacht werden solle, dass andere Wettbewerber nicht diskriminierend behandelt würden, wenn das Berliner Modell zum Tragen komme. Dies sei ja gerade die Schwierigkeit bei dem jetzt gefundenen Kompromiss, dass man nicht klar in einer Position der Stärke gegenüber der Bahn auftreten könne. Die Verhandlungsposition sähe ja ganz anders aus, wenn eine strikte Trennung von Netz und Betrieb vereinbart worden wäre.

St'in Wiedemann betont, dass man diese Frage nicht schwarz oder weiß sehen dürfe, denn einerseits sei man daran interessiert, dass das Netz nicht unter rein kommerziellen Gesichtspunkten betrachtet werde - es müsse ja das Interesse des Landes sein, dass in die Strecken

investiert werde, in die Bahnhöfe -, und andererseits gehe es um den Schutz der Wettbewerber. Es sei richtig, dass bei dem in Berlin gefundenen Kompromiss Letzteres nicht gerade optimal zu regeln sei. Deshalb werde man hier vor Ort tätig werden müssen, was aber auch in ständigen Gesprächen ohnehin schon geschehe.

Abg. Callsen fragt vor dem Hintergrund des Diskussionsverlaufs Abg. Matthiessen, ob er den Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Nummer II der Drucksache 16/560 aufrechterhalten wolle oder ob auch er meine, dass mit dem Berliner Kompromiss die politische Zielsetzung des Antrages abgearbeitet sei.

Abg. Harms erinnert an den einstimmig gefassten Beschluss des Schleswig-Holsteinischen Landtages in der vergangenen Wahlperiode zur kompletten Trennung von Netz und Betrieb. Ihn, Abg. Harms, interessiere an dieser Stelle schon, ob man nun regelmäßig damit rechnen müsse, dass der Landtag zwar etwas beschließe, dass aber die Landesregierung dann auf Bundesebene etwas anderes vertreten würde.

Abg. Matthiessen unterstreicht, dass die Nummer II des Antrages seiner Fraktion nach wie vor zur Abstimmung stehe. Im Übrigen wolle er an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen, dass es unter Wirtschaftswissenschaftlern, unter Wettbewerbspraktikern völlig unstrittig sei, dass die Trennung von Netz und Betrieb eine essentielle Voraussetzung für Wettbewerb in diesem Bereich sei. Hierzu habe man bisher in Schleswig-Holstein sehr gute Erfahrungen sammeln können und es gebe auch eindeutige Beschlüsse, die seiner Meinung nach auch fortgelten würden. Auch er, Abg. Matthiessen, könne nur feststellen, dass sich M Austermann bisher daran nicht orientiert habe.

St'in Wiedemann erwidert auf die Fragen beziehungsweise Feststellungen der Abgg. Harms und Matthiessen, dass der gefundene Kompromiss jedenfalls wirtschaftlich zunächst einmal eine Trennung von Netz und Betrieb bedeute und dass er die Interessen beider Seiten - Wettbewerb und Optimierung der Schieneninfrastruktur - vereine. Deshalb halte sie den Kompromiss aus Sicht Schleswig-Holsteins für eine sehr sinnvolle Lösung. Dabei sei aber auch klar, dass Bedenken hinsichtlich der Wettbewerber zu Recht bestünden, dass man aber wie in der Vergangenheit versuchen werde, dort zu intervenieren, wo diesbezüglich Probleme bestünden.

In Beantwortung der in der folgenden weiteren Diskussion aufgeworfenen Fragen erinnert RL Riedel daran, dass es noch keine gesetzliche Grundlage für das gebe, was jetzt als Kompromiss verabredet worden sei. Es handele sich um einen politischen Kompromiss mit relativ deutlichen Eckwerten. Aber wie so oft stecke der Teufel auch hier im Detail und es gehe nun

darum, ein Privatisierungsgesetz zu erarbeiten, in dem auch klar die Verantwortlichkeiten geregelt werden müssten. Die Verantwortlichkeiten müssten dabei vom Bund durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bis ins Einzelne festgelegt werden und der Bund müsse sagen, was er wolle und was er von der Bahn, die jetzt das Netz bewirtschaften solle, verlange - begleitet durch ein Controllingssystem und all das, was jetzt aufgebaut werden müsse. Als Eckpunkt habe man die juristische Trennung und man habe die Aussage, dass die Bahn das Netz bewirtschaften solle.

Im weiteren Schritt - so fährt RL Riedel fort - sei dann auch darauf zu sehen, ob die Regulierungsinstrumentarien, die gerade verschärft und verbessert worden seien - es gebe nicht nur das Eisenbahnbundesamt, sondern auch eine Bundesnetzagentur -, für den Wettbewerb, für die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung des Netzes eventuell noch weiter fortentwickelt werden müssten. Dies hätten auch die Verkehrsminister so beschlossen und hätten an den Bund herangetragen, dass sie beim Privatisierungsgesetz mitreden wollten und dass sie wissen wollten, wie und in welchem Zustand das Netz bewirtschaftet werden solle. Insofern handele es sich hier bei dem in Rede stehenden Kompromiss um eine Lösung, in der sich alle Seiten gut wiederfinden könnten.

Im Folgenden einigen sich die Ausschussmitglieder darauf, in der heutigen Sitzung noch keine Beschlussempfehlung zur Nummer II der Drucksache 16/560 zu verabschieden. Die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen werden gebeten, bis zur nächsten Sitzung des Ausschusses am 17. Januar 2007 eine möglichst gemeinsam getragene Formulierung zu erarbeiten und dem Ausschuss dann zur Beschlussfassung vorzulegen.

Auf Bitten von Abg. Matthiessen werden die Vertreter des MWV dem Ausschuss den Wortlaut des Entschließungsantrages der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und SPD zuleiten.



Punkt 3 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Art. 143 c Abs. 1 GG zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (GVFG-SH)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 16/1067

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/1102

(überwiesen am 29. November 2006)

Abg. Schröder weist zu dem Änderungsantrag Drucksache 16/1102 darauf hin, dass bereits in der Vergangenheit Fahrradverkehrsanlagen sehr intensiv bezuschusst worden seien und dass auch bisher schon eine fast hälftige Förderung des ÖPNV und des Straßenbaus aus den zur Verfügung stehenden Fördertöpfen erfolgt sei. - Mit der ausdrücklichen Feststellung zu Protokoll, dass Schleswig-Holstein in dieser bisherigen Praxis inhaltlich so weiter verfahren solle, wird der Änderungsantrag Drucksache 16/1102 von Abg. Matthiessen zurückgezogen.

Der Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/1067, wird sodann dem Plenum des Landtages einstimmig zur unveränderten Annahme vorgeschlagen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA)**

**hier: Anmeldung des Landes Schleswig-Holstein zum 36. Rahmenplan für den Zeitraum 2007 bis 2010 (2011)**

Bericht der Landesregierung  
Drucksache 16/1111

hierzu: Umdrucke 16/1570, 16/1571

Auf eine Frage von Abg. Dr. Garg zum Finanzierungsplan 2007 bis 2011 auf Seite 10 der Vorlage Drucksache 16/1111 Nr. 4, zusätzliche Landesmittel, erklärt AL Dr. Haass, dass das Land 25 Millionen € zusätzlich im Landeshaushalt ausgewiesen habe, dass man sich an dieser Stelle aber nicht in die Pflicht nehmen lassen wolle; deshalb sei diese Position gegenüber dem Bund nicht angegeben worden.

Einstimmig schlägt der Ausschuss dem Plenum des Landtages vor, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 16/1111, zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Abg. Harms bittet unter Bezugnahme auf das Ergebnis einer Ortsbegehung des Petitionsausschusses zur Planung der Ortsumgebung B 5 Hattstedt-Bredstedt um eine Information über den Fortgang dieser Angelegenheit. - St'in Wiedemann sagt eine schriftliche Berichterstattung zu.

Abg. Harms greift sodann den vom Landtag angenommenen Antrag der Fraktionen von CDU und SPD betr. Neuausrichtung des Tourismus in Schleswig-Holstein, Drucksache 16/1081, auf und schlägt vor, den für Februar 2007 im Wirtschaftsausschuss erwarteten Bericht des MWV zum Anlass für eine umfassende Erörterung des Tourismuskonzeptes in Schleswig-Holstein mit der TASH und weiteren touristikbefassten Organisationen und Verbänden zu nehmen. - Abg. Matthiessen bittet darum, dabei auch den Bereich des Wassertourismus speziell mit zu berücksichtigen. - Die Ausschussmitglieder kommen überein, sich im ersten Quartal 2007 mit dem Thema Tourismus zu beschäftigen und dazu auch Vertreter der Tourismuswirtschaft einzuladen. Der von den Fraktionen gewünschte Kreis der Teilnehmer an dieser Sitzung soll so bald wie möglich der Geschäftsführung des Ausschusses gegenüber benannt werden.

Die vom Ausschuss in der Sitzung am 22. November 2006 in Aussicht genommene Informationsreise zur ITB 2007 wird im Folgenden dahin gehend konkretisiert, dass die Reise in dem Zeitraum vom 7. bis 9. März 2007 stattfinden soll. Als Schwerpunkte der Tagesordnung für diese Reise werden neben dem Messebesuch ein Treffen mit norddeutschen Parlamentariern zum Thema Tourismus, ein Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister sowie ein Austausch über bahnspezifische Themen aus schleswig-holsteinischer Sicht mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG vereinbart.

Der Vorsitzende, Abg. Arp, schließt die Sitzung um 11:20 Uhr.

gez. Hans-Jörn Arp

Vorsitzender

gez. Petra Tschanter

Stellv. Geschäfts- und Protokollführer