



Plenarprotokoll

33. Sitzung

Freitag, 2. Juni 2006

Niederdeutsch-Förderung in Schleswig-Holstein	2300	Beschluss: Durch Berichterstattung der Landesregierung erledigt.....	2306
Antrag der Fraktionen von CDU und SPD Drucksache 16/767		Entwicklung der Ostseehäfen	2306
Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident.....	2300	Bericht der Landesregierung Drucksache 16/772	
Frauke Tengler [CDU].....	2301	Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.....	2306
Klaus-Peter Puls [SPD].....	2302	Hans-Jörn Arp [CDU].....	2308
Dr. Ekkehard Klug [FDP].....	2303	Thomas Rother [SPD].....	2309
Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	2304	Dr. Heiner Garg [FDP].....	2311
Anke Spoorendonk [SSW].....	2305	Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	2312

Lars Harms [SSW].....	2313	Verhandlungen über die Meldung des Vorlandes von St. Margarethen als FFH-Gebiet.....	2333
Wolfgang Kubicki [FDP].....	2314		
Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss und den Europa- ausschuss zur abschließenden Be- ratung.....	2315	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/784	
Anbindung von Kiel an den Flug- hafen Hamburg sicherstellen.....	2315	Dr. Christian von Boetticher, Mi- nister für Landwirtschaft, Um- welt und ländliche Räume.....	2333, 2340
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/509 (neu)		Günther Hildebrand [FDP].....	2334
Bericht und Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses Drucksache 16/759		Jens Magnussen [CDU].....	2335
Hans-Jörn Arp [CDU], Berichter- statter.....	2315	Detlef Buder [SPD].....	2336
Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	2316, 2322	Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	2337, 2339
Thomas Stritzl [CDU].....	2317, 2324	Lars Harms [SSW].....	2338
Bernd Schröder [SPD].....	2318	Peter Harry Carstensen, Minister- präsident.....	2339
Dr. Heiner Garg [FDP].....	2319	Ursula Sassen [CDU].....	2340
Lars Harms [SSW].....	2320	Beschluss: Durch Berichterstattung der Landesregierung erledigt.....	2341
Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.....	2321	Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Durchführung von Reihenuntersuchungen (RUG).....	2341
Manfred Ritzek [CDU].....	2324	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/632	
Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2325	Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 16/747	
Beschluss: Ablehnung des Antrages Drucksache 16/509 (neu).....	2325	Siegrid Tenor-Alschausky [SPD], Berichterstatterin.....	2341
Erhalt des Staatsforstes Christians- lust.....	2326	Beschluss: Verabschiedung.....	2341
Antrag der Fraktionen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 16/782		Eigenkapitalsituation im Mittel- stand.....	2341
Günther Hildebrand [FDP].....	2326	Antrag der Fraktionen von CDU und SPD Drucksache 16/783	
Hartmut Hamerich [CDU].....	2327	Beschluss: Annahme.....	2341
Detlef Buder [SPD].....	2328	Landwirtschaftliche Sozialversi- cherung.....	2341
Karl-Martin Hentschel [BÜND- NIS 90/DIE GRÜNEN].....	2329	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/585	
Lars Harms [SSW].....	2330	Bericht und Beschlussempfehlung des Umwelt- und Agrarausschusses Drucksache 16/744	
Dr. Christian von Boetticher, Mi- nister für Landwirtschaft, Um- welt und ländliche Räume.....	2332		
Beschluss: Ablehnung.....	2333		

Klaus Klinckhamer [CDU], Berichterstatter.....	2341	Stellungnahme in dem Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht zu den angegriffenen Verfahren des Oberlandesgerichtes Karlsruhe sowie des Amtsgerichtes Waldshut-Tiengen.....	2343
Beschluss: Annahme.....	2341	Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses Drucksache 16/791	
Änderung des Sozialgesetzbuches II (SGB II).....	2341	Werner Kalinka [CDU], Berichterstatter.....	2343
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 16/673		Beschluss: Annahme.....	2343
Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 16/745		Krankenhausfinanzierung in Schleswig-Holstein.....	2343
Siegrid Tenor-Alschausky [SPD], Berichterstatterin.....	2342	Bericht der Landesregierung Drucksache 16/776	
Beschluss: Ablehnung.....	2342	Beschluss: Überweisung an den Sozialausschuss und den Finanzausschuss zur abschließenden Beratung.....	2343
Bezuschussung der Beratungsarbeit der Arbeitsloseninitiativen.....	2342	Auswirkung des Aufstallungsgebotes auf die Geflügelwirtschaft in Schleswig-Holstein.....	2343
Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 16/582		Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/785	
Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 16/789		Beschluss: Annahme in geänderter Fassung.....	2344
Siegrid Tenor-Alschausky [SPD], Berichterstatterin.....	2342		
Beschluss: Annahme des Antrages in der Fassung der Drucksache 16/789.....	2342		
Appell an die Kommunen in Schleswig-Holstein zur Beteiligung von Menschen mit Behinderung.....	2342	* * * *	
Beschlussempfehlung des Sozialausschusses Drucksache 16/790		Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident	
Siegrid Tenor-Alschausky [SPD], Berichterstatterin.....	2342	Dr. Christian von Boetticher, Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume	
Dr. Heiner Garg [FDP].....	2342	Rainer Wiegard, Finanzminister	
Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2343	Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr	
Beschluss: Annahme.....	2343	* * * *	

Beginn: 10:02 Uhr

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Ich eröffne die heutige Sitzung und begrüße Sie alle sehr herzlich.

Erkrankt sind Frau Abgeordnete Schlosser-Keichel und Frau Ministerin Dr. Trauernicht. Wir wünschen den Kolleginnen auch von dieser Stelle noch einmal gute Besserung.

(Beifall)

Beurlaubt sind die Abgeordneten Angelika Birk und Klaus Müller. Wegen dienstlicher Verpflichtungen auf Bundesebene sind ferner Frau Ministerin Erdsiek-Rave sowie die Minister Döring und Stegner für den heutigen Tag beurlaubt.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, teile ich Ihnen mit, dass sich die Fraktionen darauf verständigt haben, den Tagesordnungspunkt 29 mit einer Redezeit von jeweils fünf Minuten zu beraten statt, wie ursprünglich vorgesehen, mit jeweils zehn Minuten.

Auf der Tribüne begrüße ich Besucher von den Beruflichen Schulen am Ravensberg in Kiel und vom Berufsbildungswerk Kiel. - Seien Sie uns herzlich willkommen!

(Beifall)

Wir treten in die Tagesordnung ein. Ich rufe Tagesordnungspunkt 8 auf:

Niederdeutsch-Förderung in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/767

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall.

Mit dem Antrag wird ein Bericht in dieser Sitzung erbeten. Ich möchte Sie somit zunächst um Abstimmung über den Berichts Antrag bitten. Wer für die Abgabe des Berichtes in der heutigen Sitzung ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Es ist einstimmig so beschlossen.

Dann hat Herr Ministerpräsident Peter Harry Carstensen zu seinem Bericht das Wort.

Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident:

Leve Fru Präsidentin! Ick weet nich, wat de datwischen ropen doot, se harrn dat ok op Plattdüütsch moken kunnt.

(Heiterkeit)

Plattdüütsch is mien Heimatsprook. Plattdüütsch is de Sprook, de wi bi uns bi't Huus snackt hem, in Plattdüütsch föhlt man sik wohl, man kann mennigmol in Plattdüütsch sik veel beter utdrücken - tominnst bi't Huus mit de Navers -, as wat man dat in Hochdüütsch moken deit.

(Zuruf von der SPD)

Ja, dat is in de Politik villicht mennigmol richtig, wenn man dor Plattdüütsch snacken deit. Man kriggt ok en annere Stimmung bi't Snacken. Wi hebbt aver ok al en Situatschoon hatt - un dat hett sik en beten spgelt in de hochdüütsche Utdruckswies „Niederdeutsch“, - Hochdeutsch und Niederdeutsch, Hochwild und Niederwild -, dat wi dat Plattdüütsche mennigmol so'n beten ünner de Deck holen hebbt, schenierlich und villicht ok ut annere Gründe. Bi mit bi't Huus worr binnen in't Huus hochdüütsch schnackt, un wenn wi rutkemen in de Stall un na buten güngen na de Navers, denn hebbt wi plattdüütsch schnackt. Un ik glööv, dat is ganz wichtig, dormit wi unse Identität un unse Kultur fastholen doot, dat wi en ganz Deel moken doot, üm düsse Sprook bi de jungen Lüüd to holen.

Ik glööv, de Förderung dörch dat Land kann sik intwischen sehn loten. Un dorbi is de Europäische Charta för de Regional- un Minderheitensproken, de siet den 1. Januar 1999 als Bundesgesetz in Kraft is, en ganz wichtigen Punkt. Dat Plattdüütsche warrt in de Charta ünner Anhang III na Teil III schützt.

Dat heet, dat Land Schleswig-Holstein hett 35 verschedene Verpflichtungen in de Bereiche Bildung, Verwaltung, Medien un Kultur övernahmen, um dat Plattdüütsche as Regionalsprook, as de Sprook vun unse Heimat to stärken. Un wi mööt laufend berichten, un wenn wi jetzt tweemol berichtet hem, denn süht man ok de Entwicklung, de sik dor wiesen deit. Ik glööv, dat dat richtig is, dat wi disse Entwicklung beobachten doon un uns ok inklinken doon. De Chef vun de Staatskanzlei - dat is Heinz Maurus, de twor vun Sylt kummt, aver geboorn is in Bayern; sien Plattdüütsch is nich goot, aver sien Friesisch is beter as mien, dat weet ik intwischen - hett disse Empfehlung den Landdagspräsidenten as Vörsitter vun de Beirat für Niederdeutsch toleidt, so dat ganz in Roh in de Beirat över dat Plattdüütsche beroden warm kann. Ik glööv, in de gegenwärtige Legislaturperiod schall de Bericht 2007 vörleggt warrn. So hett de Europa-Utschuss dat fastleggt. In disse Sprachenchartabericht warrt de Landesregierung wedder för all de na de Sprokencharta schützte Minderheits- un Regionalsproken in Schleswig-Holstein de Umsetzungsstand dor nawiesen.

(Ministerpräsident Peter Harry Carstensen)

In Vörgriff dorop - un weil Se mi in de Andrag Drucksache 16/767 dorna fraagt hem, will ik ganz kort berichten, dat för de Regionalsprook Plattdüütsch de Expertenuttschuss faststellt hett, dat sik de Ümsetzungsstand verbetert hett. Vun de 35 övernahmen Verpflichtungen ut Deel III in de Charta sünd ungefähr 20 as ümsett antosehn und 10 as delwies oder as förmlich erfüllt. Dree Johr dorvör weern dat blot 17, de ümsett weern, un 8, de as uneingeschränkt ümsett antosehn weern. Dorna is de Tall vun de nich erfüllten Verpflichtungen vun 10 op 5 torüchgahn.

An besten süht dat natürlich ok in den Bereich vun de Kultur ut. Ik will mi dor ganz herzlich bi den NDR bedanken, de sik för dat Plattdüütsche recht opsloten wiest. Un ik will mi deswegen bedanken, nich blots, weil se Tiet för de Sendung dorför to Verfügung stelln, sünnern weil se ok dorför sorgt hem, dat dat Plattdüütsche nich blots Folklore is, dat dat Plattdüütsche nich blots wat Lustiges, wat Fröhliches is, sünnern ok weil plattdüütsche Lüüd in disse Sprook genauso dat erleben doon, wat anere erleben, un dat dor Kultur mit mookt warrt.

(Beifall im ganzen Haus)

Wer sik mol de Möög mookt un to'n Bispill Klaus Groth lesen deit, siene olen plattdüütschen Gedichten, siene plattdüütschen Geschichten, de weet, dat veel Kultur in dat Plattdüütsche binnen is.

Ik heff Caroline Schwarz to miene Beopdroogte för Minderheiten un Kultur beropen. To ehre Opgoven höört dat ok, dat se mi över de Situatschoon vun dat Plattdüütsche in't Land berichten deit. Ik glööv, dat, wat intwischen opleggt worrn is, is recht veel: vele lütte Böker; ik heff hier en poor för de lütten Kinner: „Regenleed“ oder „Kannst du Riemels moken?“ - Dat sünd Bemöhungen, dat Plattdüütsche dor, wo nich blots noch Plattdütsch in de Familie snackt ward, wedder lebennig to moken.

Wenn dor, ik harr meist seggt, „gemischt Verheiratete“ sünd, de een kann Plattdüütsch, de annere kann blot Hochdüütsch, denn liggt dat in de Natur vun de Sook, dat se binnen un mit de Kinner ok Hochdüütsch schnackt. Insofern is dat nootwennig, dat wi uns ok buten bedanken, nämlich bi dejenigen, de mit unsere Kinner to doon hem, in de Kinnergoorns, in de Scholen, in de Hoochscholen un ok bi dat Zentrum för Plattdüütsch in Leck un in Ratzeburg, bi den Plattdüütschen Heimatbund, bi den Plattdüütschen Raat un bi dat Institut för plattdüütsche Sproken un bi vele, vele, de sik ehrenamtlich dormit beschäftigen. Plattdüütsch gehöört in de Familien. Wer dat bi't Huus nich lehrt, de warrt dat Gefühl för dat Plattdüütsche ok nich kriegen. Wi

wüllt dit Gefühl röverbringen, wi wüllt dorför sorgen, dat disse Heimatsprook, de uns vertrouut is un in de wi uns ünnerholen un de en grote Deel vun unse Kultur un Geschicht utmoken deit, bi uns in't Land Schleswig-Holstein erholen blifft.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Velen Dank för de plattdüütsche Bericht, Herr Ministerpräsident. Nu wülln wi schnacken doröver. Dat Woort hett as Erste de Abgeordnete Frauke Tengler.

Frauke Tengler [CDU]:

Fru Präsidentin! Min leve Damen un Herrn! Leve Kollegen! 1999 un 2003 harrn wi de letzten Debatten in de Landdag över uns Heimatsprook. Klaus-Peter Puls un ik menen, dat kunn mol wedder Tiet warn, dat dat mol wedder nödig weer, dat wi daröver schnacken. Aver nich blots wegen de Tiet, nee, wegen dat, wat löppt, und dat, wat nich rund löppt. Dat weer schön, wenn de Ministerpräsident tohören kunn, Herr Oppositionsführer. Kunnen Se em mol en Ogenblick in Roh loten?

(Heiterkeit)

Wat nützt dat Plattdüütsche, wenn wi ümmer seggen, wie wichtig unse Sprook för uns Land is - un wi benutzen disse Sprook nich in unse Landdag! Villicht - dat hett de Ministerpräsident ok all seggt - schullen wi de Schwattbrothemen wie Bildung, Verwaltungsstrukturreform un Huusholt mol op Plattdüütsch beschnacken. Ik glööv, dor kunn en Masse klorer warn.

Ik bedank mi bi de Ministerpräsident för sien geschmeidigen Bericht. Vun 1996 bit 2005 harrn wi en hochdüütschen Ministerpräsident un en plattdüütsche Landdagspräsident, nu is dat umgekehrt. Dor weren de Plattdüütschen ganz besünners fröhlich to, un so kunnen se dat denn ok ganz schwoor, eigentlich gor nich verstohn, dat de Ministerpräsident siene Beopdroogte för de Minderheiten de Kultur mitgeven hett un seggt hett, in de Kultur is dat Nedderdüütsche mit binnen. Dor wüllen wi uns nu nich mehr över strieden, man kann dat so un so sehn. De Ministerpräsident hett al darop henwiest, dat wi mit de Verpflichtungen vun de EU-Charta na de Deel III noch nich ganz liek vör sünd, aver op en gude Weg. Nu warrt dat denn jo interessant, wenn wi de nien Empfehlungen vun de letzte Överprüfung to sehn kriegen. De Chef vun de Staatskanzlei, teemlich unplattdüütsch, hett de Empfehlungen al wiederlangt an de Landdagspräsident för de Biraat

(Frauke Tengler)

för Nedderdüütsch. Denn möten wi jo blots noch tosomenkomen. Wi un de Plattdüütschen freuen uns denn ok op 2007, dor giff dat en nie Sprachenchar-
tabericht. Wi sünd uns all enich, dat dat Plattdüütsche en wichtige Deel vun de schleswig-holsteini-
sche Kultur un Identität is. De Ministerpräsident hett dat ok noch mol seggt. We moken uns aver ok Sorgen, dat dat Plattdüütsche ümmer wieder torüch-
geiht, dat ümmer weniger Lüüd plattdüütsch schnacken. Un denn sünd wi uns wedder enich, dat dor wat för daan warrt, dat dat nich passeert. Un wiel de Plattdüütschen keen Jammerlappens un Jau-
lers sünd, will ik unbedingt seggen, wat goot löppt. Goot is, dat fastschreven is, jede Düütschlehrer mutt sik mit dat Plattdüütsche in de Utbildung be-
schäftigen. Wenn he dor keen Tüügnis för hett, kann he keen Examen moken. Nich so goot is, dat dat überhaupt nich fastliggt, mit wat se sik to be-
schäftigen hem: Wat möten Schölers un Lehrers überhaupt över dat Plattdüütsche weten? An de Uni in Kiel sünd se dorbi, dat so en beten tosomento-
stellen. Dat heet, de Inhalte sünd nich klar, nicht för de Lehrers, nich för de Schölers. Dat bedröppt ok de so genannte „Module“ för de Lehrerutbildung. Dat Problem is ok bekannt.

An den 22. September 2005 hett de Landdagspräsi-
dent in Berlin en Arbeitsgrupp vun den Biraat in-
sett, de sik mit eben disse Inhalte befoten schall. Also en Arbeitsgrupp hem wi, de mutt blots mol ta-
gen! Herr Landdagspräsident, kriegen Se doch de Arbeitsgrupp mol in de Gang!

Goot is, we hem in Schleswig-Holstein en Landes-
ploon för Nedderdüütsch. Schlecht is, dat de nich fortschreven warrt. Schon in September 2003 heff ik fordert, de Landesploon fortzuschriev. Wi bru-
ken en Übersicht, wer mookt wat, wann, wo un worüm för dat Plattdüütsche in Schleswig-Holstein. Dorför giff dat in Övrigen en gode Vörlaag vun Gunda Klatt, de dor schwoor an arbeidet hett.

Wir möten weten, wat löppt goot, wat löppt schlecht. Ik wies noch mol op Gunda Klatts Arbeit op disse Gebiet hen.

De Ministerpräsident hett sik bi all de Minschen be-
dankt, de helpen, dat Plattdüütsche to erholen. Dis-
se Dank slütt sik die CDU-Fraktion vull an.

Een Deel noch: Wi beiden Plattdüütschen, Klaus-
Peter Puls un ik, wüllt dorför sorgen un en Andrag moken an de Biraat för de Fortschrievung vun de Landesploon Nedderdüütsch in Schleswig-Holstein. Velen Dank!

(Beifall)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ik dank unse Kollegin Fru Tengler. - Nu schnackt Klaus-Peter Puls för de SPD.

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Fru Präsidentin! Leve Fruunslüüd un Mannslüüd! Wi hebbt al in de 90er John hier in't Parlament al-
lerhand opstellt för uns plattdüütsche Regional-
spook. 1994 hebbt wi dorför sorgt, dat dat Platt-
düütsche för Schleswig-Holstein för de Europäische Sprokencharta anmeldet worr; de Charta is in Bun-
desdag un Bundesraat ratifiziert worrn un nimmt uns as Land in de Plicht, dat Plattdüütsche to ple-
gen un to bewahren, in de Scholen, an de Universi-
täten, vör Gericht un in de Amtsstufen, überall, wo plattdüütsche Lüüd Plattdüütsch schnacken wüllt.

Wi künnt mit Fug un Recht seggen:

Schleswig-Holstein meerumschlungen, wo uns Platt noch wat bedüüt,

is dat europäisch gelungen, Platt to wohren för Land un Lüüd.

Björn hett seggt: Wat mutt, dat mutt, Heide dee, wat nödig weer,

un wi all hier op'n Dutt, harrn den Plattfoot in de Döör.

(Beifall)

1998 hebbt wi denn sogor den Kulturartikel för uns Landverfaten inföhrt, de dat Plattdüütsche extra nöömt. In Artikel 9 heet dat - free översett: Dat Land wohrt de nedderdüütsche Sprook un bringt er vöran. Wi wullen dormit ok en Teken setten för all de Inrichtungen un Institutschonen, de sik bi uns för dat Plattdüütsche insetten doot un de wi ok as Landesparlament för eren meist ehrenamtlichen Insatz blot vun Harten danken künnt. Un wat is hüüt? Schölers leest Platt, Peter Harry schnackt Platt un uns Vörsitter in Biraat Nedderdüütsch, Martin Kayenburg, is en Quiddje.

(Heiterkeit)

Mookt nix, nich jeder en mutt Platt schnacken, aver, leve Martin Kayenburg, af un an - Frauke hett dor all op hinweist - schullen wi uns överlegen, wat wi vun de Politik noch moken künnt, und af un an künnt wi ok den Biraat mol wedder inberopen.

Ok symbolisch is mennigmol al veel to bewirken. So geef dat siet bald 15 John bi uns in de Regierung ene „Beauftragte für Minderheiten und Niederdeutsch“. Ok dorop hett Fru Tengler eben hinweist. In den Koalitionsvertrag hebbt wi uns verpflichtet, den Amtsnoom zu beholn. Liekers heet de Deern in

(Klaus-Peter Puls)

de Staatskanzlei nu nich mehr „Beauftragte für Minderheiten und Niederdeutsch“, sünnern „Beauftragte für Minderheiten und Kultur“. Dat hett bi de Plattdüütschen Irritationen utlöst, un Frauke Tengeler un ik hebbt an unsen Ministerpräsidenten schreven - ik foot dat mol tosomen -:

Plattdüütsch tööv't se mit Geschnatter sehnlichst op den Landesvadder,

nüms versteiht, wenn he nich deit, wat nix kost un liekers freit.

(Heiterkeit)

Leider hett uns de Ministerpräsident torüchschreven, dat allens so blifft, as dat is. He wull uns woll ok mal wiesen, dat he nich ümmer blots de fründliche Peter Harry is, sünnern dat he af un an ok en echten Nordstrander Dickkopp sien kann.

(Heiterkeit und Beifall)

Dat uns Caroline nöömt warrt, mag en formale Sook sien, un dat is goot, wenn se sik denn inhaltlich ördentlich kümmern deit. Ok för uns all hier gifft dat inhaltlich sekerlich noch en beten wat to doon. Ik will dree Punkten nennen: So hebbt wie to'n Bispill jo grad den Bildungsopdrag för uns Kinner ok in dat Kinnergoornsgesetz rinschreven. Schullen wi nich utdrücklich dorto schrieven, dat dat sünnlicher ok för Plattdüütsch un Freesch gellen schall, jedenfalls in de Rebeten vun uns Land, wo noch Plattdüütsch leevt?

Tweten Punkt: Wi hebbt ok gode Regeln för Plattdüütsch bi Studenten un Referendaren för dat Lehramt Düütsch. Se mööt ok Plattdüütsch beleggen. Man wi weet ut uns egen School- un Studententied doch, dat man tietökonomisch blots de Fächer richtig för vull nimmt, in de man ok Klausuren schrieven mutt. Dat heet, wi möt dorhin kamen, dat dat, wat in Plattdüütsch leistet warrt, ok Noten kriggt.

En drüdden Punkt: An de Universität Flensburg hebbt wi dat noch nich hinkregen, en Professur för Plattdüütsch intorichten. Forschen un Lehren deit ok hier nödig, genau as in Kiel, wenn wi de richtige Substanz för dat Utbilden vun Lehrerstudenten in Plattdüütsch hebben wüllt. Ok dor mööt wi achteran sien.

Laten Se uns all tosomen dorför sorgen, dat dat Plattdüütsche in Schleswig-Holstein ok tokünftig leevt un leven kann!

(Beifall)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ik dank unsen Kolleg Klaus-Peter Puls ok för de feinen plattdüütschen Gedichte. Ich bin nicht sicher, ob unsere Zuhörer uns verstehen, aber ich hoffe, es motiviert sie, einmal ins Plattdeutsche herinzuhören.

Das Wort hat nun Herr Abgeordneter Dr. Ekkehard Klug für die FDP-Fraktion.

Dr. Ekkehard Klug [FDP]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Schleswig-Holstein ist ein multikulturell angelegtes Bundesland und deshalb beginne ich mit einer ersten hochdeutschen Debattenrede.

(Beifall des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Ich verstehe als gebürtiger Kieler zwar Niederdeutsch und Plattdeutsch sehr gut, aber sprechen kann ich es nicht - jedenfalls nicht gut. Deshalb rede ich hochdeutsch.

Der **Schleswig-Holsteinische Heimatbund** hat vor kurzem eine Situationsbeschreibung, eine Sachstandsbeschreibung in punkto Niederdeutsch in Schleswig-Holstein zu Papier gebracht. Dabei hat der Heimatbund zu Recht auf bemerkenswerte Erfolge hingewiesen, etwa auf die blühende Landschaft **niederdeutscher Bühnen** und auf die Teilnahme wirklich sehr vieler Schulen an plattdüütschen **Vorlesewettbewerben**. Es wurde natürlich auch auf die Verbesserungen, die im staatlichen Bereich bei der Verankerung des Niederdeutschen zustande gekommen sind - etwa durch die **Europäische Charta der Regional- und Minderheitensprachen** - hingewiesen.

Dann allerdings folgen in dem Papier des Heimatbundes auch einige nachdenklich stimmende Passagen. Sie wirken gewissermaßen wie ein kräftiger Regenguss auf die sonst allenthalben in Sachen Niederdeutsch verbreitete Schönwetterlaune. Ich zitiere einmal einen Abschnitt:

„Also - alles steht zum Besten für das Plattdeutsche. Wenn nicht die Wirklichkeit von Bildung, Ausbildung und die allgemeine Entwicklung von Sprachkompetenzen andere Tendenzen zeigten. In den Bildungsinstitutionen nimmt das Niederdeutsche Randplätze ein; kaum einer macht sich klar, dass das Niederdeutsche zu den kulturellen Überlieferungen und auch zur gegenwärtigen Kultur gehört, wie die Landesgeschichte, wie Literatur, wie Musik et cetera. Die Selbstständigkeit der niederdeutschen Kultur ist den we-

(Dr. Ekkehard Klug)

nigsten Menschen im Lande deutlich, auch wenn die Stigmatisierung der Sprache inzwischen aufgehört hat, ein Hemmnis für den Gebrauch und die Anerkennung des Niederdeutschen zu sein. Heute ist der Generationenbruch in der Weitergabe des Niederdeutschen das Haupthindernis ... Niederdeutsch kann nur in den Elternhäusern weitergegeben werden, ob nun Großeltern oder Eltern die Vermittler sind. Dies ist nicht Aufgabe der Schule; die Schule soll vielmehr mit dem Bereich der niederdeutschen Kultur bekannt machen und dafür sorgen, dass das Niederdeutsche als Gegenstand allgemeiner Bildung durchgesetzt wird und erhalten bleibt.“

Für die **Kultur- und Bildungspolitik** sind damit zentrale Aufgaben beschrieben, deren Erfüllung noch aussteht. Das Wissen um die **Eigenständigkeit** der **niederdeutschen Kultur** als wesentlicher Bestandteil der kulturellen Überlieferung bedarf einer breiteren und festeren Verankerung. Anders ausgedrückt - und das hat auch der Ministerpräsident eben so gesagt -: Das Niederdeutsche darf nicht in einige wohlgeleitene folkloristische Reservate abgedrängt werden.

(Beifall bei FDP, CDU und SPD)

Ich glaube, dass das ein ganz wesentlicher Punkt ist. Anders kommen wir bei der Verankerung des Niederdeutschen in unserem Land nicht voran.

Auch wenn man die Schülerinnen und Schüler in unserem Land - und insoweit würde ich gern über die Aussage aus dem Text des Heimatbundes hinausgehen - wirklich mit der niederdeutschen Kultur vertraut machen will, sind noch erhebliche zusätzliche Anstrengungen erforderlich.

Auf dem Landesfachtag Deutsch, bei dem sich vor gut einem Jahr in Kiel rund 1.200 Deutschlehrerinnen und Deutschlehrer getroffen haben, hat das holsteinische Zentrum für Niederdeutsch aus Ratzeburg unter anderem einen Infostand angeboten und **Unterrichtsmaterialien** präsentiert. Bei der Auswertung dieser Veranstaltung ist dann das Fazit gezogen worden, dass es vonseiten vieler Deutschlehrer noch Hemmnisse und Barrieren gibt, die überwunden werden müssen, um das Niederdeutsche im **Deutschunterricht** wirklich in der angemessenen Weise mit zu berücksichtigen und zu verankern. Im Erfahrungsbericht wird dies in dem Fazit, das die Veranstalter ziehen, ganz deutlich.

Dann noch ein Hinweis auf das, was recht gut läuft: Wir haben eine unglaublich aktive Niederdeutsch-Szene - ich sage es einmal so allgemein - im Land. Wir haben Vereine und Initiativen, die mit einer un-

gläublichen Kraft und einem bewundernswerten Engagement ihre Arbeit betreiben.

Ich will zum Schluss eine von der Internetseite PLATTNET.de berichtete schöne Geschichte ansprechen. Vor einigen Wochen gab es dort eine Pressemeldung, die ich sehr gut fand: „Plattdeutsch gegen Gewalt an Schulen“. Da wurde die Ministerin Erdsiek-Rave mit der Bemerkung zitiert: „Aufgrund des besonderen sprachintegrativen Konzeptes des nördlichsten Bundeslands sei es gelungen, Schüler verschiedenster kultureller Herkunft friedvoll miteinander in Kontakt zu bringen.“

Am nächsten Tag - dem 2. April - ist ein Hinweis nachgeschoben worden, dass es sich doch um einen Aprilscherz gehandelt habe. Aber dass man diesen Hinweis ausdrücklich geben musste, finde ich doch bemerkenswert, denn offensichtlich gab es einige, die am 1. April die Meldung tatsächlich geglaubt haben.

(Beifall)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Dr. Klug. - Das Wort für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat nun der Fraktionsvorsitzende, der Herr Abgeordnete Karl-Martin Hentschel.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Noch zurzeit meines Vaters war Plattdöütsch die Umgangssprache der einfachen Leute, die auf der Straße gesprochen und gelernt wurde. Wer aber weiterkommen wollte, musste schon damals Hochdeutsch lernen.

Heute lebt das Platt, die alte Sprache der Sachsen, zu denen auch die Holsteiner und Dithmarscher gehören, aber auch die alte Sprache der Lübschen und Hamburger Hanseaten, nur noch auf den Dörfern. Selbst da ist es unaufhaltsam auf dem Rückzug, während es in den Städten fast ausgestorben ist.

Nun wird uns schmerzlich bewusst, dass mit der **Sprache unserer Vorfahren** auch ein Teil unserer **gemeinsamen Kultur**, ein Teil unseres historischen Erbes, ausstirbt. Deswegen bedanke ich mich dafür, dass dieses Thema heute thematisiert wird.

Ich bin aber auch ärgerlich. Denn dass die beiden Regierungsfractionen hier ohne Zeitdruck einen mündlichen Bericht angefordert haben, der von den Fraktionen vorher nicht gelesen werden konnte, finde ich nicht angemessen. Das hat doch zur Folge, dass niemand im Vorfeld wusste, worüber eigent-

(Karl-Martin Hentschel)

lich geredet werden sollte. Oder haben die Regierungsfractionen etwa den Bericht vorab zur Kenntnis bekommen? Eine kritische Auseinandersetzung mit dem Bericht durch die Opposition ist so nicht möglich und vielleicht auch gar nicht gewollt.

(Klaus-Peter Puls [SPD]: Mündlich, Herr Kollege Hentschel!)

- Ja eben, das habe ich gerade kritisiert!

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Du hättest auch mal schneller reagieren können!)

- Sehr geehrte Frau Kollegin Frauke Tengler, lieber Klaus-Peter Puls, ich hätte mir gewünscht, dass Sie dieses Thema ernst nehmen, vor allem, wenn es morgens um zehn Uhr zur besten Zeit auf die Tagesordnung gesetzt wird. So drängt sich der Verdacht auf, dass die beiden Regierungsfractionen nur einmal schnell das Thema besetzen wollten, in der Hoffnung, dass N3 sie dann mit ein paar platten Sprüchen - im wörtlichen Sinne natürlich - bringt.

(Zuruf: Nur kein Neid!)

Leider ist der Ministerpräsident auf die entscheidenden Punkte, nämlich **Schulen** und **Lehrerbildung**, nicht eingegangen. Wollen wir mehr Niederdeutsch in den Schulen oder wollen wir mehr Englisch? Wollen wir die Voraussetzungen der Deutschlehrer ändern, sodass **Deutschlehrer** mehr Qualifikationen im Bereich Niederdeutsch haben, oder wollen wir das nicht? Wollen wir eher die politische und wirtschaftliche Bildung oder die **Traditionen** und das Niederdeutsche an den Schulen stärken? Das sind doch die Fragen, die sich ganz konkret stellen.

(Birgit Herdejürgen [SPD]: Das schließt sich nicht aus!)

Mit diesen Fragen müssen wir uns auseinander setzen. Das sind auch die Fragen, um die sich die Diskussion in den letzten Jahren ganz konkret gedreht hat. Es gibt nicht beliebig viele Stunden an den Schulen und wenn man dort etwas machen will, muss man Entscheidungen treffen und sich mit diesen Fragen auseinander setzen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das ist immer so diskutiert worden und das waren auch die Debatten, die wir mit dem **Heimatbund** geführt haben.

Wenn es also nur eine Alibiveranstaltung ist, dann ist sie dem Thema nicht angemessen. Jedes Jahr eine Stunde Platt im Parlament zur Beruhigung des Heimatvereins - und das war es dann wieder. Deshalb will ich an dieser Stelle nicht mehr sagen. Wir

werden den umfassenden Bericht des Ministerpräsidenten gründlich analysieren und im Ausschuss so beraten, dass dann auch Konsequenzen gezogen werden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Karl-Martin Hentschel. - Das Wort für den SSW im Landtag hat die Vorsitzende, Frau Abgeordnete Anke Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Frau Präsidentin! Leewe Kollegen! För Plattdüütsch to schnacken, schull eigentlich ok ob Plattdüütsch loopen - dach ik mi to Huus. Mi geiht dat overs wi veele hier int Land, Plattdüütsch schnackt man in de Familie, un wat de Ministerpräsident seggt hett, hev ik ook belevt. För mien Vadder wer Hochdüütsch immer Fremdsprok. He schnack Platt und he schnack Dänisch, Hochdüütsch blots, wenn he bi een Behörde wer. För mi heet dat, dat mi veele Wör fehlen för disse Debatte hier in de Landdach. Un ik war glieks wiedermoken op Hochdüütsch. Ik harr nich de Tied dorto, dat allens nu in Plattdüütsch to dohn. De SSW hett ja, wenn de Landdach tosomensitt, genog to dohn.

(Heiterkeit)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, am 18. Oktober 2000 beschloss der Landtag, die Landesregierung um einen Bericht zur **Umsetzung der Europäischen Charta der Regional- und Minderheitensprachen** in Schleswig-Holstein zu bitten. Der Europaausschuss bat daraufhin - ich sage es noch einmal ganz genau - in seiner Sitzung am 7. März 2001 darum, sowohl den Minderheitenbericht als auch den Sprachenchartabericht in der Mitte der Legislaturperiode vorzulegen. Mit anderen Worten: Ich gehe davon aus, dass diese Absprache weiterhin gilt. Somit wird es meines Erachtens 2007 einen neuen **Sprachenchartabericht** der Landesregierung geben. Aus diesem Bericht wird hervorgehen, wie es in Schleswig-Holstein um die Minderheitensprachen Dänisch, Friesisch und Romanes und um die Regionalsprache Niederdeutsch bestellt ist; denn so lautet ja unser Auftrag an die Landesregierung. Daher macht es aus Sicht des SSW wenig Sinn, den heutigen Tagesordnungspunkt als eine Art vorgezogenen Chartabericht zu betrachten, zumal der **Monitoringbericht** des Expertenausschusses des **Europarates** meines Wissens auch noch nicht vorliegt.

(Anke Spoorendonk)

Wichtig finde ich allemal, in dieser Debatte auch noch einmal deutlich zu machen, dass der **Beirat Niederdeutsch** des Schleswig-Holsteinischen Landtages sozusagen auch die Berichtspflicht unseres Landes verkörpert. Der Beirat sorgt ja auch dafür, dass wir als Parlament unsere Verantwortung dem Niederdeutschen gegenüber nicht vergessen und die Staatszielbestimmung der Landesverfassung ernst nehmen.

Dreh- und Angelpunkt dieser Arbeit ist vor diesem Hintergrund immer noch die Verstetigung von Strukturen, die zur Stärkung der plattdeutschen Sprache beitragen. Es geht um das **Erlernen der Sprache** in Kindergärten und Schulen und es geht um die Förderung des Plattdeutschen im öffentlichen oder im gesellschaftlichen Raum schlechthin.

Konkret dreht es sich im **Bildungsbereich** um die ganz bekannten Baustellen: Forschung und Lehre, Ausbildung von Lehrkräften und Plattdeutsch in der Schule. Es würde zu weit führen, hier auf weitere Details einzugehen. Einiges ist ja schon gesagt worden. Ich begrüße ausdrücklich, dass die Frau Kollegin Tengler darauf hingewiesen hat, dass der **Landesplan für Plattdeutsch** fortgeschrieben werden muss. Die Diskussion um die Beauftragte für das Niederdeutsche ist ja auch noch immer im Raum stehend. All dies werden wir noch aufarbeiten müssen.

Übergeordnet betrachtet ist es wichtig - denke ich -, daran festzuhalten - und das ist ja auch die Position, die zum Beispiel von Dr. Diercks vom Heimatbund und auch von anderen Fachleuten vertreten wird -, dass es im schulischen Bereich so ist, dass die wenigsten Lehrkräfte heute aktive Plattdeutsch-Sprecher sind und diese Anzahl insgesamt rückläufig ist. Das heißt, es gilt, **Sprachbarrieren** abzubauen und bei **Kindern und Jugendlichen** die Lust auf das Plattdeutsche zu fördern.

Platt als Pflichtmodul in der **Ausbildung von Deutschlehrerinnen und Deutschlehrern** ist dabei auch aus Sicht des SSW der richtige Weg. Auch die Forderung, dass man nunmehr von den Modulversuchen wegkommen sollte, um zu einer vereinheitlichten Modularbeit zu gelangen, findet unsere Unterstützung. Die Wiederbesetzung der **Plattdeutsch-Professur** an der Christian-Albrechts-Universität, die Professorenstelle in Flensburg und die Neuordnung der Lehramts-Studiengänge - Stichwort: Bologna-Prozess - sind weitere Themen, mit denen sich der Beirat zu Recht im letzten Jahr intensiv befasst hat und die ja auch immer noch wichtige Themen sind. Damit bestätigt er meiner Meinung nach auch eindrucksvoll seine Rolle als Vordenker.

Deutlich wird dabei auch - und das ist meine letzte Bemerkung -, dass wir in unserer Arbeit für das Plattdeutsche nicht allein mit Projektarbeit weiterkommen können, was nicht heißen soll, dass diese vielfältige Arbeit nicht wichtig wäre. Stichwortartig seien genannt: die Vorlesewettbewerbe des **NDR**, das „Niederdeutsch-Siegel“ für Schulen und nicht zuletzt auch die sehr engagierte Arbeit der **ADS-Kindergärten**.

Gleichwohl möchte ich klar und deutlich sagen: Schutz und Förderung des Niederdeutschen ist mit Projektarbeit und mit ehrenamtlichem Engagement allein nicht zu leisten.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Ohne institutionelle Förderung ist eine nachhaltige Stärkung ganz einfach nicht möglich. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, gilt im Übrigen auch für die Minderheitensprachen Dänisch und Friesisch. Auch daher ist es wichtig, dass wir uns im nächsten Jahr mit der Umsetzung der gesamten Sprachencharta auf Landesebene befassen.

(Beifall)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke der Frau Abgeordneten Spoorendonk. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Ich stelle zunächst einmal fest, dass der Berichtsantrag Drucksache 16/767 durch die Berichterstattung der Landesregierung erledigt ist. Da kein Antrag gestellt worden ist, ist damit auch der Tagesordnungspunkt erledigt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 29 auf:

Entwicklung der Ostseehäfen

Bericht der Landesregierung
Drucksache 16/772

Ich weise noch einmal darauf hin, dass man sich auf die Hälfte der Redezeit geeinigt hat.

Ich erteile dem Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dietrich Austermann, das Wort.

Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Schon immer haben die Häfen in Schleswig-Holstein Kultur und Identität des Landes geprägt und schon immer war man sich über die **ökonomische Bedeutung der Häfen** bewusst. In den letzten Jahren ist

(Minister Dietrich Austermann)

das Gefühl, dass wir hier eine Entwicklung haben, die sich keiner zu träumen wagte, immer größer geworden. Die Ostsee ist schon jetzt ein Meer mit überproportional viel Schiffsverkehr. Die Hälfte der Transporte der Region wird über die Ostseehäfen abgewickelt und zwischen 2003 und 2015 wird ein Zuwachs beim Umschlag von über 60 % prognostiziert. Diese Zahlen zeigen die erstklassigen Wachstumsaussichten für unsere international bedeutsamen Ostseehäfen, also für Lübeck, Puttgarden und Kiel, und wer wissen möchte, was sich voraussichtlich im Einzelnen abspielt, sollte sich den Bericht ansehen. Ich danke den Mitarbeitern für den vorgelegten Bericht sehr herzlich. Ich denke, dass es gut ist, dass wir hier eine Zwischenbilanz ziehen, um zu sehen, an welcher Stelle der Entwicklung wir stehen.

Immerhin sind in den drei großen Häfen 15.000 Menschen beschäftigt und damit ist die Hafenvirtschaft ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor im Land. Dass Häfen, dass Standorte am Wasser auch für Unternehmensansiedlungen eine besondere Bedeutung haben, hat nicht erst die Ansiedlung von Voith Turbo Lokomotivtechnik in Kiel, über die wir uns am Dienstag besonders gefreut haben, deutlich gemacht.

Insgesamt ist die Entwicklung der einzelnen Häfen sehr unterschiedlich. Lübeck boomt besonders und bleibt die Königin der Ostsee, die Häfen Kiel und Puttgarden sind mit den letzten zehn Jahren zufrieden, aber in Teilbereichen stagniert der Umschlag, wenn man die Differenz zwischen 1995 und 2005 betrachtet. In Lübeck ist der Güterumschlag im vergangenen Jahrzehnt von knapp 21 Millionen t auf 27 Millionen t pro Jahr hochgeschneit; bis 2015 rechnen die Lübecker mit einem weiteren Anstieg auf 40 Millionen t. Das ist fast eine Verdoppelung gegenüber dem Jahr 1995. Entscheidend ist, dass man in **Lübeck** rechtzeitig in die Erweiterung der Kapazitäten investiert hat, zum Beispiel durch den Ausbau des Skandinavien-/Seelandkais, und auch hier ist das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht.

Der **Kieler Hafen** hat vor allem im Kreuzfahrtgeschäft sehr gute Zahlen aufzuweisen und der gestrige Tag war gewissermaßen symbolisch dafür: drei große Kreuzfahrer und zwei Fähren; erstmals sind an einem Tag 10.000 Kreuzfahrer ein- und ausgestiegen. Das war in Kiel eine fantastische Situation, ein fantastisches Ergebnis und auch ein fantastisches Bild, das man sicher auch von hier aus sehen konnte.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Die Landesregierung wird den Ausbau in Kiel mit dem Cruise- und Ferry-Center deutlich unterstützen, und zwar mit 10 Millionen €, ein Vorhaben von 20 Millionen €, das hier ins Werk gesetzt wird. Ich würde mich freuen, wenn es nun endlich auch zu der Vergabeentscheidung käme. Das Ganze stockt auf der Seite des Seehafens, aber unsere Erwartung ist nach wie vor noch, dass der erste Rammschlag während der Kieler Woche vorgenommen werden kann und dass im nächsten Jahr bereits die ersten Kreuzfahrer den Hafen anlaufen können.

Die Landesregierung fördert dieses Projekt wie auch andere Projekte. Seit 1990 haben wir in die Häfen insgesamt 100 Millionen € investiert. Ich erwarte für die nächsten fünf Jahre eine zusätzliche **Investition** von 150 Millionen € in laufende Projekte, wenn man die Häfen insgesamt sieht und Brunsbüttel einbezieht. Das macht deutlich, wie stark sich die öffentliche Hand hier engagiert und wie stark sich das Land für diese Projekte engagiert.

Die langfristige Entwicklung **Puttgardens** hängt natürlich von der Entwicklung in Sachen Fehmarnbelt ab. Ich habe neulich Stellung dazu genommen. Das bedeutet mit Sicherheit, in absehbarer Zeit wird sich die gute Entwicklung mit dem Fährverkehr nicht ändern.

Ich möchte Sie nicht mit zu vielen Details aus dem Bericht langweilen. Lassen Sie mich noch drei wichtige politische Themenfelder rund um die Hafenvirtschaft ansprechen.

Erstens. Ich möchte das Thema **Hafenkooperation** thematisieren, die immer wieder gefordert hat, der Staat müssen anregen, moderieren, wenn überregionale strategische Aspekte dafür sprächen, er müsse die idealen Rahmenbedingungen für die Häfen schaffen. Lübeck und Kiel kooperieren in zwei Bereichen, durch gemeinsame Auftritte auf Fachmessen, aber auch durch die Kooperation bei internationalen Projekten, wie sie die EU angeregt hat. Das macht Sinn. Grundsätzlich zu sagen, dass es keinen Wettbewerb zwischen beiden Häfen gebe, wäre realitätsfern.

Zweitens. Ich höre, dass man sich in Lübeck anschickt, **Privatisierungsgedanken** zu pflegen. Ich kann das Vorhaben nur unterstützen. Schauen Sie sich einmal die Entwicklung in Brunsbüttel an, die Privatisierung des Hafens, die weitere Entwicklung, die Möglichkeit, Vorteile zu nutzen, Vernetzung zu erreichen, Containerschiffe bereits einzuplanen, wenn sie noch auf hoher See sind, die Entwicklung insgesamt zu beschleunigen. Insofern könnte eine

(Minister Dietrich Austermann)

Privatisierung eine großartige Chance und einen wirtschaftlichen Impuls bedeuten.

Drittens. **Wettbewerb.** Wir sind erleichtert, dass die Liberalisierung der Hafendienstleistungen mit Unterstützung dieses Gremiums hier so, wie sie von der EU vorgesehen war, verhindert werden konnte. Port Package II sollte ein Angriff auf die Häfen sein. Er ist abgewehrt worden. Wir haben hier miteinander einen großen Erfolg erreicht.

(Beifall der Abgeordneten Bernd Schröder [SPD] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Offene Konflikte gibt es noch beim Wettbewerb mit dem Konkurrenten in Mecklenburg-Vorpommern. Schaut man sich einmal die Förderquoten an, sieht man, dass dort hoch moderne Häfen mit gewaltigen Beträgen entstanden sind. Offene Konflikte gibt es bei signifikant höheren Energiesteuern, die unsere deutschen Häfen zahlen müssen, bei geringeren Trassenpreisen in anderen Ländern für die Schienenanbindung, beim LKW-Verkehr. Die Wirtschaftsminister der norddeutschen Länder haben beschlossen, mit der EU konsequent über das Thema Modal Split zu reden. Es kann nicht sein, dass, wenn alle dafür sind, dass wir mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserstraße bringen, durch Öffnung der Grenzen aber durch erleichterte Bedingungen für LKWs das Gegenteil erreicht wird. Deswegen sind wir auch für einen deutlich schnelleren Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals. Deswegen sind wir gegenüber der EU dafür eingetreten, dass wir gleiche Bedingungen für alle Häfen erreichen.

Insgesamt gibt es politisch eine Reihe von Wettbewerbsnachteilen und einige künstliche Nachteile, die abgebaut werden müssen. Viele dieser Fragen werden auf der anstehenden Wirtschaftsministerkonferenz in den nächsten Tagen besprochen werden. Sie können davon ausgehen, dass wir mit dem Landtag gemeinsam eine Position einnehmen, die dazu führt, dass wir unsere Häfen in ihrer positiven Entwicklung weiter unterstützen.

(Beifall bei CDU, SPD und FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Minister und eröffne die Aussprache. Für die CDU-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Hans-Jörn Arp das Wort.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Lassen Sie mich zunächst einmal ein

Dankeschön an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums und alle Beteiligten für den umfangreichen Bericht, der uns hier heute vorgelegt wird, aussprechen.

(Vereinzelter Beifall)

Die allgemeine **Entwicklung der Häfen** ist äußerst erfreulich. Zwar musste der Kieler Hafen durch die Russlandkrise und durch die Insolvenz der Firma Cellpap in den vergangenen Jahren Umschlagsrückgänge hinnehmen, doch konnte diese Entwicklung im Jahr 2005 gestoppt und erstmals wieder seit zehn Jahren eine Zunahme des Güterumschlages verzeichnet werden. Diese Entwicklung konnte im ersten Quartal 2006 mit einer Steigerung des Güterumschlages um 8,7 % fortgesetzt werden. Es war gestern schon eine tolle Imagewerbung für unser Land, hier die fünf Schiffe zu sehen. Wir alle profitieren davon. All denen, die daran beteiligt sind, ein herzliches Dankeschön.

Der Lübecker Hafen konnte seit 1995 stetige Güterumschlagszuwächse verzeichnen. Besonders erfreulich ist das Containergeschäft. Allein im Jahr 2005 konnte dieses gegenüber dem Jahr 2004 um 25 % gesteigert werden. Auch nach Lübeck von dieser Stelle aus einen herzlichen Glückwunsch.

Die Häfen können aber nur dann weiter wachsen, wenn zuverlässige und leistungsfähige **Hinterlandanbindungen** zur Verfügung stehen. Gerade für den Kieler und den Lübecker Hafen sind solche Anbindungen von elementarer Bedeutung. Durch die Lage am westlichen Ende der Ostsee und der unmittelbaren Nähe zum Hamburger Hafen sind unsere Häfen äußerst attraktiv. Dazu bedarf es einer guten Infrastruktur der Häfen und einer guten Infrastruktur der Straßen- und Schienennetze.

Die Eisenbahnverbindung, die elektrifiziert werden soll, ist für uns von großer Bedeutung, damit von Lübeck aus Ganzzüge in das Ruhrgebiet, nach Italien und die Schweiz zusammengestellt und über die **Bahnschiene** versandt werden können. Eine zügige Umsetzung der Elektrifizierung und der vollständige zweigleisige Ausbau der Strecke Hamburg-Lübeck ist unumgänglich und soll 2009 fertig gestellt werden.

Ziel muss es sein, die für den Lübecker Hafen prognostizierten Steigerungen im Güterumschlag tatsächlich zu erreichen. Ebenso muss die **Straßeninfrastruktur** zügig ausgebaut werden. Ganz oben auf der Prioritätenliste stehen der zügige Ausbau der A 20, die westliche Elbquerung, der Ausbau der A 7 ab Bordesholm sowie der Neubau und die weitere Planung der A 21. Ich habe keinen Zweifel dar-

(Hans-Jörn Arp)

an, dass unser Minister dies mit seinem Haus zeitgerecht umsetzen wird.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Neben einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung bedarf es aber auch einer modernen **Infrastruktur in den Häfen**, um die Zukunftsfähigkeit zu garantieren. Die Landesregierung tut gut daran, die Zukunftsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Ostseehäfen weiter zu stärken. Die seit 1990 investierten Mittel in Höhe von 102,6 Millionen € für die Modernisierung der Häfen, für Infrastruktur und Suprastruktur sind gut und richtig investiert. Die Bereitschaft der Landesregierung, Investitionen zu fördern, entlässt natürlich nicht die Eigentümer der Häfen, nämlich die Landeshauptstadt Kiel und die Hansestadt Lübeck, aus ihrer Verantwortung. Beide Städte sind gefordert, ihre Häfen ständig weiterzuentwickeln und im Wettbewerb zu positionieren. Es ist daher unumgänglich, dass die in dem Bericht genannten zurzeit stattfindenden beziehungsweise geplanten Ausbauprojekte in Kiel und Lübeck zügig umgesetzt werden.

Die Zukunftsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen ist nur dann gewährleistet, wenn sich unsere Häfen in einem fairen Wettbewerb behaupten können. Ein Wettbewerb ist nur dann fair, wenn es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Marktteilnehmern kommt. Im Bereich der südwestlichen Ostsee konkurrieren der Lübecker und der Kieler Hafen mit den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns. Insbesondere der Rostocker Hafen ist ein ernst zu nehmender Konkurrent - auch im Kreuzfahrtbereich. Aus meiner Sicht kommt es, wie auch der Bericht deutlich macht, aufgrund des dramatischen Fördergefälles zulasten Schleswig-Holsteins zu erheblichen **Wettbewerbsverzerrungen**.

In Mecklenburg-Vorpommern können grundsätzlich bis zu 75 % der förderfähigen Kosten bezuschusst werden, im Einzelfall sogar bis zu 90 %. Die Förderregeln in Schleswig-Holstein lassen dagegen nur eine Förderung von maximal 50 % zu. Nicht nur die Quoten sind ein Problem, auch die Ausstattung mit Fördermitteln. Von der GA-Förderung in Schleswig-Holstein können rund 1,8 Millionen Einwohner profitieren. 1,8 Millionen Einwohner hat auch Mecklenburg-Vorpommern - nur mit dem Unterschied, dass Mecklenburg-Vorpommern 152,3 Millionen € GA-Mittel zur Verfügung stehen, uns dagegen nur 21,7 Millionen €. Eine solche Ungleichheit bei den GA-Fördermitteln, die im Übrigen auch für die EU-Förderung gilt, führt zu gravierenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen und den Ländern. Hier bitte ich die Landesregierung, darauf hinzuwirken, dass dieses Förder-

gefälle beseitigt wird, und sich dafür einzusetzen, dass dies geändert wird.

(Beifall bei der CDU)

Denn sonst sind wir nicht in der Lage, im Wettbewerb gegenüber Mecklenburg-Vorpommern nicht nur bei den Häfen, sondern auch im Bereich des Tourismus zu bestehen. Aufgabe war einmal, das Ungleichgewicht, das zwischen den neuen und den alten Bundesländern besteht, auszugleichen. Inzwischen ist es umgekehrt. Die neuen Länder haben hier einen Vorteil. Wenn also die Fördermittel aufgestockt würden, müssten sie bei uns zulasten der neuen Bundesländer aufgestockt werden. Herr Ministerpräsident, Herr Wirtschaftsminister, setzen Sie sich in Ihren Tagungen bitte dafür ein, dass wir wenigstens gleiche Bedingungen haben.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Arp. - Das Wort für die SPD-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Thomas Rother.

Thomas Rother [SPD]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Bericht zur Entwicklung der Ostseehäfen ist ein sehr sinnvoller Bericht - wir reden ja zurzeit auch über Sinn und Unsinn solcher Berichte -, weil er uns über eine Situationsanalyse hinaus wichtige Hinweise für politische Entscheidungen gibt. Ich möchte den Bearbeitern im Wirtschaftsministerium an dieser Stelle ganz herzlich für die Erarbeitung dieses aus meiner Sicht sehr knappen, aber sehr inhaltsreichen Berichtes danken, zumal ich weiß, wie hoch die Arbeitsbelastung im Ministerium ist.

(Beifall bei SPD und CDU)

Nun zu den einzelnen Punkten. Die überwiegend positive **Umschlagsentwicklung** in den drei großen **schleswig-holsteinischen Ostseehäfen** unterstreicht eindrucksvoll die Rolle der Häfen als Logistikkreuzung des Ostseeraums. Insbesondere der Lübecker Hafen ist mit derzeit über 27 Millionen t Jahresumschlag nicht nur der größte deutsche Ostseehafen, sondern auch der größte Fährhafen Europas und der größte deutsche Containerhafen an der Ostsee. Es wird prognostiziert - der Minister hat darauf hingewiesen -, dass der Hafenumschlag bis 2015 auf bis zu 40 Millionen t Güter ansteigen wird. Neue Möglichkeiten sollen auch für das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen geschaffen werden. Es handelt sich um insgesamt rund 400 Firmen mit gut

(Thomas Rother)

7.000 Beschäftigten. Diese profitieren vom Lübecker Hafen.

Auch für den Hafen Kiel ergeben sich nach den Umschlagrückgängen neue Perspektiven, aber nicht nur im Güterverkehr, sondern - es ist darauf hingewiesen worden - insbesondere im Personenverkehr. Ich hoffe, dass die Einschätzung der Landesregierung im Bericht in Bezug auf die Fährverbindung ab Hirtshals zutrifft und dies keine nennenswerten Auswirkungen auf unsere Ostseehäfen, insbesondere Kiel, hervorruft.

Für den Hafen Puttgarden können laut Bericht keine seriösen Prognosen abgegeben werden. Aber das Thema Puttgarden wird uns ja nach Vorliegen der Beantwortung der Großen Anfrage der Grünen zur festen Querung des Fehmarnbelt erneut und ausführlich beschäftigen, zumal die Landesregierung von einer Gesamtbeschäftigungswirkung des Hafens von 1.500 Arbeitsplätzen ausgeht.

Festzuhalten ist, dass durch die EU-Osterweiterung eine große Chance entstanden ist, zusätzliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung auszulösen. Die führende Rolle im Bereich der Logistik gilt es für unsere Häfen zu behaupten und auszubauen.

Dann komme ich zum **europäischen Recht**. Der Minister hat auf das Port Package II zur Liberalisierung des Marktzugangs für Hafendienste und auf den gemeinsamen Beschluss hingewiesen. Dennoch bleibt die EU-Kommission der Ansicht, hier etwas ändern zu müssen, sodass wir uns in absehbarer Zeit leider wieder mit diesem Thema auseinandersetzen werden und müssen.

Neben den die Schifffahrt insbesondere zur Vermeidung von Havarien betreffenden **Sicherheitsrichtlinien** gilt für die Häfen eine spezielle Richtlinie, die wir, liebe Kollegen von der FDP, mit dem Hafenanlagensicherheitsgesetz bereits umgesetzt haben. Es gibt ja auch noch einen Änderungsantrag, der sich in der Ausschussberatung befindet und die Zuständigkeitsregelung sowie einen Gebührentatbestand betrifft. Nach dem Ortstermin des Innen- und Rechtsausschusses im Kieler Hafen und auf der „AIDAbu“ - „ohne Kreuzfahrt keine Bange“ - ist festzuhalten, dass die Zuständigkeit im Innenministerium sachgerecht und auch datenschutzgerecht angesiedelt ist und dass die Gebühr von circa 3.000 € alle fünf Jahre für jede Hafenanlage im Rahmen des Sicherheitsplans für die Hafentreiber erträglich ist. Vielleicht wäre das eine gute Gelegenheit, den Antrag heute zurückzuziehen; dann könnten wir uns im Innen- und Rechtsausschuss ein bisschen Arbeit sparen.

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

- Wären Sie doch dabei gewesen, Herr Kubicki! Das ist extra für Sie gemacht worden.

Daneben wird in einem Grünbuch über die gemeinsame Meerespolitik EU-seitig eine gemeinsame Meerespolitik für Nutzung und Schutz der europäischen Meere erarbeitet.

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich bitte, hier nicht dazwischenzureden!

Thomas Rother [SPD]:

Es wäre gut, wenn im Zusammenhang mit Nutzung und Schutz der europäischen Meere auch die Frage der Anlieger in den Häfen eine Rolle spielte, zum Beispiel in Bezug auf die Abgasemissionen. In Travemünde ist dadurch schon der Status als Luftkurort gefährdet und der Lärm der Motoren nervt die Anwohnerinnen und Anwohner.

Eine immer wichtiger werdende Rolle für die Hafentreiber, gerade für diejenigen im öffentlichen Eigentum, spielen die organisatorischen und rechtlichen **Rahmenbedingungen**.

In Lübeck - es ist darauf hingewiesen worden - steht für die Lübecker Hafengesellschaft die Suche nach einem strategischen Partner an. Ursächlich dafür ist das anstehende hohe Investitionsvolumen.

In Kiel hingegen wird - neben einer etwas irritierenden Personalentscheidung der letzten Tage - der Verzicht auf das operative Geschäft der Seehafen Kiel GmbH zugunsten eines privaten Betreibers geprüft. Im Bericht wollte die Landesregierung das nicht kommentieren. Minister Austermann hat es hier gemacht. Dann darf ich das natürlich auch tun.

Aus meiner Sicht sind beide Städte aufgefordert, bei ihren Prüfungen nicht nur die Förderfähigkeit des Baus von Anlagen, sondern auch nachhaltige soziale, arbeitsmarktpolitische, ökologische und finanzielle Aspekte weit mehr als ordnungspolitische Gesichtspunkte im Auge zu behalten. Sonst wird für die Vorhaben keine Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu finden sein.

(Beifall bei der SPD)

Was die Verkehrsanbindung betrifft, so ist darauf hingewiesen worden, dass uns mangelhafte Hinterlandverbindungen drohen. Das könnte die Ausbaupläne für unsere Häfen tatsächlich gefährden. Denn

(Thomas Rother)

dann wären die Straßen weiterhin verstopft. Und bei der Bahn und auf den Kanälen geht tatsächlich nicht das, was eigentlich gehen sollte.

Es ist die hohe **Förderquote** in Bezug auf Mecklenburg-Vorpommern kritisiert worden. Wenn die Landesregierung mit dem Bund und der EU verhandelt, sollte daran etwas geändert werden. Es sollte auch eine bessere Projektförderung erreicht werden. Dazu hätte die Landesregierung unsere volle Rückendeckung.

Der Bericht ist eine gute Grundlage dafür, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Der Bericht sollte im Wirtschaftsausschuss und zur Mitberatung im Europaausschuss abschließend beraten werden.

(Beifall bei SPD und CDU)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort für die FDP-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Dr. Heiner Garg.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Lieber Kollege Rother, gestatten Sie mir eine Vorbemerkung. Ich denke, wir sollten bei einem solchen Thema darauf verzichten, uns gegenseitig zu erklären, bei welchen Veranstaltungen welche Kollegen dabei gewesen sind oder nicht. Andernfalls würde ich jetzt aufzählen, bei welchen Veranstaltungen Kollegen der großen Koalition nicht anwesend waren, sondern nur Kollegen der Oppositionsfraktionen. Sich so zu verhalten, ist dem Bericht nicht angemessen, Herr Kollege Rother.

Der Ostseeraum wächst immer stärker zusammen. So wächst auch die Bedeutung des Seehandels und des Seetourismus auf der Ostsee. Die drei bedeutendsten **schleswig-holsteinischen Ostseehäfen** profitieren davon: Lübeck hauptsächlich als Güterhafen, Puttgarden hauptsächlich als Fährhafen und Kiel hauptsächlich als Kreuzfahrthafen und Kreuzfahrtziel.

Auch die Zukunft sieht nicht schlecht aus. Der Minister hat das berichtet. Für den Güterumschlag im Lübecker Hafen sagt er hohe Wachstumsraten voraus. Das gilt - jedenfalls im Moment - ebenso für den Kreuzfahrtverkehr in Kiel. In Kiel böte sich vielleicht auch die Möglichkeit, den Ausgang des Nord-Ostsee-Kanals noch stärker als Anknüpfungspunkt für handelsnahe Dienstleistungen zu nutzen. Mit dem Logistikzentrum ist hier tatsächlich ein Anfang gemacht worden.

Sehen Sie mir meinen Lokalpatriotismus als Kieler Abgeordneten bitte nach. Aber wer sich heute Mor-

gen die Titelseite der „Kieler Nachrichten“ und das große Foto anguckt, muss sagen: Das ist wirklich das Bild eines zukunftssträchtigen Hafens. Dieses Bild sagt im Prinzip mehr aus als die Worte, die wir hier vorn am Rednerpult über die Chancen und Möglichkeiten des Kieler Hafens verlieren.

Die Zukunft des Fährhafens Puttgarden - das muss man fairerweise einräumen - hängt selbstverständlich davon ab, ob und wie schnell das Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung vorankommt. Wenn die Vorhersage des Wirtschaftsministers von vorgestern Wirklichkeit würde und der Straßen- und Schienenverkehr den Fehmarnbelt ab 2016 auf einer festen Querung kreuzen kann, dann wäre die mittel- und langfristige Zukunft des Fährhafens Puttgarden eine andere als ohne Querung. Wir stehen nach wie vor zu dieser festen Fehmarnbelt-Querung.

Der Wirtschaftsminister und meine beiden Vorredner haben bereits ausführlich über einige Details des Berichts referiert. Deswegen möchte ich eine regionalpolitische Folgerung aus dem Bericht ziehen.

Der Handel und der Seetourismus auf der Ostsee laufen aus unserer Sicht immer stärker am **Landesteil Schleswig** vorbei. Der Landesteil Schleswig profitiert wirtschaftlich offensichtlich nur sehr marginal von diesen Wirkungen des Zusammenwachsens des Ostseeraums. Ähnliches gilt für die Handelsströme aus und nach Skandinavien auf der Straße und der Schiene. Sie fließen durch den Landesteil Schleswig hindurch. Von ihnen profitiert in Schleswig-Holstein, wenn überhaupt, der Hamburger Rand. Denn mit ortgebundenen logistischen Dienstleistungen lässt sich langfristig nur dort Geld verdienen, wo die Handelsströme gebrochen werden, und das findet im Landesteil Schleswig nicht statt.

Der **Güterumschlag** konzentriert sich immer stärker auf Lübeck. Dieser Trend beruht vor allem auf der immer engeren Zusammenarbeit des Lübecker Hafens mit dem Hamburger Hafen. Ein ganz wichtiger Faktor hierfür sind der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Travemünde-Lübeck-Hamburg. Dies ermöglicht quasi einen Eisenbahn-Shuttle-Service zwischen diesen beiden Häfen. Das wird selbstverständlich die Anziehungskraft des Lübecker Hafens weiter verstärken. Das ist grundsätzlich vollkommen in Ordnung und wichtig. Denn ich glaube, dass ein Ausspielen zwischen Norden und Süden keinen Sinn macht. Das Problem ist aber tatsächlich, dass die wirtschaftliche Entwicklung komplett am Landesteil Schleswig vorbeiläuft. Das wird automatisch dazu führen, dass der Raum Lü-

(Dr. Heiner Garg)

beck überproportional viele Logistikanbieter anziehen wird. Denn diese gehen selbstverständlich dahin, wo die Güter umgeschlagen werden.

Es gibt also so gut wie keine Möglichkeiten, aus dem Handel im Ostseeraum zusätzliche Wertschöpfung in den Landesteil Schleswig zu locken. Aus unserer Sicht gibt es davon eine Ausnahme. Möglicherweise könnte es nämlich gelingen, Güter- und Personenverkehr über die zivile Mitnutzung des Militärflughafens Schleswig-Jagel an den nördlichen Landesteil zu binden. Das wäre aus unserer Sicht ein strukturpolitischer Erfolg. Vielleicht, Herr Austermann, sollte die Landesregierung diese Entwicklungen nicht nur freundlich beobachten, sondern sich darin ein bisschen stärker engagieren.

Zurück zu den Häfen! Insgesamt entwickelt sich die **Ostseehafenwirtschaft** positiv. Das ist gut so, und zwar mittelbar für ganz Schleswig-Holstein. Die Landesregierung hat natürlich nach wie vor ihre Strategie verborgen gehalten, wie sie das Nord-Süd-Gefälle in unserem Land in Zukunft bekämpfen will. Über eine solche Strategie wären in Zukunft vielleicht auch ein paar Worte angebracht.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Dr. Garg. - Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Herr Abgeordneter Karl-Martin Hentschel.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich bedanke mich für den Bericht und verzichte hier auf die Wiederholung der Inhalte. Ich möchte mich auf einige Punkte konzentrieren, einmal auf die Zahlen zur Umschlagsentwicklung. Uns ist aufgefallen, dass die beiden letzten großen Prognosen für Kiel 1989 und 1995 jeweils eine Verdoppelung der Kapazitäten des **Kieler Hafens** für die nächsten zehn Jahre vorausgesagt haben. Beides ist nicht eingetreten. Jetzt wird wieder eine Verdoppelung vorausgesagt. Wir setzen aufgrund der Erfahrungen dahinter ein Fragezeichen.

Das **Außenhandelsvolumen** im **Ostseeraum** steigt erheblich an und wird weiter steigen. Die Steigerung des Außenhandelsvolumens führt aber überwiegend zu mehr **LKW-Verkehr** und nicht in gleichem Maße zu mehr Schiffsverkehr, obwohl es unbestritten ist, dass der Schiffsverkehr deutlich günstiger ist. Beispiel: Ein Container von Stockholm

nach Hamburg kostet auf dem Seeweg die Hälfte wie auf dem Landweg.

Entscheidend sind die **Häfen**, wo die Verkehre gebrochen werden, das heißt die Umladekosten und der Service, der dort geboten wird. Entscheidend sind also die **Hinterlandanbindungen** der Häfen und die **Umladeeinrichtungen**. Dort muss optimiert werden, dort müssen wir vorankommen.

Daher sehe ich es als zentrales Projekt, die Bahn-hinterlandanbindungen der Häfen zu stärken, damit wir durchgehende Züge bis ins Rheinland, bis nach Süditalien und so weiter haben.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW sowie der Abgeordneten Hans Müller [SPD] und Thomas Rother [SPD])

Wir haben im letzten Bundesverkehrswegeplan die Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Hamburg-Lübeck hinbekommen; das wird hoffentlich auch passieren. Wir haben im **Bundesverkehrswegeplan** auch den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals. Ich bin entsetzt, dass das jetzt ins Stocken gerät und von der Bundesregierung Signale kommen, dass das nicht mehr stattfinden soll. Dort muss sich die Landesregierung unbedingt engagieren, damit das große Binnenmotorschiff, das das Standardschiff für die Binnenschifffahrt in Zentraleuropa ist, auch den **Lübecker Hafen** anlaufen kann. Wie die Binnenanbindung des Lübecker Hafens zurzeit ist, ist er praktisch abgeschlossen. Der Kanal spielt praktisch keine Rolle. Das sagt mir die Lübecker Hafengesellschaft. Sie drängt darauf und sie sieht sehr große Potenziale, wenn das umgesetzt wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW sowie der Abgeordneten Hans Müller [SPD] und Thomas Rother [SPD])

Der Bericht thematisiert nicht die **Fehmarnbelt-Querung** und ihre Auswirkungen in ausreichendem Maße. Das geht so nicht. Die Fehmarnbelt-Querung ist eine Investition im Bereich der Schnittstelle Wasser-Land, die etwa so viel kostet wie sämtliche Investitionen aller Kieler Häfen in den letzten 30 Jahren. Das ist eine enorme Investition. Wenn wir dort in dieser Größenordnung investieren, gehen die Investitionsmittel an anderer Stelle verloren - egal, ob es Bundesgelder, Europagelder oder Landesgelder sind; wir finanzieren immer alles gemischt.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Alle Hafengesellschaften, sowohl die Kieler Hafengesellschaft als auch die Lübecker Hafengesellschaft

(Karl-Martin Hentschel)

schaft als auch die Rostocker, warnen dringend vor dem Bau der Fehmarnbelt-Querung

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

und sagen: Es wird ein Schaden angerichtet, der der gesamten maritimen Wirtschaft schadet. Auf allen Veranstaltungen der **maritimen Wirtschaft** wird davor gewarnt, diese Querung zu bauen. Sie ist unsinnig, weil es ein reines Touristenprojekt ist. Die überwiegende Nutzung dieses Projektes besteht aus Tourismusfahrzeugen. Auch diese Debatte gehört in einen solchen Bericht.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Ich begrüße genauso wie der Minister, dass es gelungen ist, **Port Package II** bei der **Europäischen Union** zu stoppen und es damit möglich zu machen, dass die Häfen eigene Hafenbetriebe haben und die Umschlagseinrichtungen selber organisieren können. Trotzdem wird die **Privatisierung** derzeit sowohl in Lübeck als auch in Kiel diskutiert. Damit müssen wir uns auseinander setzen. Das muss man anhand der Zahlen im Einzelnen analysieren. Ich sehe es aber ähnlich wie Thomas Rother von der SPD, dass man diesen Plänen durchaus kritisch gegenüberstehen muss. Es darf nicht dazu kommen, dass ein Ausverkauf von Strukturen stattfindet, der kurzfristig Geld bringt, langfristig aber teurer wird und letztlich die Gestaltungsmöglichkeiten der Städte zunichte macht.

Zum Schluss möchte ich zusammenfassen: Sowohl aus finanziellen Gründen als auch aus ökologischen Gründen ist es richtig, die Ostsee verbindet, die Nordsee verbindet die Staaten und trennt sie nicht. Die **Seewege** sind billiger als die Landwege. 90 % aller Güter auf den Weltmärkten werden über das Wasser transportiert.

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Es wäre falsch, wenn wir aufgrund von Dumping-Preisen russischer LKWs kurzfristig in die falsche Richtung investieren. Langfristig wird die Ostsee der Transportweg sein. Das muss ausgebaut werden, da muss die Infrastruktur entwickelt werden. Das ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Thomas Rother [SPD])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Herrn Abgeordneten Karl-Martin Hentschel. - Das Wort für den SSW im Landtag hat Herr Abgeordneter Lars Harms.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die **Ostsee** ist ein Binnenmeer, das heute bereits einen überproportional hohen Anteil an **Schiffsverkehr** aufweist. Der Bericht weist darauf hin, dass aktuelle Studien und Untersuchungen prognostizieren, dass in Zukunft mit einem immensen Wachstum zu rechnen ist. Insbesondere für den Kieler und den Lübecker Hafen werden für den Güterumschlag sowie im Passagier- und Kreuzfahrtverkehr gute Wachstumschancen vorhergesagt, was somit auch ihre Position als Ostseehäfen weiter stärken wird.

Leider trifft der Bericht der Landesregierung aber keine konkrete Aussage zur zukünftigen Entwicklung und Perspektive zum **Hafen Puttgarden**. Denn es zieht sich wie ein roter Faden durch den Bericht, dass die Zukunft des Hafens Puttgarden von der Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung abhängig ist.

Während sich die Hafenstandorte Kiel und Lübeck bereits heute entsprechend auf die Zukunft vorbereiten können, schwebt über dem Puttgarder Hafen ein Damoklesschwert und das hängt an der **Brücke**. Wir müssen leider Gottes noch mindestens noch zehn Jahre darauf warten, bis man konkrete Aussagen treffen kann, ob sich Puttgarden weiterentwickeln darf oder nicht. Es wäre für den Hafen und die Region Puttgarden wünschenswert, wenn es endlich **Planungssicherheit** gäbe. Die Landesregierung hat eine Verantwortung gegenüber dem Betreiber des Hafens, insbesondere wenn es um derart einschneidende politische Infrastrukturmaßnahmen geht.

Während sich der Kieler Hafen durch seine jetzige neue Struktur für die Zukunft gut gerüstet sieht, sucht die Stadt Lübeck derzeit nach einem strategischen Partner, um die **Wettbewerbsfähigkeit** des größten Ostseehafens zu verbessern. Aus diesem Grund wurde vorgesehen, ein Bieterverfahren einzuleiten, um Anteile der Lübecker Hafen-Gesellschaft an Dritte zu übertragen. Die Landesregierung weist im Bericht zu Recht darauf hin, dass darauf zu achten ist, dass sich die neuen Betriebs- und Gesellschaftsstrukturen nicht schädlich auf etwaige künftige **Fördermittel** auswirken. Hier handeln Kiel und Lübeck eigenverantwortlich. Aber die Voraussetzungen sind hinlänglich bekannt und die

(Lars Harms)

Städte müssen das Ihrige dafür tun, dass diese Mittel nicht in Gefahr geraten.

Gerade durch die **polnischen Häfen** und durch mögliche infrastrukturelle Maßnahmen wie den Bau einer festen **Fehmarnbelt-Querung** oder Ausbau der polnischen und baltischen Straßeninfrastruktur wird sich der Wettbewerb für die deutschen Ostseehäfen in Zukunft weiter verschärfen. Die **schleswig-holsteinischen Ostseehäfen** befinden sich aber auch untereinander im Wettbewerb und sie befinden sich im Wettbewerb mit den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern. Aus diesem Grund müssen die Ostseehäfen eine stärkere Zusammenarbeit und Kooperation anstreben, um ihre Marktanteile im Ostseeraum auch künftig zu sichern.

Eine funktionierende **Hinterlandanbindung** ist unabdingbar und zu Recht macht der Bericht deutlich, dass eine leistungsfähige überregionale Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte ist. Hauptachsen der Hinterlandanbindung sind die **Schiennestrecken** und **Autobahnen** zu den Häfen. Dies gilt insbesondere für den zu erwartenden Güterumschlag in Lübeck. Man geht davon aus, dass im Jahr 2015 täglich bis zu 150 Güterzüge im **Raum Lübeck** erwartet werden. Hier muss eine reibungslose **Vernetzung** mit dem **Hamburger Hafen** gewährleistet sein. Schienengpässe darf es dann nicht länger geben. Wenn wir wollen, dass der Lübecker Hafen weiterhin Marktführer im Ostseeraum bleibt, dann müssen wir dieses Projekt vonseiten des Landes entsprechend fördern. Nur wenn wir dies hinbekommen, schaffen wir auch eine zusätzliche Verbindung von Lübeck über Hamburg bis hin zur Nordsee.

Von großer Bedeutung für die Zukunft wird die **Verlagerung der Verkehre** von der Straße auf Schiene und Seewege sein. Straßen und Luftverkehr sind die Verkehrsmittel mit den größten negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Daher muss das Konzept „from road to sea“ stärker vorangebracht werden. Damit derartige Konzepte aber von Erfolg gekrönt sind, ist die Förderung der Schiene als Hinterlandanbindung unabdingbar.

Wenn wir also den Verkehr künftig ökologisch und ökonomisch gestalten wollen, dann kann dies nur mit derartigen Konzepten funktionieren. In diesem Zusammenhang ist die feste Fehmarnbelt-Querung nicht nur kontraproduktiv, sondern sie wird dafür sorgen, dass vorhandene gut funktionierende **Schiffahrtsstrukturen** zerstört werden. Für die **Region Puttgarden** würde dies bedeuten, dass dort 1.500 Arbeitsplätze in Gefahr geraten. Darüber hinaus dürfen wir uns keiner Illusion hingeben, dass wir mit dem Bau der Brücke Arbeitsplätze in

Schleswig-Holstein schaffen. Der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung ist ein Bundesprojekt. Da es auf Bundesebene keine Tariftreue gibt, können wir heute nur spekulieren, aus welchem europäischen Land die Bauarbeiter kommen, die dann das größte Bauwerk in Schleswig-Holstein errichten.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Aus Dänemark!)

- Lieber Kollege Kubicki, auf jeden Fall werden es keine schleswig-holsteinischen Arbeiter sein. Ich bin für Schleswig-Holstein gewählt und nicht für andere Länder.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Was ist denn das für ein Scheißargument?)

Der Bau der Brücke schafft zwar kurzfristig viele Arbeitsplätze, aber die feste Fehmarnbelt-Querung wird langfristig rund 1.500 **Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein** abbauen und einen funktionierenden Ostseehafen zerstören. Die Auswirkungen auf den Tourismus in Lübeck wurden uns in der letzten Woche in Lübeck klargemacht. 30 % der Touristen sind aus Schweden. Diese schwedischen Touristen, die jetzt mit Schiffen anreisen und keinen Drang verspüren, weiterzufahren, werden dann auf der Autobahn durchrauschen.

(Beifall beim SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Lars Harms. - Für einen Kurzbeitrag hat Herr Abgeordneter Kubicki das Wort. Lieber Herr Kubicki, aber bitte immer in parlamentarischer Redeweise!

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Wolfgang Kubicki [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Beitrag des Kollegen Rother gibt mir Gelegenheit, über den aktuellen Anlass hinaus noch auf etwas hinzuweisen: Lieber Kollege Rother, vor dieser Veranstaltung auf der „AIDAblu“, die ich Ihnen von Herzen gegönnt habe, weil ich sicher bin, dass Sie sich gefreut haben, auf so einem großen Schiff zu sein, gab es einige Tage vorher eine Einladung des Innenministers zu einer **Hafenanlagensicherheitskonferenz** mit allen Hafenbetreibern auf der etwas unkomfortablen und kleineren „Kronprinz Harald“, an der ich teilgenommen habe. Interessanterweise habe ich dort keinen von Ihnen gesehen. Die spannende Frage ist nun, ob Sie nicht eingeladen worden sind oder ob Sie nicht kommen wollten.

(Wolfgang Kubicki)

(Zuruf des Abgeordneten Werner Kalinka [CDU])

- Kollege Kalinka, der Innen- und Rechtsausschuss ist selbstverständlich komplett eingeladen gewesen. Möglicherweise ist das verloren gegangen. Ich habe eine Einladung von der Landtagsverwaltung bekommen. Das war eine Einladung des Innenministers an den Innen- und Rechtsausschuss. Deshalb habe ich mich gewundert, dass ich der einzige Abgeordnete war, der da war. Herr Kollege Rother, dort ist von allen anwesenden Hafenanlagenbetreibern und auch von Vertretern der Hafenvirtschaft darauf hingewiesen worden, dass die bisherige Umsetzung des **ISPS-Codes** bereits 500.000 € gekostet hat. Es ist darauf hingewiesen worden, dass es eine große Gefahr der Ausweitung des Hafenanlagenbegriffes auf Einrichtungen außerhalb des eigentlichen Hafengebietes mit Kosten, die bisher nicht abzuschätzen sind, gibt. Es wurde dort die Bitte geäußert, hier im Interesse der Hafenanlagenbetreiber und der **Hafenvirtschaft** tätig zu werden. Es ist von allen Beteiligten darauf hingewiesen worden, dass es überhaupt keine Zustimmung zu einer **Gebührenerhebung** gibt. Auch wenn in Antwort auf die Frage, ob dieser Betrag denn so riesig sei, erklärt worden ist, dass er nicht so riesig sei, ist er trotzdem eine Kostenbelastung im Wettbewerb.

An dem Tag, an dem der Innen- und Rechtsausschuss die „AIDAblu“ besucht hat, habe ich mich mit dem Hinweis darauf entschuldigt, dass ich erstens an einer entsprechenden Veranstaltung ein paar Tage vorher teilgenommen habe. Zweitens habe ich als Fraktionsvorsitzender der FDP an der Verabschiedung des Hauptgeschäftsführers der IHK, Herrn Janzen, teilgenommen, die zeitgleich stattgefunden hat. An dieser Veranstaltung haben neben mir noch andere Abgeordnete teilgenommen.

Herr Kollege Rother, etwas anderes ist für mich viel wichtiger: Ihre Behauptung über das, was auf der „AIDAblu“ abgelaufen sein soll, wird von meinem wissenschaftlichen Mitarbeiter, der daran teilgenommen hat, nicht bestätigt. Dort ist von den Betreibern genau das wiederholt worden, was ein paar Tage vorher auch auf der Konferenz mit dem Innenminister gesagt wurde. Es ist mitnichten so, dass sie sich mit einer **Gebührenerhebung** einverstanden erklärt haben. Es ist mitnichten so, dass sie gesagt haben, die Kostenbelastung, die auf sie zugekommen ist, sei von ihnen ohne weiteres zu tragen. Insofern denke ich, dass man dies klarstellen muss. Man darf dies so nicht stehen lassen.

Wir werden im Ausschuss weiter über unsere Anträge beraten. Der Datenschützer, den ich immer noch ernst nehme, teilt unsere Bedenken, was die

Überwachung und die **Kontrolle** sowie die Ressortierung angeht. Diese ist durchaus von Gewicht. Herr Rother, Sie können mir bisher nicht erklären, warum im Bereich des Luftverkehrs die Ressortierung beim Bundesverkehrsminister liegt, die Ressortierung im **Hafen- und Schiffsverkehr** jedoch beim **Innenministerium** liegen soll. Diesen Widerspruch haben Sie bisher nicht aufgeklärt.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Kubicki. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 16/772, federführend an den Wirtschaftsausschuss und mitberatend an den Europaausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Das ist so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 21 auf:

Anbindung von Kiel an den Flughafen Hamburg sicherstellen

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/509 (neu)

Bericht und Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses
Drucksache 16/759

Ich erteile dem Herrn Berichterstatter des Wirtschaftsausschusses, Herrn Abgeordneten Hans-Jörn Arp, das Wort.

Hans-Jörn Arp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der dem Wirtschaftsausschuss durch Plenarbeschluss vom 26. Januar 2006 überwiesene Antrag betreffend Anbindung von Kiel an den Flughafen Hamburg sicherstellen, Drucksache 16/509 (neu), von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde vom Ausschuss in zwei Sitzungen, zuletzt am 26. April 2006, beraten.

Der Wirtschaftsausschuss empfiehlt dem Landtag mit der Mehrheit von CDU und SPD, den Antrag abzulehnen. Dieser Beschlussempfehlung vorausgegangen waren die Vorstellungen und Erörterungen einer gutachterlichen Stellungnahme zur Errichtung einer Schnellbahnverbindung auf dem Korridor Kiel-Hamburg, Airport-Hamburg Hbf

(Hans-Jörn Arp)

durch den Gutachter der Firma INTRAPLAN CONSULT GmbH und eine Untersuchung im Auftrag der Landesweiten Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein zur Einrichtung einer Schnellbahnverbindung auf der gesamten Trasse.

Fazit beider genannter gutachterlichen Stellungnahmen ist, dass weder der Projektentwurf Schienenflieger noch das MetroExpress-Konzept in der vorliegenden Form aus technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen kurz- oder mittelfristig realisierbar sind. Ich bitte um Zustimmung zu der Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses, Drucksache 16/759.

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Ich eröffne die Aussprache. Für die antragstellende Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Herr Abgeordneter Karl-Martin Hentschel das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der sehr geschätzte Minister Austermann hat am 4. Mai 2006 im „Hamburger Abendblatt“ erklärt:

„Es gibt das Einverständnis, dass wir in Norddeutschland einen großen Flughafen haben, und das ist Hamburg. Die Vorstellung, man könnte daneben Alternativen ausbauen, ist unrealistisch. Kiel wird ein kleiner Regionalflughafen bleiben.“

Da hat der Wirtschaftsminister wirklich einmal Recht. Deshalb haben wir im ersten Teil unseres Antrags formuliert: Der Landtag begrüßt die Entscheidung der Landesregierung, die Planungen für eine Startbahnverlängerung für den Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau endgültig einzustellen. Es ist schon erstaunlich, wenn dieser Antrag vom Wirtschaftsausschuss pauschal abgelehnt wird. Rot-Schwarz ist an Sturheit wirklich nicht zu überbieten.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Schauen wir aber nach vorn! Wir brauchen eine verbesserte **Anbindung** an den **Hamburger Airport**. Das erreichen wir mit einem 30-Minutentakt beim Buszubringer und der Möglichkeit eines Vorabendeinchecks in Kiel für Flüge ab Hamburg. Zu beiden Punkten gibt es in Kiel konkrete Vorbereitungen, die zügig umgesetzt werden müssen. Hier

muss die Landesregierung eine Kostenbeteiligung prüfen. Ich verstehe nicht, warum das abgelehnt wird. Mittelfristig muss der MetroExpress realisiert werden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Dieser Landtag hat das übrigens schon zweimal beschlossen. Die direkte und schnelle Schienenanbindung von Kiel nach Fuhlsbüttel und der City Nord zum Hauptbahnhof Hamburg sind das wichtigste wirtschafts- und verkehrspolitische Projekt für den Norden. Bad Bramstedt, Henstedt-Ulzburg, Kaltenkirchen und Norderstedt mit mehr als 150.000 Einwohnern würden erstmalig an die Fernbahn angebunden. Es gibt keine vergleichbare **Region** dieser Größenordnung in Deutschland, die nicht an die **Fernbahn** angeschlossen ist. Die Hamburger City und die City Nord würden für die Pendler direkt erreichbar. Wenn man das mit dem Korridor Pinneberg-Elmshorn vergleicht und sieht, wie viele Pendler die S-Bahnen und die Regionalbahnen benutzen, dann geht man davon aus, dass dadurch täglich mindestens 30.000 Menschen vom Auto auf die Schiene umsteigen würden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Aber auch Fernreisende und Fluggäste könnten hiervon profitieren. Die Bundesautobahn A 7 würde entlastet und die Gäste der Kreuzfahrtschiffe könnten vom Hamburger Hauptbahnhof und vom Airport schnell zum sanierten **Kieler Hauptbahnhof** und von dort zu den Passagierterminals. Besser geht es nicht. Deshalb brauchen wir die **Machbarkeitsstudie** dieses Projekts. Die Kurzexpertise von INTRAPLAN CONSULT sagt uns nicht, wie es geht, sie sagt uns nur, wie es nicht geht. Wenn man unrealistische Anforderungen an diese Strecke stellt und mit maximalen Ausbauplanungen loslegt, dann kann man jedes Projekt totrechnen.

Was wir brauchen, ist eine Verbesserung der bestehenden **Bahnverbindung**, die schrittweise Stück für Stück ausgebaut werden kann wie in der Vergangenheit auch, aber eben als schneller Regionalexpress und nicht wie bisher als langsame S-Bahn. Was wir noch brauchen, ist natürlich der Lückenschluss zwischen Norderstedt und dem Hamburger Flughafen. Die grüne Fraktion hat die Machbarkeitsstudie bereits im Rahmen der Haushaltsberatung beantragt. Damals wurde dies von CDU und SPD abgelehnt, aber auch von den Kieler, Neumünsteraner und Segeberger Landtagsabgeordneten. Eigentlich finde ich das unverständlich.

(Karl-Martin Hentschel)

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Heute kann das alles revidiert werden. Sie haben die Chance, damit es endlich losgeht.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Karl-Martin Hentschel.

Bevor wir in der Aussprache fortfahren, möchte ich auf der Tribüne Schülerinnen und Schüler und Lehrkräfte der Meldorfer Gelehrtenschule herzlich begrüßen. - Seien Sie uns herzlich willkommen!

(Beifall)

Wir sind beim Tagesordnungspunkt „Anbindung von Kiel an den Flughafen Hamburg sicherstellen“. Ich erteile das Wort für die CDU-Fraktion dem Herrn Abgeordneten Thomas Stritzl.

Thomas Stritzl [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Um es vorwegzunehmen, die CDU-Landtagsfraktion wird der Ausschussempfehlung so, wie vom Vorsitzenden vorgetragen, zustimmen. Dies tun wir nicht, Herr Kollege Hentschel, in der von Ihnen vermuteten Sturheit, sondern wir tun es deshalb, weil wir dem besseren Rat, den wir im Ausschuss durch diejenigen erfahren haben, die die bereits vorliegenden **Gutachten** noch einmal auf Plausibilität und Machbarkeit überprüft haben, folgen. Herr Kollege Hentschel, Sie konnten damals in der Sitzung nicht anwesend sein, aber es war eine beeindruckende Sitzung des Wirtschaftsausschusses. Ich habe selten ein geplantes Vorhaben erlebt, das von einem über der Kritik stehenden Gutachter in einer solchen Deutlichkeit im Hinblick auf die **technische Machbarkeit**, im Hinblick auf die **Finanzierbarkeit** durch die öffentliche Hand und im Hinblick auf die **wirtschaftliche Perspektive** des Betriebes so verneint wurde - ich will es vorsichtig formulieren - wie das, was man landläufig unter dem Projekt „Schienenflieger/MetroExpress“ versteht. Das war beeindruckend. Ich sage ganz offen, wir hatten das erwartet, deswegen hat es uns nicht überrascht. Aber ich finde, es ist kein Vorwurf zu sagen, ich habe eine Idee, ich möchte etwas prüfen lassen. Das muss dann auch im Streit stehen können. Das ist völlig klar. Es ist niemandem vorzuwerfen, auf die Idee eines Schienenfliegers von Kiel nach Hamburg Flughafen zu kommen. Die Idee ist nicht vorwerfbar. Aber egal, ob Idee oder

nicht, man muss sich der Prüfung stellen. Wenn dann die Prüfung ergibt, dass es absolut nicht machbar ist - absolut nicht machbar! -, dann sollte man sagen: Okay, die Idee ist so nicht realisierbar. Das gehört zur Ehrlichkeit dazu.

Ich will einen Punkt nennen. Jeder kennt meine Einstellung zum Thema **Flughafen Kiel-Holtenau**. Ich weiß, wie wir über die Fragestellung gesprochen haben: Sind 50 Millionen € für den Ausbau tragbar für das Land, ja oder nein? Das war im Streit. Ganz deutlich Nein sagen Sie, Lars Harms. Ich sage dann mit der gleichen Deutlichkeit, für einen Schienenexpress mehr als 700 Millionen € zu bewegen, ist ebenfalls nicht leistbar, und zwar deutlich nicht leistbar.

(Beifall bei CDU und SPD)

Insofern geht es hier um die Frage, dass wir uns den Realitäten stellen müssen. Wir sagen deswegen klar, wir folgen dieser Empfehlung, jetzt davon die Hände zu lassen, wenn ich es einmal so formulieren darf.

Sie haben zu Recht, Herr Kollege Hentschel, den Wirtschaftsminister gelobt für seine Formulierung, dass **Hamburg** der große **Flughafen des Nordens** ist. Das ist unstrittig in diesem Haus. Sie haben darauf hingewiesen, dass Kiel nicht die Alternative zu Hamburg ist. Das haben wir immer gesagt, es gehe nicht um eine alternative Planung Kiel-Hamburg. Bei der Frage eines Ersatzflughafens für Hamburg war immer die Frage nach **Kaltenkirchen**. Das ist das **Optionsmodell**. Es ist also nicht die Frage, dass Kiel die Alternative zu Hamburg wäre. Das sehen Sie auch im Wahlprogramm meiner Partei.

(Zuruf von der SPD: Aber nicht für die SPD, Herr Kollege!)

- Ich habe ja auch von meiner Partei gesprochen, Herr Kollege. Für den Fall, Kollege Neugebauer, dass Sie die Erkenntnis übermannt und Sie sagen, das sei die richtige Position, werden wir die Beitrittsformulare auch an Sie weiterleiten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ein **schneller Anschluss** an Hamburg zum **Flughafen Hamburg** ist wünschenswert. Deswegen sagen wir, wenn es Möglichkeiten gibt auf der **Buslinie**, Stichwort Kilius, durch eine Veränderung des Fahrtaktes, durch eine Veränderung der Streckenbindung - wo macht man Haltestellen, wo nicht; das ist zu prüfen, dagegen ist nichts zu sagen, da habe ich noch nichts Schlüssiges auf dem Tisch -, kann man darüber nachdenken, wenn es dann ein vernünftiges Konzept gibt. Aber ich sage, da sind erst einmal die

(Thomas Stritzl)

gefordert, die primär Träger dieser Maßnahme sind, sprich Autokraft, aber auch die Landeshauptstadt Kiel.

Ich bin im Übrigen dankbar, dass wir diese Diskussion geführt haben. Dies macht deutlich, dass es wichtig ist, dass die **Landeshauptstadt Kiel** an das internationale Flugnetz angebunden bleibt. Dazu dient ein leistungsfähiger Flughafen Kiel, dazu dienen natürlich auch leistungsfähige Verkehrswege in Hamburg. Deswegen unterstützen wir das, was die Landesregierung, was der Wirtschaftsminister als sein Credo ausgibt, nämlich die Möglichkeiten nutzen, die das Land bieten kann, um einen zukunftsfähigen Flugverkehr in Kiel-Holtenau zu gewährleisten, allerdings dann auch mit dem stetigen Bemühen, daraus keine dauerhafte „Leistung“ für die Haushalte der öffentlichen Hand werden zu lassen.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Thomas Stritzl. - Das Wort für die SPD-Fraktion hat der Herr Abgeordnete Bernd Schröder.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützt offenbar nach wie vor die Projektidee des Fahrgastverbandes Pro Bahn, mit einem neu zu konzipierenden **MetroExpress**, auch Schienenflieger genannt, die Strecke Kiel-Hamburg zu bedienen. Das ist sicherlich wünschenswert, aber völlig unrealistisch in der Umsetzung. Die erforderlichen **Investitionskosten** wurden von Minister Austermann in der Landtagssitzung am 2. September 2005 mit 760 Millionen € beziffert. Der ehemalige Kollege Müller von den Grünen sprach in der Landtagsitzung am 26. Januar dieses Jahres von Studien, die für die Schließung von Lücken von nur 60 Millionen € ausgehen. Am 26. April wurde zum Thema Schienenflieger eine **gutachterliche Stellungnahme** im zuständigen Wirtschaftsausschuss vorgestellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens ist klar, dass die gewünschte Fahrzeitverkürzung bei weitestgehender Nutzung der vorhandenen Infrastruktur überhaupt nicht möglich ist.

Erforderlich ist eine komplette **Neutrassierung** der Strecke von Neumünster bis Kaltenkirchen sowie eine Neubaustrecke von Norderstedt-Mitte bis zum Flughafen mit einem Investitionsbedarf von etwa 400 Millionen €. Hinzu kommen die Kosten einer vom S-Bahn-Verkehr unabhängigen Führung der **Regionalzüge** vom Flughafen zum Hamburger

Hauptbahnhof. Die erforderlichen **Investitionen** in das **Schiennetz**, notwendige Veränderungen von Haltestellen sowie die Entwicklung und Herstellung neuer Fahrzeuge dürfte sich auf insgesamt 700 Millionen € summieren.

Auf der anderen Seite wird ab dem Jahre 2008 durch die Inbetriebnahme der **S-Bahn vom Hauptbahnhof zum Flughafen** eine Verbindung zur Verfügung stehen, die die Fahrzeit von Kiel bis Fuhlsbüttel auf 100 Minuten reduzieren wird. Der Airportbus, der bis zu 20-mal täglich verkehrt, benötigt für die Fahrt vom Kieler Hauptbahnhof bis zum Hamburger Flughafen schon heute nur 84 Minuten. Nach den vorgelegten Gutachten würde die Realisierung des Projektes Schienenflieger zwangsläufig zu einer Halbierung der Bedienung mit Regionalzügen auf dem Streckenabschnitt Elmshorn-Tornesch-Pinneberg-Hamburg Hauptbahnhof führen und damit zu einer erheblichen Verschlechterung in dem Angebot für **Berufspendler** aus dieser gesamten Region. Sich hier herzustellen, Kollege Hentschel, und zu sagen, das wäre der Clou schlechthin, dass ein Umsteigen von PKW auf Bahn möglich ist, ist schon ein Treppenwitz. Wir haben jahrelang darum gekämpft, im Bereich Pinneberg, Elmshorn, Tornesch, Uetersen zusätzliche Zughalte zu bekommen. Jetzt zu sagen, das Angebot für die Betroffenen werde halbiert, macht deutlich, was im Grunde genommen davon zu halten ist und wie Sie das einschätzen.

Angesichts der geschätzten Investitionskosten, die vom Land allein getragen werden müssten, ist das Ergebnis eindeutig. Das Vorhaben ist zurzeit nicht finanzierbar und allenfalls langfristig zu bearbeiten.

Jetzt, wie in dem Antrag von den Grünen gefordert, eine **Machbarkeitsstudie** in Auftrag zu geben macht nach den Aussagen im Wirtschaftsausschuss wirklich keinen Sinn und wäre angesichts der Kosten von schätzungsweise einer sechsstelligen Eurosumme absolut verantwortungslos.

Wir möchten alle eine **schnellere Verbindung** von Kiel über den Flughafen Fuhlsbüttel zum Hamburger Hauptbahnhof. Von den Gutachtern wird eine Verbesserung des bestehenden Angebotes zwischen Kaltenkirchen und Hamburg angeregt. Auch das ist vom Minister hier gesagt worden. Zumindest langfristig ist anzustreben, die Strecken der **Hamburger S-Bahn** und der **AKN** am Hamburger Flughafen zu verknüpfen. Die Behörden in Hamburg und Schleswig-Holstein sollten gemeinsam mit dem Betreiber des Hamburger Flughafens die Einrichtung einer verbesserten Busverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen Hamburg prüfen. Hier gehört auch die Lufthansa mit ins Boot.

(Bernd Schröder)

Sie könnte - wie in Mannheim und Heidelberg, bezogen auf den Frankfurter Flughafen - regelmäßig Busse für diese Transfers einsetzen und natürlich auch ein Check-in in Kiel vorsehen.

Der letzte Punkt des Antrages der Grünen beinhaltet die Forderung, das Land möge 60 % der bisher entstandenen **Planungskosten** für **Kiel-Holtenau** übernehmen. Hier gilt das, was Minister Austermann in der Sitzung am 26. Januar gesagt hat. Es gibt einen förderrechtlichen Vertrag mit der Landeshauptstadt und der Kieler Flughafengesellschaft. Die Kostenlast liegt bei der **Flughafengesellschaft**. Wir haben also überhaupt nichts zu beschließen. Ich erinnere hier auch ganz deutlich an meine Aussagen vom 26. Januar. Wer die Chancen des Flughafens Holtenau so an die Wand gefahren hat wie die Verantwortlichen in der Stadt Kiel - wir wissen ja, um wen es sich dort handelt -, der sollte eher die gesamten Planungskosten, die völlig in den Wind geschossen wurden, allein tragen.

(Beifall bei der SPD)

Insgesamt ist deshalb zu sagen, dass es bei der Ablehnung des Antrages bleibt.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Kleingeister!)

- Kleingeister? - Ich würde einmal den politischen Freunden hier im Rathaus sagen, wer dort kleingeistig ist.

(Beifall bei der SPD)

Aus dem genannten Grund bleibt es bei der Ablehnung des gesamten Antrages, wobei wir natürlich die Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebotes - ich nenne hier Busverkehr, Transfermöglichkeiten, Vorabend-Check-in - weiter im Auge haben werden.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Abgeordneten Schröder. - Bevor ich das Wort weiter erteile, möchte ich sagen, dass ich den Begriff „Kleingeist“ nicht für einen parlamentarischen Ausdruck halte. Ich bitte, solche Ausdrücke zu unterlassen.

Für die FDP-Fraktion hat nun der Abgeordnete Dr. Heiner Garg das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Ich will mich auf einige Anmerkungen beschränken und nicht alles nochmals darstellen, was

hier, insbesondere von dem Kollegen Hentschel, schon vorgetragen wurde.

Zunächst zu dem Bericht und der Beschlussempfehlung des Ausschusses. Ich finde, es wäre sinnvoll gewesen, nicht einfach den Satz hineinzuschreiben: Die große Koalition hat den Antrag der Grünen abgelehnt. - Dies gibt nämlich das tatsächliche Abstimmungsbild in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses nicht wieder. Der Kollege von den Grünen musste wie andere Kollegen auch an der Verabschiedung von Herrn Janzen teilnehmen. Ich habe dem Antrag der Grünen allerdings ausdrücklich zugestimmt.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Ich finde, die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf, dass sie ein richtiges Abstimmungsbild vermittelt bekommt. Dies als Anregung.

Zweitens. Ich muss mich über die Gläubigkeit gegenüber Gutachterzahlen wirklich wundern. Ich muss mich über die Gläubigkeit wundern, wenn jemand erklärt, Herr Kollege Stritzl, der **Strecken-neubau** würde 700 Millionen € kosten und sich somit nicht rechnen. Es mag sein, dass sich eine Investition von 700 Millionen € nicht rechnen würde. Ich bezweifle aber erstens die genannten Kosten in Höhe von 700 Millionen €. Zweitens frage ich mich wirklich: Haben Sie in den letzten Jahren eigentlich nicht mitbekommen, dass uns hier ständig neue Zahlen über das **Passagieraufkommen** des Flughafens **Kiel-Holtenau** präsentiert wurden,

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

die nie, auch nicht ansatzweise realisiert werden konnten? Dies waren im Übrigen mit Inbrunst als wissenschaftlich fundiert vorgetragene Zahlen. Am Ende wurde aber noch nicht einmal ein Zehntel dieses Passagieraufkommens erreicht.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Es ist völlig in Ordnung, wenn man ein Projekt politisch nicht will; dann muss man das aber auch sagen.

(Beifall der Abgeordneten Monika Heindl [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Natürlich werden von Gutachtern jeweils bestimmte Zahlen vorgetragen. Ich hatte schon eine Vermutung, was möglicherweise bei dem Vortrag, der gut und völlig schlüssig war - darin gebe ich Ihnen vollkommen Recht -, im Hintergrund stand. Sich aber darauf zu verlassen und ausschließlich darauf

(Dr. Heiner Garg)

die politische Entscheidung zu stützen, ob man ein solches Projekt haben will oder nicht, halte ich für sehr mutig, um nicht zu sagen: für politisch fahrlässig. Das sollte man also nicht tun.

Ich glaube, wir sind uns - das gilt auch für die Regierungsfractionen - darüber einig, dass es eine bessere Anbindung von Kiel an den Hamburger Hauptbahnhof geben muss. Nichts anderes ist die Intention des Schienenfliegers.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Es geht nicht darum, möglicherweise 20.000 Passagiere, die von Kiel aus geflogen wären, irgendwie ganz schnell und ganz teuer schienengebunden nach Hamburg zu transportieren, sondern es geht um eine **Schienenverbindung** von Kiel Hauptbahnhof über Hamburg-Fuhlsbüttel nach Hamburg Hauptbahnhof. Darüber reden wir.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Nun kann man ja schrittweise denken. Es gibt sehr wohl Projekte, die man ins Auge fassen könnte. Der Kollege Müller hat solche Projekte vorgestellt. Ich habe sie mir noch einmal von jemandem schildern lassen, der selbst dem Vorstand eines Eisenbahnunternehmens angehört. Es gibt Möglichkeiten, mittelfristig durch **Lückenschlüsse** dafür zu sorgen, dass es eine bessere Anbindung gibt. Der Kollege Schröder hat hier das Problem benannt, dass die Zeitersparnis außerordentlich gering ist. Das ist richtig. Zunächst einmal geht es aber darum, den Verkehr auf der Schiene schlichtweg zu verbessern. Mit dem **Bus** soll die Fahrzeit, wie nicht nur Herr Kollege Schröder, sondern auch der Gutachter ausgeführt hat, 84 Minuten betragen. Eine Fahrzeit von 84 Minuten kann der Airporthub aber nur dann erreichen, wenn er nicht wie alle anderen PKWs auf der A 7 im Stau steht. In den Stoßzeiten steht man dort aber meistens im Stau. Dann ist es nichts mit einer Fahrzeit von 84 Minuten.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Auch wenn wir Bericht und Beschlussempfehlung, die vom Wirtschaftsausschuss vorgelegt wurden, hier ablehnen, bleibt doch zu fragen: Welche **Alternativen** gibt es? Diese Frage stellt sich auch dann, wenn Sie das Projekt komplett ablehnen und sogar die Machbarkeitsstudie ablehnen. Wie soll Kiel künftig besser an den Flughafen Hamburg angebunden werden? Wie soll Kiel künftig besser an den überregionalen Schienenverkehr angebunden werden? Darüber schweigt sich die Landesregierung

aus. Wenn man sich hinter so vielen Gutachten versteckt, muss man, wie ich meine, zumindest sagen, welche Alternativen es gibt. Ich sage ganz deutlich: Für die FDP-Fraktion besteht die Alternative nicht ausschließlich darin, den Bus öfter oder schneller über eine verstopfte Autobahn hetzen zu lassen. Das kann die Alternative mit Sicherheit nicht sein.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Dr. Garg. - Für den SSW im Landtag hat nun Herr Abgeordneter Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Ursprungsansinnen, das die Wirtschaft bei den zum Glück gescheiterten Ausbauplänen für Kiel-Holtenau hatte, ist immer noch nicht angegangen worden. Mein Vorredner, Heiner Garg, hat das gerade noch einmal deutlich gemacht. Immer noch sind die K.E.R.N.-Region und hier insbesondere **Kiel** und **Neumünster** nicht vernünftig an das **Flugnetz** angebunden. Es ist dringend notwendig, dass beide Städte eine Anbindung an den **Flughafen in Hamburg** erhalten. Aufgrund dieser Notwendigkeit wurde schon vor Jahren die Idee eines MetroExpress, um die CDU-Version zu nennen, oder eines Schienenfliegers, um die Pro-Bahn-Version zu nennen, geboren, der Kiel und vielleicht auch Neumünster mit Hamburg verbinden sollte. Wir sind jetzt natürlich viel schlauer als in der Startphase dieser Idee, als wir alle von dieser Möglichkeit noch uneingeschränkt begeistert waren.

Inzwischen ist man dem Projekt etwas mehr auf den Grund gegangen und man hat festgestellt, dass natürlich für die finanziellen Fragen und auch die logistischen Schwierigkeiten Lösungen gefunden werden müssen, ehe man wirklich konkret an das Projekt Schienenflieger herangeht. Allerdings dürfen die finanziellen Argumente auch nicht zum Totschlagargument gegen ein sinnvolles Projekt umfunktioniert werden. Es ist immer auch die Frage, wo man **Prioritäten** setzt, die hier geklärt werden muss. Wir sind der Meinung, dass vorrangig die konkreten Verkehrsprobleme im Land gelöst werden müssen. Bevor man also von Milliardengräbern - ich zitiere Sie wiederum - wie der Fehmarnbelt-Querung träumt und man möglicherweise aus Mitteln des Landes Schleswig-Holstein Anbindungen an diese Querung finanziert, muss man die vor-

(Lars Harms)

dringlichen Verkehrsprobleme des Landes gelöst haben.

(Beifall beim SSW)

Wir haben nun einmal kein Verkehrsproblem auf der Vogelfluglinie, wo das Konzept „from road to sea“ ja zu unser aller Zufriedenheit umgesetzt wird. Wir haben vielmehr Probleme an anderen Stellen im Land. Wenn wir die Wirtschaftskraft der K.E.R.N.-Region stärken wollen, müssen wir für eine bessere Anbindung an das **internationale Verkehrsnetz** sorgen. Das ist schon immer der Ursprungsgedanke gewesen und diesen sollten wir auch weiter verfolgen.

In der **gutachterlichen Stellungnahme**, die uns hinsichtlich des Schienenfliegers vorliegt, ist nun alles grob überprüft worden. Insbesondere die schnelle Anbindung des Hamburger Hauptbahnhofs scheint doch schwieriger zu sein, als alle dachten. Das heißt aber auch, dass man sich erst einmal auf das eigentliche Ziel des Schienenfliegers beschränken sollte, wenn man die Machbarkeit überprüfen will. Das eigentliche Ziel war immer die **schnelle Anbindung** an den Flughafen Hamburg. Diese Anbindung ist auch nach dem neuen Gutachten durchaus möglich und kann zu erheblichen Verbesserungen führen.

Dass wir natürlich auch aus Wirtschaftlichkeitserwägungen heraus eine Einbindung des **Pendlerverkehrs** betrachten müssen, ist völlig klar, aber eben nicht als vordringliches Ziel, sondern nur als eine wichtige und zu beachtende Größe im Gesamtkonzept.

Beides, eine hervorragende Anbindung für die Pendler und eine hervorragende Anbindung der K.E.R.N.-Region, wird nicht uneingeschränkt zu haben sein. So realistisch sind wir wohl inzwischen alle. Es ist auch klar, dass es mit den ersten Voruntersuchungen, die uns im Kieler Rathaus vorgestellt wurden, nicht getan ist. Im Rahmen dieser Untersuchungen konnte noch kein abschließendes Ergebnis erzielt werden. Das hat uns auch der Gutachter bestätigt. Vielmehr hat man jetzt eine Grundlage geschaffen, auf der man weitere Untersuchungen im Rahmen einer **Machbarkeitsstudie** durchführen könnte.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Dabei würde ich empfehlen, dass man auch Pro Bahn mit einbezieht, damit man nicht immer übereinander, sondern miteinander redet. Mir ist schon bewusst, dass wir auf viele Schwierigkeiten treffen könnten. Dennoch halten wir am ursprünglichen

Vorschlag der Grünen fest und meinen, dass sich eine Machbarkeitsstudie lohnt. Wir wollen dieses wichtige Projekt nicht vorzeitig opfern, sondern weiter die Grundlagen für eine bestmögliche Anbindung der K.E.R.N.-Region an den Hamburger Flughafen schaffen und dabei so weit wie möglich auch die Interessen der Pendler mit einbeziehen. Hier haben wir ein wichtiges Aufgabenfeld, dessen Lösung wesentlich wichtiger für die Menschen und die Betriebe im Land ist als eine teure Transitstrecke über den Fehmarnbelt.

Aber so lange wir nicht eine solche Schienenanbindung nach Hamburg haben, müssen wir auf den **Bus** setzen. Wir haben durch die Autokraft gute Verbindungen nach Hamburg, die wir jetzt verbessern müssen. Der im Antrag der Grünen beschriebene Gedanke einer 30-Minuten-Takt-Bus-Anbindung von Kiel zum Hamburger Flughafen ist zwar ambitiös, aber zumindest steckt im Kern der Gedanke, dass es kurzfristig auf der Straße schneller gehen kann und gehen muss. Ich könnte mir vorstellen, dass wir auch Neumünster mit einer zweiten Buslinie einbinden könnten. Hier kann und muss das Land mit einer Anschubfinanzierung, die Grundlagen für eine gute Verkehrsverbindung legen.

Alles spricht dafür, dass wir uns beim Schienenflieger und bei der kurzfristigen Verbesserung der **Busanbindung** engagieren. Deshalb ist es für uns völlig unverständlich, dass CDU und SPD dieses Anliegen ablehnen. Wir sind für bessere Verkehrsverbindungen und stehen immer noch hinter dem Antrag, den die Grünen gestellt haben.

(Beifall bei SSW, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Danke schön!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Mir liegen drei Wortmeldungen zu Kurzbeiträgen vor, ich neige aber dazu, zunächst der Landesregierung, dem Herrn Wirtschafts- und Verkehrsminister Dietrich Austermann, das Wort zu geben. Dann haben wir hier ein breites Spektrum. - Bitte sehr, Herr Minister.

Dietrich Austermann, Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es gibt Themen, die sterben offensichtlich nie. Dazu gehört auch der MetroExpress oder Schienenflieger oder wie immer man ihn nennen will, also eine bessere Verbindung von Kiel nach Hamburg.

(Minister Dietrich Austermann)

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Man muss auch Visionen haben, Herr Minister!)

Es gibt Themen, die sich stets wiederholen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Fehmarnbelt-Querung!)

Sie kennen das aus Ihrer kurzen Zeit im Bundestag. Früher galt immer der Jäger 90 als Sparpotenzial, jetzt ist offensichtlich die Fehmarnbelt-Querung das Thema im Hinblick auf Sparpotenziale. Wir wollen einmal konkret zu den Zahlen kommen.

Ab dem Jahre 2008 kann man mit der **Bahn** von **Kiel** aus zum **Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel** fahren. Der ICE braucht dafür 85 Minuten. Wenn Sie mit der Regionalbahn fahren, brauchen Sie dafür 95 Minuten. Wenn Sie mit dem Bus fahren, brauchen Sie heute auch 85 Minuten. Wenn Sie mit dem **Bus** fahren und fahren nicht über Neumünster, brauchen Sie heute 75 Minuten. Wenn Sie die Strecke verkürzen, wenn Sie beschleunigen wollen, so müssen Sie praktisch - der Abgeordnete Schröder hat darauf hingewiesen - wesentliche Teile der **Trasse**, zumindest zwischen Neumünster und Fuhlsbüttel, völlig neu bauen. Dazu braucht man 700 Millionen und hinterher braucht man für diese Strecke 70 Minuten, hat also nur einen Effekt von 10 oder 15 Minuten.

Der Geschäftsführer des Flughafens Fuhlsbüttel sagt immer wieder: Eine Fahrzeit von eineinhalb Stunden ist zumutbar und bedeutet für den Flughafen große Chancen. Insofern ist das einfach wirtschaftlich nicht vertretbar.

Ich denke, es ist richtig, dass die Koalitionsfraktionen gesagt haben: An der Stelle wollen wir die Debatte endlich beenden. Es gibt viele andere gute Themen, die man in Schleswig-Holstein erörtern kann. Dieser Knochen ist aus meiner Sicht abgenagt. Ich denke, dass wir es damit bewenden lassen sollten.

(Beifall bei CDU und SPD)

Weil das immer wieder erwähnt wird, einmal aus der einen Position zum Flughafen Kiel und einmal aus der anderen Position zum **Flughafen Kiel**, will ich sagen: Mir ist daran gelegen, dass wir das zarte Pflänzchen, das wir dort haben, nicht kaputt trampeln und dass wir die kleinen Chancen mit der **Verbindung nach Berlin**, mit der Verbindung nach **Frankfurt/Egelsbach**, mit der Verbindung nach **München** nicht kaputt machen. Deshalb sollten wir die Debatte nicht in negativer Hinsicht und mit Blick auf das führen, was alles nicht läuft, sondern darauf hinweisen, dass wir eine Chance haben. Den Flughafen Kiel sollten wir meines Erachtens nicht

schlecht reden, wir sollten ihn nicht schlechter reden, als er ist. Er bietet die Möglichkeit einer weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt, und spielt bei Unternehmen, bei Reisenden, bei Urlaubern, bei Kreuzfahrern eine große Rolle. Das Thema ist vorhin bereits erörtert worden.

Deswegen sagen wir von uns aus: Wir halten die Debatte für abgeschlossen. Wir sind der Meinung, dass die Verbesserungen, die jetzt vorbereitet sind, richtig sind, dass man auch noch über eine Verbesserung beim **Kielius** nachdenken kann, dass das richtige Überlegungen sind. Es ist auch der richtige Weg, in Kiel oder während der Fahrt einzuchecken. Es wird für manchen in der Tat ein Vorteil sein, in Kiel einzuchecken und keine unnötigen Warte- und Parkzeiten in Hamburg zu haben. Das kann durchaus bedeuten, dass mancher, der von Kiel aus nach Hamburg-Fuhlsbüttel fährt, schneller dort ist als einer, der aus Altona nach Fuhlsbüttel fährt und dann einparken, einchecken und anderes mehr tun muss.

Deswegen sollte man sagen: Die Situation ist okay. Die Debatte ist abgeschlossen

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Wir kommen jetzt zu den Kurzbeiträgen. Für den ersten Kurzbeitrag erteile ich Herrn Karl-Martin Hentschel das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich glaube, dass wir diese Schienenverbindung irgendwann bauen werden, und zwar aus folgendem Grund: Dies ist die am dichtesten besiedelte Achse im Hamburger Umland. Auf der am drittdichtest besiedelten Achse Pinneberg-Elmshorn gibt es eine hervorragende S-Bahn- und Regionalbahnanbindung. Auf der am zweitchtendichtest besiedelten Achse Ahrensburg-Oldesloe-Lübeck gibt es eine hervorragende S-Bahn- und Regionalbahnanbindung. Auf diesen Strecken beträgt die Zahl der Passagiere pro Tag 35.000 beziehungsweise 23.000.

(Zuruf des Abgeordneten Bernd Schröder [SPD])

Die **Strecke von Norderstedt nach Neumünster** ist die am dichtesten besiedelten Achse im Hamburger Umland und hat die geringste Pendlerzahl im öffentlichen Nahverkehr. Deshalb bin ich sicher, dass der Ausbau dieser Strecke in den nächsten Jahren Schritt für Schritt erfolgen wird.

(Karl-Martin Hentschel)

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Es ist sinnvoll, diese Strecke vernünftig zu bauen. Wenn man aber diese Strecke baut, ist es völlig logisch, dass man sie dann über den Flughafen und nicht am Flughafen vorbei baut.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP sowie des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Vor einigen Jahren hatten wir zu diesem Thema eine Anhörung. Seinerzeit sagte ein Flughafenexperte: Es gibt acht Flughäfen in Deutschland, die überleben werden. Diese acht Flughäfen werden alle ein Eisenbahnkreuz bekommen, weil sie eine optimale **Anbindung an den öffentlichen Verkehr** brauchen. Fast alle Flughäfen sind bereits an S-Bahn und Bahn direkt angeschlossen. Hamburg ist der mit am schlechtesten angeschlossene Flughafen. Das gilt, soweit ich weiß, auch für Stuttgart. Der Flughafenexperte war sicher, dass sich in Hamburg in den nächsten zehn bis 20 Jahren sowohl in der Nord-Süd-Richtung als auch in der Ost-West-Richtung über die jetzige Güterverbindungsbahn eine Nahverkehrsanbindung zum Hamburger Flughafen entwickeln wird. Deswegen bin auch ich sicher, dass dies kommen wird.

Nun noch einmal zu den Kosten. Dass man die **Kosten** unterschiedlich berechnen kann und dass das Ministerium dieses Projekt seit Jahren totrechnen will, weiß ich aus eigener Diskussion mit den entsprechenden Leuten. Das ist so. Dafür gibt es Gründe, die ich hier nicht weiter thematisieren will. Ich möchte aber einmal die Dimensionen vergleichen.

Die A 20 kostet in Schleswig-Holstein insgesamt 4 Milliarden € und dies bei einem durchschnittlichen Passagiervolumen von 20.000 Fahrzeugen am Tag. Die Fehmarnbelt-Querung soll 5 Milliarden € kosten bei einem durchschnittlichen Verkehrsvolumen von 7.000 Fahrzeugen am Tag. Hierbei geht es nicht um 7.000 oder 20.000 Fahrzeuge, sondern es geht um 30.000 Fahrgäste pro Tag, die als Pendler von der A 7 herunter und auf die Schiene kommen würden.

Das ist das zentrale Projekt. Deshalb gebe ich dir, Lars Harms auch nicht Recht, dass es hauptsächlich um den Flughafen geht. Es geht zunächst einmal entscheidend um den **Pendlerverkehr**. Denn der Großteil dieser Fahrgäste wird aus Pendlern bestehen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

In zweiter Linie geht es um die direkte Anbindung von Kiel und Neumünster, also nicht nur um die Anbindung von Kiel und Hamburg. City Nord, Flughafen und Norderstedt - all dies wird angeschlossen. Das heißt: In zweiter Linie geht es um die **Fernbahnanbindung** von zusätzlichen 150.000 Menschen im gesamten Hamburger Norden.

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Herr Hentschel, Ihre Redezeit von drei Minuten ist beendet.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ich komme zum Schluss, Frau Präsidentin. - Erst in dritter Linie geht es um die Anbindung des Flughafens, aber auch dies ist natürlich entscheidend für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein.

Ich bin sicher, das Projekt wird kommen. Deshalb müssen wir jetzt die Planungen durchführen, sodass wir das, was im Rahmen des **Ausbaus der AKN** in diese Richtung möglich ist, auch realisieren. Wir haben in den letzten Jahren 150 Millionen € in die AKN investiert, aber so, dass dies kontraproduktiv für das Projekt ist. Das geht so weit, dass der Bahnhof Norderstedt von der Durchfahrt nach Hamburg abgeschnitten wurde. Das ist eine völlig blödsinnige Investition. Deswegen bin ich der Überzeugung, dass wir endlich die Kehrtwende schaffen, das Projekt und die Zukunft ins Auge fassen und dieses wichtigste Verkehrsprojekt in Schleswig-Holstein endlich vernünftig durchplanen müssen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich darf Sie bitten zu üben, sich auf drei Minuten zu beschränken. Das ist nicht so schwer. - Für einen weiteren Kurzbeitrag erteile ich Herrn Abgeordneten Thomas Stritzl das Wort.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Dafür, dass der Knochen abgenagt ist, nagen relativ viele daran!)

Thomas Stritzl [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Hentschel, ich bedanke mich für die Klarstellung. Sie haben gesagt, es geht in dritter Linie um die Frage der verbesserten Anbindung des Flughafens an Kiel. Das ist eine ehrliche Aussage: in dritter Linie! Und das macht auch Sinn, weil Ihr Vortrag darauf aufgebaut war, dass Sie gesagt haben, was Sie alles damit leisten wollen. Je mehr **Haltestellen** Sie einbauen, desto stärker verringert sich die Schnelligkeit der Verbindung. Das ist auch klar. Wenn Sie offen sagen, es geht Ihnen um eine Veränderung des Nahverkehrsverhaltens im Umland von Hamburg, im südlichen Schleswig-Holstein, dann haben wir eine völlig andere Diskussionslage. Darüber kann man ja reden.

(Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das diskutieren wir seit sechs Jahren!)

- Ich komme jetzt gleich darauf! - Sich aber hier hinzustellen und dieser Regierung einen Vorwurf zu machen, weil Sie meinen, die **AKN** sei falsch geplant worden - wenn ich das richtig verstanden habe, angeblich sogar in Form einer Verhinderungsplanung für einen so genannten Schienenflieger -, kann ich nicht nachvollziehen. Die Landesregierung ist die völlig falsche Adresse für einen Vorwurf. Man müsste allerdings fragen, warum das in der Zeit Ihrer Regierungsverantwortung so passieren konnte.

(Zurufe der Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Ja, aber entschuldigen Sie einmal, der Verkehrsminister der früheren Zeit war doch nicht in der verantwortlichen jetzigen Landesregierung. Deswegen verstehe ich nicht, warum Sie dies in Richtung der jetzigen Landesregierung artikulieren. Ich nehme das als selbstkritischen Beitrag zur Kenntnis.

Ich geben Ihnen Recht, wenn Sie sagen: Öffentlich-rechtliche Vorhaltungen und Investitionskosten für **Infrastruktur** sind selten kostendeckend im betriebswirtschaftlichen Sinne. Aber das ist eine Situation, die wir immer gehabt haben und die auch immer so sein wird. Wie rechnet sich eine Autobahn, wie rechnen sich Flughäfen? Es ist eine Chimäre zu meinen, dass alle anderen Flughäfen kostendeckend seien und dass nur der in Kiel ein Problem gehabt hätte. Insofern ist es immer eine Frage der Dimension, wie viel man wofür ausgibt. Ich teile die Auffassung des Herrn Wirtschaftsministers, der sagt: 700 Millionen € für das Projekt sind vor dem Hintergrund auch dessen, was wir zur Verfügung ha-

ben, schlicht und ergreifend nicht leistbar. Herr Kollege Dr. Garg, Sie haben zu Recht gesagt, der Gutachter habe schlüssig vorgetragen. Wir waren beide da, auch Sie hatten keine Nachfragen zu dem, was er dort präsentiert hat. Und ich bitte, das zur Kenntnis zu nehmen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Wir haben das erst einmal nachgerechnet!)

- Herr Kollege, wenn man dort und - wenn ich es richtig weiß, auch bis zum heutigen Tag - keine weiteren Nachfragen gestellt hat und man hier selbst sagt, das, was der Gutachter vorgetragen hat sei schlüssig und überzeugend, dann kann man sich diesen Überlegungen auch anschließen.

(Zurufe)

Sie mögen trotz der nicht getätigten Nachfrage nach wie vor eine andere Überzeugung haben. Ich will Ihnen nichts anderes unterstellen. Ich akzeptiere aber nicht, dass Sie sagen, wenn andere daraus ein anderes Überzeugungsbild gewinnen, sei das eine Form von politischer Fahrlässigkeit und nur die Bestätigung eines negativen politischen Willens. Das ist nicht in Ordnung und das weise ich für meine Fraktion zurück.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Unglaublich!)

Es geht um die zentrale Frage, wie wir **Kiel** für die Zukunft besser anbinden können. Die Frage der **Flughafenanbindung** ist wichtig. Die Unternehmensverbände Kiel haben dies auch noch einmal dargestellt und deshalb danke ich insbesondere noch einmal dem Wirtschaftsminister für seine Anstrengungen, den Flughafen Kiel mit leistungsfähigen Flugverbindungen zu versehen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Die Betonung lag auf leistungsfähig!)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Das Wort für einen weiteren Kurzbeitrag hat Herr Abgeordneter Manfred Ritzek von der CDU-Fraktion.

Manfred Ritzek [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sie wissen alle, dass ich bis zum 11. Mai 2006 intensiv um den Schienenflieger gekämpft und auch viele Pressemitteilung geschrieben habe.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

(Manfred Ritzek)

Alle, die hier diskutiert haben, hatten Gelegenheit, am 11. Mai 2006 bei der Vorstellung der Synopse von INTRAPLAN zu den bisherigen Gutachten im Rathaus in Kiel teilzunehmen. Herr Dr. Jaeger und Herr Dr. Busche hatten ausreichend Gelegenheit, dort ihr Konzept Schienenflieger vorzustellen; die sie auch wahrgenommen haben.

Es ging immer auch um die **Größenordnung der Investition**, die bei der Initiative zwischen 200 und 250 Millionen € und bei der INTRAPLAN CONSULT bei 700 Millionen € lag. Herr Hentschel, wenn Sie dort präsent gewesen wären - Sie waren leider nicht da, der einzige Kollege der da war, war Lars Harms -, hätten Sie mit dem Kopf nicken müssen. Ihnen wäre dort vorgestellt worden, dass es mit einer neuen Konzeption 16.000 Passagiere pro Jahr mehr wären. Aber sie könnten gar nicht transportiert werden, weil die Bahnstrecken nicht lang genug sind, weil sie nicht die entsprechenden Züge, nicht die entsprechende Technik haben. Das wurde dort dargestellt und dem wurde von Herrn Dr. Jaeger und Herrn Dr. Busche durch kaum ein Argument widersprochen. Sie hatten keine Argumente, sondern sie emotionalisierten es sehr stark. Ich habe auch gesagt, dass die 84 Minuten Fahrzeit mit dem **Kielius** vom Kieler Hauptbahnhof zum Flughafen, die immer genannt werden, nur gelten, wenn die Autobahn frei ist. Wenn die Autobahn nicht frei ist, müssen Sie einen Bus früher nehmen. Wenn ich morgens nach Kiel fahre, sehe ich schon den Stau von Quickborn nach Schnelsen. Die zehn Minuten Zeitersparnis rechtfertigen keine 700 Millionen € Investitionen. Hier wird so locker gesagt, man solle eine **Machbarkeitsstudie** auf den Weg bringen, die knapp 1 Million € kosten würde. Bei den Fakten, die Sie am 11. Mai 2006 gehört haben - als die Initiative vor eineinhalb Jahren im Kieler Rathaus eröffnet wurde, habe ich übrigens auch ein Ticket bekommen -, können Sie eine Machbarkeitsstudie mit Kosten in Höhe von einer Million € nicht rechtfertigen.

(Beifall bei der CDU und vereinzelt bei der SPD)

Deshalb werde ich der Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses zustimmen, konzentriere mich aber auf den **MetroExpress**, der die ÖPNV-Verbindung über Kaltenkirchen, vielleicht auch über Neumünster und sicherlich über Norderstedt zum Flughafen optimiert.

(Beifall bei CDU und SPD)

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke dem Herrn Abgeordneten Ritzek. - Das Wort für einen weiteren Kurzbeitrag hat Frau Abgeordnete Monika Heinold.

Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Stritzl, es lohnt kaum, auf Ihren Beitrag einzugehen, weil Sie anscheinend jetzt erst mitbekommen, dass es nicht nur um die Flughafenanbindung, sondern auch um exorbitante **Pendlerströme** geht, die endlich von der Straße auf die Schiene gebracht werden müssen. Sie sind ein bisschen spät aufgewacht.

Ich habe mich noch einmal gemeldet, weil Sie, Herr Stritzl, vorhin in Ihrem Beitrag gesagt haben, **Kaltenkirchen** sei als Großflughafen durchaus eine weitere Option. Dazu hätte ich gern die Konzeption der Landesregierung gewusst. Bei mir geht es in der regionalen Presse immer fröhlich auf und ab, weil es natürlich Spekulationen gibt, dass Sie - auch nachdem Sie Naturschutzgebiete herausgenommen haben - den Flughafen in Kaltenkirchen planen. Ist das eine Option für die Landesregierung, ja oder nein? Ich finde, dass unser Landtag ein Recht darauf hat, an dieser Stelle zu hören, ob das tatsächlich die Meinung der Landesregierung ist oder nicht.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Abgenagte Knochen!)

Sie haben also eine große Chance, hier und heute zu sagen, dass der Großflughafen in Kaltenkirchen keine Option für die Landesregierung ist. Und so lange Sie dies nicht sagen, gehe ich davon aus, dass Sie ihn weiter planen, und ich werde dies auch vor Ort weiter verbreiten.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Vizepräsidentin Ingrid Franzen:

Ich danke Frau Abgeordneter Heinold. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung. Der Ausschuss empfiehlt die Ablehnung des Antrages Drucksache 16/509 (neu). Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Dann ist der Antrag mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimmen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und des SSW abgelehnt worden.

Ich darf geschäftsleitend eine gute Nachricht verkünden. Die Geschäftsführer haben sich darauf ge-

(Vizepräsidentin Ingrid Franzen)

einigt, dass der Tagesordnungspunkt 31 auf die nächste Sitzung verschoben wird.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 10 auf:

Erhalt des Staatsforstes Christianslust

Antrag der Fraktionen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 16/782

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Dann eröffne ich die Aussprache und erteile für die antragstellende FDP-Fraktion Herrn Abgeordneten Günther Hildebrand das Wort.

Günther Hildebrand [FDP]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! „Der Landeswald ist und bleibt eine öffentliche Aufgabe.“ Mit diesen Worten habe ich erst vor gut zwei Monaten meinen Redebeitrag zum Erhalt des Landeswaldes an dieser Stelle abgeschlossen und mit genau dieser Begründung setze ich mich heute erneut speziell auch für den **Erhalt des Staatsforstes Christianslust** ein.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Denn was für den Landeswald im Allgemeinen gilt, trifft auch auf Christianslust im Besonderen zu: Er ist ein gesunder Lebens-, Bildungs- und Erholungsraum für alle Bürgerinnen und Bürger und muss das auch künftig bleiben. Ich will nicht alles wiederholen, was ich seinerzeit gesagt habe.

Ebenso wenig muss wiederholt werden, dass der Landtag erst im Dezember letzten Jahres mehrheitlich dem Haushaltsstrukturgesetz 2006 zugestimmt hat und mit ihm der Absicht, die Försterei Christianslust zu veräußern, und zwar mit der Begründung, 400 ha wären Streu- oder Splitterbesitz. Ich erinnere das sehr gut: Meine Fraktion und die der Grünen haben damals ausdrücklich dagegen votiert.

An unserer Haltung hat sich nichts geändert, wohl aber an der Situation des Staatsforstes. Denn seit die Verkaufsabsichten publik sind, ist nicht nur ein reges öffentliches Interesse an Christianslust entstanden. Es wurden auch ganz konkrete Vorschläge und Konzepte entwickelt, wie ein **Erhalt des Staatsforstes** doch noch zu realisieren ist.

Aktueller Stand: Der Kreis Dithmarschen hat dem Land Schleswig-Holstein eine gemeinsame Bewirtschaftung der Dithmarscher Waldflächen angeboten. Hierdurch können Synergie- und Einspareffekte erzielt werden, die einen Verkauf des Staatsforstes Christianslust überflüssig machen können,

auch wenn es in der Presseerklärung des Herrn Umweltministers anders steht.

Wir haben also eine völlig andere Situation und selbstverständlich muss die auch Auswirkungen auf die einstige Absichtserklärung haben.

Das mag zwar auf erste Sicht als ein „Hin und Her“ erscheinen, aber wenn wir ehrlich sind, ist das bei Christianslust nichts Neues. Seit 2001 äußert das Landeskabinett immer einmal wieder Überlegungen, Christianslust trotz einer Größe von immerhin 402 ha als so genannten Streu- und Splitterbesitz verkaufen zu wollen. Zuletzt hat jedoch der damalige grüne Umweltminister Klaus Müller diese Pläne nach Prüfung der Sachlage ad acta gelegt. Ich will ihn dafür durchaus auch einmal lobend erwähnen,

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

auch wenn in der heutigen Presseerklärung des Ministers wiederum steht, dass gerade Minister Müller alles andere wollte, als den Wald zu erhalten, und ihn angeblich nur verkaufen wollte. Das mag am Anfang so gewesen sein, aber eben nicht mehr am Ende der Diskussion.

(Beifall bei FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Immer wieder geistern Behauptungen durch das Land, der Landesforst Christianslust müsse vor allem deswegen verkauft werden, weil er unwirtschaftlich sei. Doch worauf stützt sich diese Aussage? Jeder weiß, dass Landeswald insgesamt ein Zuschussgeschäft für das Land darstellt. Aber das ist mit Ausnahme der Finanzverwaltung nahezu jede öffentliche Verwaltung, ohne dass zur Diskussion stünde, deshalb die gesamte öffentliche Verwaltung, allen voran den besonders kostenintensiven Bildungsbereich, zu privatisieren. Speziell für **Christianslust** ist darüber hinaus noch nicht einmal ein **Verkehrswert** ermittelt worden, wie ich im Wege meiner Kleinen Anfrage erfahren durfte. Wie wollen Sie von den Koalitionsfraktionen denn so sicher sein, dass, wenn der Erhalt angeblich schon nicht wirtschaftlich ist, dies ein Verkauf sein kann? Gerade jetzt, da der Wald „in die Jahre kommt“ und endlich eine Reife erlangt, in der die bisherigen Investitionen beginnen, Früchte zu tragen, wollen Sie verkaufen. Zugunsten eines schnellen Euro soll wieder einmal Landesvermögen verscherbelt werden, ohne dass erkennbar ist, wie sich das lang- oder auch nur mittelfristig rechnet und auswirkt.

Das lehnen wir ab. Der Staatsforst Christianslust ist eine öffentliche Aufgabe, und es gibt gute Konzepte, wie er das auch in Zukunft bleiben kann, mögli-

(Günther Hildebrand)

cherweise unter Einbezug weiterer Flächen. Das ist eine Frage der Organisation.

Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen von der SPD, ich zitiere gern noch einmal aus dem Antrag L 1 zu Ihrem Landesparteitag am 16. Juni. Da steht, wie ich gestern auch schon sagte, unter Punkt 5:

„Der Landesparteitag lehnt deshalb unter anderem folgende Vorstellung der CDU ab:“

Dann kommen einige Spiegelstriche und der, glaube ich, siebente oder achte lautet:

„- Vollprivatisierung der Universitätsklinik und des Staatsforstes.“

Meine Kolleginnen und Kollegen von der SPD, ich bitte Sie, Ihren Antrag nicht schon ad absurdum zu führen, indem Sie jetzt schon anders handeln, als Sie am 16. Juni 2006 beschließen wollen.

(Beifall bei der FDP sowie vereinzelt bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion der CDU erteile ich dem Herrn Abgeordneten Hartmut Hamerich das Wort.

Hartmut Hamerich [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Mein lieber Günther Hildebrand, die Vorstellung, dass sich der Abgeordnete Hildebrand und die FDP

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

mittlerweile als Anwalt für den Staat aufspielen,

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Für den Wald!)

ist mir völlig neu. Dass wir alles in staatlicher Gewalt haben sollen, dass gerade die FDP die Privatisierung in allen Bereichen möglichst ausschließen möchte, finde ich auch ein bisschen seltsam.

(Beifall bei der CDU - Wolfgang Kubicki [FDP]: Das stimmt überhaupt gar nicht!)

Das, mein lieber Herr Kollege Wolfgang Kubicki, ist nicht unbedingt glaubwürdig.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sie müssen sich von der Landesbank trennen und nicht vom Wald!)

- Ist er dran oder ich?

Präsident Martin Kayenburg:

Ich denke, Sie können sich durchsetzen, Herr Kollege Hamerich.

(Heiterkeit - Beifall bei der FDP - Wolfgang Kubicki [FDP]: Der war gut!)

Hartmut Hamerich [CDU]:

Das kriege ich hin.

Jetzt aber zum Thema. Es wird nicht glaubwürdiger, wenn man diese Argumentation ständig wiederholt. Ich sage Ihnen eines: Es ist wieder einmal ein Antrag zur Unzeit, wieder einmal purer Populismus und das wieder einmal auf dem Rücken der Bürger, die sich wirklich ernsthaft Sorgen und Gedanken um die Zukunft des Landeswaldes machen, auch um **Christianslust**.

Ich begrüße und unterstütze ausdrücklich auch die **Initiativen**, die sich dort gebildet haben. Das ist ihr gutes Recht und es ist auch sinnvoll, dass sie das tun.

Aber was haben wir hier vorliegen? Der Beschluss des **Landeshaushaltes 2006** sieht vor, dass im Wirtschaftsplan des Sondervermögens eine **Deckungslücke** von 3,5 Millionen € bleibt. Diese Deckungslücke soll - nicht explizit nur durch den Verkauf von Christianslust - durch den Verkauf von Splitterwald, aber insbesondere durch den Verkauf von Christianslust, gedeckt werden.

Die Veräußerung der Försterei Christianslust ist wirklich nicht - darauf ist hingewiesen worden - ur-eigenes Gedankengut der großen Koalition. Initiiert worden ist das,

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Von Rot-Grün!)

mein lieber Kollege Karl-Martin Hentschel, durch den grünen Umweltminister Klaus Müller. Dass er im Laufe der Zeit umgeschwenkt ist, hat sicherlich etwas andere Gründe. Aber er hat das lange Zeit massiv verfolgt.

(Zuruf von der CDU: Hört, hört!)

Auch die Idee, dass eine **gemeinsame Bewirtschaftung** der **kreiseigenen Forsten** mit der **Försterei Christianslust** zusammen zu betreiben ist, ist nicht neu. In den Verhandlungen vom September 2005 ist der Kreis Dithmarschen nach meinem Kenntnisstand schon aufgefordert worden, ein Bewirtschaftungskonzept für Christianslust unter Einbeziehung der kreiseigenen Forsten vorzulegen. Das Konzept liegt uns bis heute nicht vor, obwohl der Kreis Dithmarschen uns das zugesagt hat. Ich ersehe daraus, dass das Interesse an einer gemeinsa-

(Hartmut Hamerich)

men Bewirtschaftung scheinbar doch nicht so ganz groß ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unabhängig davon: Meine Herren forstpolitischen Sprecher der Opposition, wo bleibt denn - wenn ich die Ernsthaftigkeit ihres Antrages zu diesem Tagesordnungspunkt einmal voraussetze - der Vorschlag einer Gegenfinanzierung? Wir haben nach wie vor eine Lücke von 3,5 Millionen € in unserem Haushalt.

(Günther Hildebrand [FDP]: Nur 3,5?)

Womit sollen wir dann diese Summe auffangen? - In dieser Position, Herr Kollege Hildebrand. Auch das Zuhören muss gelernt sein.

Ständig ermahnt uns die Opposition, mit Sparen anzufangen, aber wenn es konkret wird, versucht man wieder, populistisch auf Stimmenfang zu gehen.

Das Verkaufsverfahren für Christianslust läuft und wir werden es jetzt nicht aufhalten. Lassen sie uns jetzt einfach einmal die Ergebnisse abwarten und dann entscheiden wir über den Verkauf von Christianslust. Denn das obliegt uns als Parlament.

Eines sagen wir aber auch: Christianslust wird nicht verscherbelt. Wir erwarten einen markt- und wertgerechten Verkaufserlös; denn Tafelsilber kann man bekanntlich nur einmal verkaufen.

(Beifall bei der CDU)

Meine Damen und Herren von der Opposition, Ihren Antrag lehnen wir deshalb ab.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion der SPD erteile ich dem Herrn Abgeordneten Detlef Buder das Wort.

Detlef Buder [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren. Verkaufsverhandlungen abwarten, aber Verkauf nur zum vollen Wert, das ist die Devise. Dabei soll es auch bleiben.

Der **Staatsforst Christianslust** als einziger Staatsforst in Dithmarschen ist wegen seiner Bedeutung für das Allgemeinwohl von großer regionaler Bedeutung für die Menschen vor Ort und den Tourismus.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP] - Lars Harms [SSW]: Sehr gut!)

- Ich freue mich, dass die FDP diese Auffassung auch teilt.

Aufgrund der Vielfalt von Projekten und Initiativen wie Waldkindergarten, „Aktion Eichhörnchen“, Waldreiterspiele, waldpädagogische Veranstaltungen, Hundefreilaufgitter nimmt er eine Vorreiterrolle ein, die erhalten bleiben muss. Deswegen habe ich großes Verständnis für das hohe Engagement der Menschen für den Erhalt des Landesforstes Christianslust im Eigentum des Landes.

(Beifall bei der SPD)

Aber angesichts der Haushaltsenge und der besonderen Situation durch den Abbrand des Förstereigebäudes im letzten Frühjahr ist im Entwurf des Haushaltes 2006 der Verkauf des Staatsforstes Christianslust mit einem zu erwartenden Verkaufsergebnis von circa 3 Millionen € eingeplant worden. Ich darf an dieser Stelle einmal erinnern, dass sich die SPD-Fraktion schon einmal, und zwar im Jahr 2003, erfolgreich gegen den Verkauf von Christianslust eingesetzt und die Pläne des damaligen Umweltministers Klaus Müller gestoppt hat. Mit Verwunderung habe ich daher die Unterschrift der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter dem uns vorliegenden Antrag gesehen. Populistische Absichten lassen sich hier zumindest vermuten.

Wir haben uns in intensiven Haushaltsverhandlungen bis zuletzt unter Prüfung aller Alternativen - auch einer Kooperation zwischen Land und Kreis bei der Bewirtschaftung der gemeinsamen Waldflächen - für Besitz des Walds in Landeshand eingesetzt, aber letztlich keine realistische Deckungsmöglichkeit für die vorgesehenen **Einnahmen** in Höhe von 3 Millionen € im **Haushalt 2006** gefunden. Daher tragen wir den vorgesehenen Verkauf mit. Allerdings darf dieser Verkauf aus meiner Sicht - dies habe ich dem Ministerium auch auf den Weg mitgegeben - nur erfolgen, wenn erstens die Flächen möglichst als Einheit im Eigentum zu erhalten sind, zweitens die bestehenden Angebote und Projekte sowie das freie Betretungsrecht auf Dauer gewährleistet sind, drittens die waldpädagogischen Angebote durch staatliche Förster beziehungsweise in Kooperation mit dem Kreis auf Dauer bestehen bleiben und viertens den bisher beschäftigten Waldarbeitern Arbeitsperspektiven im Forst gesichert werden.

Die erste Bietrunde ist inzwischen abgeschlossen. Auch wenn mir die konkreten Angebote nicht bekannt sind, werden die geplanten Einnahmen so nicht erreicht werden. Ob die Angebote in den vorgesehenen weiteren Bietrunden deutlich erhöht werden, ist ungewiss. Wir werden uns daher vom Ergebnis zeitnah im Umweltausschuss berichten lassen und dem Finanzausschuss für seine Entschei-

(Detlef Buder)

dung über den Verkauf eine Stellungnahme hierzu abgeben.

Eins steht für mich jedoch fest: Einen Verkauf um jeden Preis, ein „Verramschen von Landeseigentum“ werden wir nicht mittragen.

(Beifall bei SPD und FDP)

Dies kann letztendlich jedoch nur entschieden werden, wenn alle Entscheidungsgrundlagen, insbesondere das Gutachten zum Verkehrswert der Flächen des Staatsforstes Christianslust, vorgelegt werden.

In die konkreten Verkaufsverhandlungen müssen die von mir erwähnten Eckwerte zur langfristigen Absicherung der Gemeinwohlfunktionen privatrechtlich verankert werden. Hier begrüße ich die Bereitschaft des Landwirtschaftsministeriums, alle Wünsche der betroffenen Gemeinden über den Kreis Dithmarschen bis zum 30. Mai zu bündeln - ich hoffe, sie sind inzwischen eingetroffen - und dann in das Verfahren aufzunehmen. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass über den Landrat des Kreises Dithmarschen die Einwände und Vorstellungen der Initiativen gebündelt werden sollten und der Schriftverkehr über ihn abgewickelt wird.

Sollte der vorgesehene Verkauf nicht erfolgen, bleibt die Einnahmeerwartung in Höhe von circa 3,5 Millionen € für den Haushalt 2006 - durch die fehlenden Einnahmen für den Verkauf von Christianslust - weitgehend nicht belegt. In diesem Fall sind alternative Finanzierungen zu prüfen. Dann ist auch der Zeitpunkt, um Kosten sparende Modelle zur Bewirtschaftung von Christianslust in Kooperation mit anderen öffentlichen Trägern zu diskutieren.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

In diese Diskussion könnte auch die von den Förstern angedachte „Westküsten-Försterei“ aufgenommen werden,

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sehr gut!)

wenn bis dahin nichts anderes geregelt ist.

Zum heutigen Zeitpunkt ist der populistisch und ohne Verantwortung für die Landesfinanzsituation gestellte Antrag der Opposition abzulehnen.

(Beifall bei SPD und CDU)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erteile ich dem Herrn Abgeordneten Karl-Martin Hentschel das Wort.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Kein Wort zu den Tieren im Wald! - Heiterkeit)

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich kann mich schon darüber amüsieren, wie die SPD mit dem schlechten Gewissen, das sie hat, weil sie jetzt versucht, den Wald zu verkaufen, versucht, das einem grünen Umweltminister in die Schuhe zu schieben. Das ist wirklich lächerlich. Wir haben die Diskussion in der Tat geführt und haben uns ganz bewusst dafür entschieden, den Wald nicht zu verkaufen - und zwar in unserer Fraktion.

(Sandra Redmann [SPD]: Das stimmt doch gar nicht!)

Dass es in der SPD-Fraktion auch Leute gab, die der gleichen Meinung waren, habe ich immer begrüßt.

(Sandra Redmann [SPD]: Sag mal, das ist nicht zu fassen! - Weitere Zurufe)

- Dass wir die Diskussion in der Fraktion so geführt haben, mein Lieber, das kannst du nicht bestreiten.

(Konrad Nabel [SPD]: Das will ich nicht bestreiten!)

Das ist das Erste.

Zweitens. Die 3,5 Millionen € **Deckungslücke** kommen doch daher, dass die Zuschüsse an das Ministerium, das heißt die Gelder des Ministeriums entsprechend gekürzt worden sind. Früher sind größere Teile der Oberflächenwasserabgabe, die extra eingeführt worden ist, um Wald- und Umweltprojekte zu finanzieren, damit sich nämlich das Umweltministerium selber finanziert und keine zusätzlichen Steuereinnahmen braucht - wir haben das weitgehend hingekriegt -, weggezogen und in den allgemeinen Finanzhaushalt hineingezogen worden.

(Beifall bei FDP und SSW)

Jetzt stellt man fest: Oh, da ist eine Deckungslücke entstanden; sie muss durch Christianslust gedeckt werden. - Diese Diskussion bitte nicht!

Drittens. Folgendes ist bei diesem Wald bisher zu wenig diskutiert worden. Das ist etwas, das allen zu denken geben sollte. Es geht um den Kaufpreis und die Frage, was dann passiert. Das Problem bei einem Wald ist, dass er erst sehr langfristig Erträge bringt. Holz ist nicht wie Getreide, das in einem Jahr geerntet wird, sondern wird in der Regel erst nach 150 Jahren gefällt.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: 30, 40 Jahre!)

(Karl-Martin Hentschel)

Es ist aber auch so, dass ein solcher **Wald** erhebliche **Vermögenswerte** besitzt. Wenn man den Wald verkauft, kann ein Käufer - nehmen wir einmal an, er zahlt die 3 Millionen € - die 3 Millionen € durchaus innerhalb eines Jahres durch Abschlagen von einem großen Teil alter Bäume realisieren, ohne dass es zum Kahlschlag kommt. Das heißt, ein Käufer kann den Wald kaufen, schlägt ordentlich rein, in das, was über 100 Jahre gewachsen ist, realisiert seinen Kaufpreis, lässt den Wald anschließend wachsen und macht seine private Jagd.

(Dr. Henning Höppner [SPD]: Damit macht er den Marktpreis kaputt!)

Das ist das Problem bei einem solchen Wald. Deswegen ist der Verkauf eines solchen Waldes nicht von seiner Qualitätsentwicklung abzutrennen.

Viertens. Ich möchte auch noch auf das Argument eingehen, durch die Kaufverträge werde das **Betreutungsrecht** und, dass der **Kindergarten** weiterbetrieben wird, gesichert.

(Claus Ehlers [CDU]: Es gibt auch ein Waldgesetz!)

- Das alles steht schön im Gesetz. Darin steht aber nicht, zu welchen Pflegemaßnahmen der Wege und zu welchen Sicherungsmaßnahmen für den Kindergarten der neue Waldbesitzer verpflichtet wird. Das sind doch die entscheidenden Fragen. Wer kümmert sich hinterher um die Sicherheit des Areals für den Kindergarten? Wer kümmert sich um die Pflege der Wege? Das ist doch dann anschließend eine völlig private Angelegenheit. Das steht nicht in den Regularien. In den Regularien, im Gesetz steht lediglich, dass die Menschen den Wald betreten dürfen - das ist richtig -, aber nicht, welche Pflegemaßnahmen damit verbunden sind.

Fünftens. Einiges an diesem Verkauf kommt mir seltsam vor.

(Wortmeldung des Abgeordneten Hartmut Hamerich [CDU])

Präsident Martin Kayenburg:

Herr Kollege Hentschel, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ich habe leider nur noch eine Minute Zeit und wollte noch zwei Punkte sagen; tut mir Leid.

Irgendwie ist es mit diesem Verkauf seltsam. Verdächtig ist zum Beispiel, dass keine **Ausschreibung** stattgefunden hat, sondern eine **Interessenbe-**

kundung. Verdächtig ist auch, dass die Ausschreibung den Wald in drei Teile teilt und dass es ein gemeinsames Kaufangebot von drei Interessenten geben soll. Ist es ein Wunder, wenn vor Ort Geschichten über Vorabsprachen erzählt werden, die nicht öffentlich sind? Ich bitte darum, mit diesem Thema vorsichtig umzugehen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Eben!)

Seit längerem wird darüber diskutiert, die Waldbestände an der Westküste in Landes- und Kreisbesitz gemeinsam zu bewirtschaften, denn es gibt nicht nur Christianslust, sondern in fast gleicher Höhe noch Kreiswälder und es gibt noch den Wald in Nordfriesland. Es wäre durchaus möglich, die drei Waldbereiche zu einer gemeinsamen Försterei zusammenzuführen. Dann hätte man eine Größe von fast 2.000 ha, die wirtschaftlich zu betreiben wären.

Vertreter des Kreistages Dithmarschen haben in der Diskussion in Christianslust vor zwei Wochen deutlich gemacht, dass sie ein Interesse an einer solchen gemeinsamen Lösung mit dem Land haben. Deswegen haben wir den Antrag gestellt, zu prüfen, ob eine solche Lösung möglich ist. Ich bitte, dass eine solche Lösung zunächst geprüft wird. Es sollte zunächst versucht werden, zu einer vernünftigen Lösung zu kommen. Es sollte nicht so sein, wie es die SPD-Fraktion will, nämlich erst dem Verkauf zuzustimmen und, wenn das nicht klappt, eine solche Lösung zu prüfen. Es sollte andersherum gemacht werden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Martin Kayenburg:

Für den SSW erteile ich das Wort dem Herrn Abgeordneten Lars Harms.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Ideen für eine Neuordnung der Forstverwaltung und für den Verkauf von Teilen des Landeswaldes oder auch des gesamten Landeswaldes verfolgen uns nun schon seit 2001, ohne dass bis zum heutigen Tag schließlich nachgewiesen worden wäre, dass ein **Verkauf** auch nur von Teilen des Landesforstes sinnvoll wäre.

Natürlich kann man damit Geld verdienen. Aber man kann bei einem Verkauf dann nicht mehr seine eigenen politischen Ziele erreichen. So wie dies für den gesamten Wald gilt, gilt es natürlich auch für den **Staatsforst Christianslust**. Wird der Wald verkauft, kann man keinen Einfluss mehr auf die

(Lars Harms)

Bewirtschaftung nehmen, es sei denn, man bezahlt die neuen privaten Besitzer dafür.

Wenn ich als Land also in einem verkauften Forst besondere Bewirtschaftungsformen und eine besondere Zertifizierung wünsche, muss ich dafür zahlen. Wenn ich ein Reitwegekonzept umgesetzt haben will, muss ich dafür zahlen. Wenn ich ein Wanderwegekonzept umgesetzt haben will, muss ich dafür zahlen. Wenn ich besondere Naturschutzmaßnahmen umsetzen will, muss ich dafür zahlen. Wenn ich heimische Laubbäume anstatt Nadelhölzer in großem Umfang anpflanzen will, muss ich zahlen. Und so weiter und so weiter.

Ich wiederhole es immer wieder gern: Die **Landesforsten** sind die **größte zusammenhängende Naturschutzmaßnahme** des Landes Schleswig-Holstein und sollen es nach Auffassung des SSW bleiben. Sie sollen deshalb auch unter besonderen Bedingungen unterhalten werden. Wer von der Gemeinwohlverpflichtung des Landeswaldes redet, muss ihn erhalten. Wer wünscht, dass Waldkindergärten kostenlos den Wald nutzen können und dass der Förster hier und da einmal bei den Kindern vorbeischaud, muss bereit sein, den Wald als öffentliche Aufgabe zu betreiben.

Schon 2001 hat der Zentralverband der Ingenieurvereine Schleswig-Holstein, Fachgruppe Forst, auf die damaligen Verkaufsabsichten der rot-grünen Landesregierung reagiert und ein Positionspapier vorgelegt, das deutlich macht, wie man die Landesforsten wirtschaftlicher betreiben kann, ohne dass auf Qualität in der Bewirtschaftung verzichtet werden muss. Zumindest ist die Landesregierung seinerzeit von den Verkaufsabsichten abgegangen. Aber das Konzept, das im Positionspapier beschrieben wurde, ist immer noch nicht umgesetzt worden.

Basierend auf diesem Konzept schlägt man in Dithmarschen nun die Einrichtung einer „**Westküsten-Försterei**“ vor, die alle öffentlichen Forsten im Kreis Dithmarschen unter einem Dach zusammenfassen soll und die dann nach Möglichkeit auch noch Forsten, die sich in räumlicher Nähe befinden, eingliedert. Damit soll es möglich gemacht werden, Christianslust und die Kreisforsten noch wirtschaftlicher zu betreiben.

Der Kreis Dithmarschen ist schon lange zu Gesprächen bereit, was bisher vom Land aber nicht positiv aufgenommen wurde. Schließlich ist es erklärtes haushaltspolitisches Ziel gewesen, den Staatsforst Christianslust zu verhökern. Wir hoffen, dass unser Antrag doch noch dazu beiträgt, dass auf Landesebene ein Sinneswandel erfolgt. Ich hoffe zumindest, dass das Land und der Kreis hier zusammen-

finden, damit der Wald in Dithmarschen gerettet werden kann.

Der Verkaufserlös von Christianslust soll eigentlich nur der Haushaltssanierung dienen. Ein Verkauf wäre somit dann okay, wenn es sich nicht um eine Landesaufgabe handelte, die erfüllt werden muss. Die Leistungen der Forstverwaltung werden aber bleiben müssen. Als waldärmstes Flächenland der Bundesrepublik hat auch das Land Schleswig-Holstein eine besondere Verantwortung. Unsere Forsten sind schon sehr klein. Sie dürfen nicht noch kleiner werden. Im Gegenteil, die IG Bau hat gegenüber den forstpolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen vorgeschlagen, einen Flächentausch zwischen der Stiftung Naturschutz und anderen Naturschutzorganisationen auf der einen Seite und dem Landesforst auf der anderen Seite vorzunehmen. Die Förster sollen den bisher den Naturschutzorganisationen gehörenden Wald betreuen. Dafür sollen die Naturschutzorganisationen Nichtwaldflächen bekommen.

Der Gedanke ist so einfach wie einleuchtend. Aber auf meine Kleine Anfrage zu dem Thema weicht die Landesregierung aus. Ich bin überzeugt, dass ein Flächenaustausch für beide Seiten sinnvoll wäre und auf beiden Seiten für Effizienzgewinne sorgen würde, die dann vielleicht auch unsere Försterei finanzieren könnten. Damit könnte auch der Forsthaushalt entlastet werden und so könnte mehr Spielraum für den Erhalt der Landeswälder gewonnen werden. Das könnte auch Christianslust helfen.

Für uns ist es ganz wichtig, noch einmal darauf hinzuweisen, dass der Forst Christianslust für eine ganze Region eine hohe Bedeutung hat. Im waldarmen Dithmarschen hat dieser Forst eine besondere Funktion. Das haben auch die dortigen Kreispolitiker erkannt und sind deshalb bereit, dem Land entgegenzukommen. Ein gemeinsamer Betrieb von Landesforsten und Kreisforsten in diesem Bereich wird nicht reibungslos vonstatten gehen können, aber der Staatsforst Christianslust wäre es wert, hier auf den Kreis Dithmarschen zuzugehen.

Von uns muss heute in jedem Fall das Signal ausgehen, dass der Staatsforst Christianslust nicht verkauft wird. Ich hoffe immer noch, dass die Kolleginnen und Kollegen bereit sind, diesen Antrag dem Ausschuss zu überweisen - das beantrage ich hiermit -, um die Option für Christianslust offen zu halten.

(Beifall beim SSW)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Landesregierung erteile ich das Wort dem Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Herrn Dr. Christian von Boetticher.

Dr. Christian von Boetticher, Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Meine drei Herren mit dem H, Hildebrand, Hentschel und Harms, entschuldigen Sie bitte, dass ich jetzt die oppositionelle Märchenstunde beenden muss. Ein paar Dinge müssen klargestellt werden.

Zunächst zu den Tatsachen. Im Dezember 2005 ist mit dem **Landeshaushalt 2006** beschlossen worden, dass der Wirtschaftsplan für das Sondervermögen „Landeswald Schleswig-Holstein“ eine entsprechende Deckungslücke beinhaltet. Es ist eine **Deckungslücke** von 3,5 Millionen €. Sie wissen alle, dass wir nach der Landeshaushaltsordnung verpflichtet sind, Einnahmen und Ausgaben auszugleichen. Wer sich die Mühe gemacht hat, die Haushaltserläuterungen zu lesen, kann dort Folgendes finden - ich zitiere -:

„Der geringere Zuschuss an das Sondervermögen im Jahr 2006 ergibt sich aus der Absicht, im Wesentlichen einmalig Streu- und Splitterbesitz, insbesondere die Försterei Christianslust, mit einem Volumen von zusammen circa 3,5 Millionen € zu veräußern.“

Ich habe diesen Haushalt als Mitglied der Regierung umzusetzen.

Nun komme ich zu dem, was die Opposition vorgebracht hat.

Herr Hentschel, ich weiß nicht, was für eine Debatte in Ihrer Fraktion stattgefunden hat. Aber ich weiß, wie die Debatte in meinem Haus gelaufen ist. In meinem Haus hat Ihr Umweltminister den **Verkauf der Försterei Christianslust**, und zwar, bevor die Försterei abbrannte - die Situation hat sich seitdem ja noch einmal verändert -, ganz massiv vorangetrieben, weil natürlich auch er Deckungslücken an der Stelle stopfen musste. Er wusste genau, dass er für den Haushalt etwas zu erbringen hatte. Sie kennen die Debatte. Also sollten Sie an dieser Stelle keine Märchenstunde abhalten.

(Beifall bei der CDU)

Dann zu Herrn Hildebrand. Sie haben gesagt, Christianslust sollte nicht verkauft werden. Aber die Deckungslücke von 3,5 Millionen € muss irgendwie gedeckt werden. Sie muss dann von woanders gedeckt werden. Ich nehme Sie gern mit zu anderen

Waldbesitzen, die wir dann verkaufen müssen. Dort können Sie dann erklären, dass irgendein anderes Waldstück verkauft werden muss, weil der Verkauf von Christianslust verhindert wurde.

Ich möchte einmal wissen, wo Sie als FDP die Grenzen ziehen. Die Post war einmal **Staatsbetrieb**. Da haben Sie der **Liberalisierung** zugestimmt. Ebenso wurde die Telekommunikation liberalisiert. Die Bahn wurde liberalisiert. Es gab natürlich Kräfte, die gesagt haben, Liberalisierung gehe nicht an. Aber es hat sich gezeigt, dass es doch ging und die Betriebe auch nach der Liberalisierung vernünftig geführt werden können. Es ist sehr merkwürdig, wenn Sie jetzt eine Kehrtwendung zur Staatspartei vollziehen. Das ist in höchstem Maße unglaubwürdig.

Herr Lars Harms, es wird so getan, als gäbe es keine Zusammenarbeit.

Präsident Martin Kayenburg:

Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Dr. Christian von Boetticher, Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume:

Ja.

Wolfgang Kubicki [FDP]: Herr Minister, würden Sie mir zugestehen, dass Liberalisierung nicht immer etwas mit Verkauf zu tun haben muss? Und würden Sie zur Kenntnis nehmen, dass sich sowohl Post als auch Bahn noch mehrheitlich im Besitz des Bundes befinden?

- Das nehme ich gern zur Kenntnis. Trotzdem hat nie jemand widersprochen und gesagt, dass private Kräfte an der Stelle mit ihrem Einfluss negative Auswirkungen haben, wie es Kollege Hildebrand mit Bezug auf den Wald gesagt hat.

Nun zu den Geschichten bezüglich der **Zusammenarbeit mit Dithmarschen**. In diesem Bereich hat es ein Gespräch gegeben, in dem es genau um diese Fragen ging. Es war ein Gespräch am 16. September letzten Jahres mit Landrat Klimant. Das war eine Zeit, als sich die Opposition des Landtags mit diesem Thema noch gar nicht beschäftigt hatte. Da ging es um die Frage gemeinsamer Konzepte. Da wurde auch angesprochen, wie es mit einem Konzept für eine gemeinsame Bewirtschaftung stehe. Aber der Kreis ist andere Wege gegangen. Es war nicht so, dass uns der Kreis Konzepte zur gemeinsamen Bewirtschaftung vorgelegt hätte. Vielmehr gibt es inzwischen ein Kooperationsabkommen mit der Forstabteilung der Landwirtschaftskammer. Das

(Minister Dr. Christian von Boetticher)

Abkommen ist beschlossen. Da sind Kapazitäten eingebracht worden. Da ging es nicht um eine entsprechende Zusammenarbeit mit dem Land.

Im Übrigen haben wir auch die Verkaufsbedingungen mit dem Kreis abgestimmt. Es ist gewährleistet, dass der Gemeinnutz über einen Verkauf hinaus erhalten bleibt. Herr Hentschel, vielleicht wissen Sie es nicht: Die **Verkehrssicherungspflichten** treffen natürlich alle, auch bei einem Waldkindergarten. Die treffen den Privaten aus dem bürgerlichen Recht heraus ganz genauso, wie sie die öffentliche Hand treffen. An der Stelle gibt es keinen Unterschied. Lassen Sie sich da noch einmal beraten!

Wer hier von Synergie- und Einspareffekten spricht, muss natürlich auch wissen, dass wir nach **Wettbewerbsrecht** verpflichtet sind, wenn ein anderer öffentlicher Träger unsere Aufgaben übernimmt, diese zu erstatten. Auch das bitte ich zu berücksichtigen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist schlicht falsch!)

- Wenn wir einen Privatwald haben und es einen Waldkindergarten gibt, gibt es natürlich Verkehrssicherungspflichten. Informieren Sie sich noch einmal!

Demnächst wird das **Bieterverfahren** abgeschlossen sein, dann wird ein Höchstgebot vorliegen und dann wird der Landtag in seiner Weisheit beraten und entscheiden, ob verkauft wird. Auf jeden Fall werden die 3,5 Millionen € als Deckungslücke erbracht werden müssen.

(Beifall bei der CDU und des Abgeordneten Detlef Buder [SPD])

Präsident Martin Kayenburg:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe die Beratung. Es ist beantragt worden, den Antrag Drucksache 16/782 an den Umwelt- und Agrarausschuss zu überweisen. Wer der Ausschussüberweisung zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen?

(Zurufe)

- Noch einmal in aller Ruhe: Es ist beantragt worden, den Antrag Drucksache 16/782 dem Umwelt- und Agrarausschuss zu überweisen. Wer so entscheiden will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist der Antrag auf Ausschussüberweisung mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimmen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW abgelehnt.

Damit kommen wir zur Abstimmung in der Sache. Wer dem Antrag Drucksache 16/782 zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist der Antrag mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimmen von FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW abgelehnt.

Ich rufe nun Tagesordnungspunkt 12 auf:

Verhandlungen über die Meldung des Vorlandes von St. Margarethen als FFH-Gebiet

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/784

Zunächst lasse ich über den Antrag abstimmen, dass ein Bericht in dieser Tagung zu geben ist. Wer dem Berichtsantrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich bitte nunmehr für die Landesregierung den Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Herrn Dr. Christian von Boetticher, den Bericht zu geben.

Dr. Christian von Boetticher, Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Am 6. Februar hat die Landesregierung beschlossen, eine Reihe von FFH-Vorschlagsgebieten fristgerecht an die Europäische Kommission zu melden und damit die Lücken, die die Vorgängerregierung hinterlassen hat, zu schließen - auch aufgrund einer mit Gründen versehenen Stellungnahme der Europäischen Kommission zur Vorbereitung eines Zwangsgeldes gegen die Bundesrepublik Deutschland. Im Unterschied zum Vogelschutz befinden wir uns beim FFH-Verfahren bereits in einem **Zwangsgeldverfahren**.

Es gab damals eine kurze Diskussion, es war kaum Zeit, es war auch keine Zeit, mit der Kommission in Verbindung zu treten und sich intensiv über Kulissen auseinander zu setzen. Wir haben uns entschieden, in das **Elb-Ästuar** auch das St. Margarethen-Vorland einzubeziehen.

Wir haben das damals unter Abwägung der finanziellen Risiken für das Land auf der einen Seite getan und auf der anderen Seite nach dem, was uns die Naturschutzexperten zu der Gegebenheit vor Ort mitgeteilt haben.

Wir haben allerdings deutlich gemacht, dass wir jedenfalls für **Teile von St. Margarethen-Vorland** Zweifel haben, ob dies der Bezeichnung eines

(Minister Dr. Christian von Boetticher)

Ästuars entspricht, wie das die Kommission von uns verlangt. Folgt man einer strikten Definition, dann ist St. Margarethen-Vorland sicherlich Teil eines Elb-Ästuars, wenn man zum Beispiel die Definition von Deich zu Deich ansieht. Wenn man allerdings auf die **tatsächlichen Verhältnisse** vor Ort abstellt, wird man feststellen, dass gerade das **Bütteler Vorland** zum Teil eine Höhe von mehr als vier Meter über Normalnull aufweist und damit nur zu ganz seltenen Zeitpunkten von Wasser überspült wird. Wer weiß, was ein Ästuar ist, weiß, dass das Gebiete sind, die regelmäßig dem Salzeinfluss des Meeres in den Flussläufen ausgesetzt sind.

Der ökologische Wert dieses Teils des Elb-Ästuars ist gering, es wird landwirtschaftlich genutzt und Teile des Gebietes werden zudem durch bestehende Ver- und Entsorgungsleitungen industriell genutzt. Darum haben wir diese Zweifel bei der Meldung mit aufgenommen.

Am 29. Mai war eine schleswig-holsteinische Delegation unter Leitung unseres Ministerpräsidenten zu einem Gespräch in Brüssel mit dem EU-Umweltkommissar Dimas und der Vertreterin der Generaldirektion Umwelt. Das ist deswegen nun möglich, weil die Kommission beziehungsweise ein von ihr eingeschaltetes Institut im Augenblick über die Vorschläge, die jetzt aus der Bundesrepublik Deutschland gekommen sind, berät, sich diese anguckt und qualifiziert, ob diese ausreichend sind.

Wir konnten dort noch einmal die Bedenken vortragen, die wir im Hinterkopf hatten, als wir die Meldung abgegeben haben. Kommissar Dimas hat uns zugesichert, trotz der laufenden Beratungen über die deutschen **Nachmeldungen** weitere Unterlagen an das beauftragte Fachinstitut weiterzureichen und diese dort einzuspeisen.

Wer die Kommission kennt, wer Brüssel kennt, weiß, dass das an dieser Stelle das Maximum dessen ist, was wir erreichen konnten. Denn die Bewertung selber führt nicht die Kommission durch, sondern das Fachinstitut. Es ist schon eine bemerkenswerte Leistung, dass wir an dieser Stelle noch einmal mit Zusatzinformationen auftreten können.

Die Bewertung darüber erfolgt durch das entsprechende Fachinstitut. Die Kommission wird sich nach meiner Kenntnis an die Bewertung halten und es wird eine fachliche sein. Dann werden wir wissen, ob das Bütteler Vorland, ob St. Margarethen wirklich ein Ästuar ist, wie es sich die Kommission vorgestellt hat, oder nicht. Wenn es kein Ästuar ist, wird es sicherlich nicht in die entsprechenden **Listungen der Europäischen Kommission** aufge-

nommen werden. Das ist dann aber eine Entscheidung der Kommission.

Für uns war wichtig, dass wir an dieser Stelle die Gelegenheit wahrgenommen haben, im Übrigen zusammen mit dem örtlichen Landrat, Herrn Dr. Klimant, noch einmal unsere Bedenken vorzutragen. Der Ablauf rechtfertigt das Verfahren, wie wir es angewandt haben. Wir standen nach vielen Jahren möglicher Umsetzung von FFH, die verfließen und nicht genutzt worden sind, die Debatten bezüglich St. Margarethen zu führen, unter Zeitdruck, unter der Zwangsgeldandrohung. Darum halte ich unser Vorgehen nach wie vor für gerechtfertigt. Wir haben für den Standort das Möglichste getan.

(Beifall bei der CDU und des Abgeordneten Detlef Buder [SPD])

Präsident Martin Kayenburg:

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die Fraktion der FDP Herrn Abgeordneten Günther Hildebrand das Wort.

Günther Hildebrand [FDP]:

Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Die Landesregierung hat das Vorland von St. Margarethen bei Brunsbüttel als FFH-Gebiet gemeldet, obwohl sie überzeugt ist, dass es die **naturschutzfachlichen Anforderungen** an ein FFH-Gebiet mindestens teilweise nicht erfüllt. Die Landesregierung hat gemeldet, weil die EU-Kommission sie dazu aufforderte und die Landesregierung angeblich das Risiko von **Strafzahlungen** als zu hoch einschätzt. Gleichzeitig hat die Landesregierung angekündigt, sie werde der **EU-Kommission** ihre Bedenken zur naturschutzfachlichen Eignung des Vorlandes von St. Margarethen vortragen.

Offensichtlich hofft sie, dass die EU-Kommission ihre Meldung dann als rechtsfehlerhaft zurückweist, weil das Vorland von St. Margarethen doch nicht die naturschutzfachlichen Anforderungen an ein FFH-Gebiet erfüllt.

Wenn Sie meinen, das klinge alles sehr verworren, dann gebe ich Ihnen Recht: Das ist es. Wollen wir hoffen, dass die Landesregierung den größten Industriestandort unseres Landes nicht so in ihr Strategieknäuel eingewickelt hat, dass dessen Zukunft darin abgeschnürt wird.

Meine Damen und Herren, denn das **Vorland von St. Margarethen** ist zwar ein unscheinbares, künstliches Stück Land vor dem Elbdeich, aber hindurch führen wichtige Abwasser- und Stromleitungen der örtlich ansässigen Industriebetriebe. Würde es als

(Günther Hildebrand)

FFH-Gebiet ausgewiesen, entstünden dem **Standort Brunsbüttel** Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Standorten. Denn Genehmigungen für Erneuerungs- und oder Erweiterungsinvestitionen wären nicht mehr so einfach zu erhalten. Zwar könnten bei Vorhaben von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung Ausnahmen genehmigt werden, aber Ausnahmen sind eben nicht die Regel. Betroffene Unternehmen müssen in ihren Investitionskalkulationen die Möglichkeit berücksichtigen, dass Ihnen keine Ausnahme genehmigt wird. Wenn doch, dann müssen Sie damit rechnen, hierfür an anderer Stelle Kompensation leisten zu müssen. Beides erhöht die zu erwartenden Kosten eines Investitionsprojekts und senkt damit dessen Rentabilität. Im Zweifel beantragen betroffene Unternehmen erst gar keine Ausnahmegenehmigung, sondern investieren gleich woanders.

Die in Brunsbüttel ansässigen international tätigen Konzerne sind nicht darauf angewiesen, am Standort Brunsbüttel zu investieren. Heutzutage ist es üblich, dass sich die verschiedenen Unternehmensstandorte um Investitionsprojekte des Konzerns bewerben. Für die Chancen des Industriestandortes Brunsbüttel in diesen konzerninternen Standortwettbewerben wären die **genehmigungsrechtlichen Risiken**, die mit einer Ausweitung des Vorlandes von St. Margarethen verbunden sind, ein erheblicher Nachteil.

Die Landesregierung rühmt sich, Arbeit Vorrang einzuräumen. Sie will Schleswig-Holstein zum Bundesland mit dem höchsten Wirtschaftswachstum in Deutschland machen. Vorrang für Arbeit und Wachstum? Wovor eigentlich? Offensichtlich nicht vor naturschutzfachlich unbegründeten Meldungen von FFH-Gebieten, es sei denn, die Landesregierung wäre sich bereits sicher, dass ihre Meldung des Vorlandes von St. Margarethen von der EU-Kommission zurückgewiesen wird. Nur unter diesen Umständen wäre es verständlich, dass die Landesregierung vordergründig das Risiko eingeht, zunächst zu melden.

Angesichts dessen ist das, was die Landesregierung am Montag als Ergebnis ihres Gesprächs mit der EU-Kommission - ebenso wie der Minister eben in seiner Rede - bekannt gab, sehr dürftig. Der zuständige EU-Kommissar Dimas soll zugesichert haben, dass seine Behörde rechtzeitig und vollständig eingereichte Unterlagen pflichtgemäß prüfen und die naturschutzfachlichen Bedenken der Landesregierung in den Entscheidungsprozess einfließen lassen werde. Nebenbei: Das gebietet jedes rechtsstaatliche Genehmigungsverfahren, und zwar unabhängig von den Erfolgsaussichten.

Viel weniger Zustimmung zu ihrem Anliegen konnte die Landesregierung kaum erhalten. Hieraus eine Vorhersage ableiten zu wollen, die naturschutzfachlichen Bedenken der Landesregierung würden sich durchsetzen, ist genauso spekulativ wie Lottospielen. Verantwortungsvolle Politik mit Vorrang für Arbeit und Wachstum sieht anders aus!

Ich komme jetzt auf unseren Antrag zurück, den ich noch einmal verlesen möchte:

„Der Schleswig-Holsteinische Landtag fordert die Landesregierung auf, in der 13. Tagung mündlich darüber zu berichten, wie sie am 29. Mai 2006 die EU-Kommission davon überzeugte, dass das Vorland von St. Margarethen nicht als FFH-Gebiet ausgewiesen werden muss - oder wie und warum sie mit diesem Anliegen scheiterte.“

Wenn wir dies zusammenfassen, dann haben wir mitbekommen: Die Reise nach Brüssel war möglicherweise eine Lustreise. Sie war aber keine Reise, die uns in diesem Punkt weitergeführt hat.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abgeordneten Jens-Christian Magnussen das Wort.

Jens Magnussen [CDU]:

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Kollegen von der FDP-Fraktion, ich bin davon ausgegangen, dass Sie mit Ihrem Antrag ausschließlich einem Informationsbedürfnis nachgekommen sind. Ich unterstelle Ihnen nicht, dass Sie auf einen negativen Bescheid aus Brüssel gehofft haben, um der Landesregierung ein wirtschaftsfeindliches Handeln anhängen zu können.

(Günther Hildebrand [FDP]: Das ist eine Unterstellung!)

- Herr Hildebrand, ich habe nach Ihrem Bericht meine Zweifel daran. Einer den Standort Brunsbüttel belastenden Debatte um den **Verlust von Arbeitsplätzen** muss endlich Einhalt geboten werden. Die aufgekommene emotionale Diskussion um den Abgang von Arbeitsplätzen ist für jeden nachvollziehbar und verständlich. Weitere öffentliche Diskussionen sind der Sache nicht dienlich. Ich möchte das hier noch einmal für alle verständlich machen, wobei ich hoffe, dass auch der Letzte begreift, dass hier ausschließlich nach naturschutzfachlichen Gründen durch die **EU-Kommission** geprüft und gehandelt wurde.

(Jens Magnussen)

(Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Herr Hentschel, als positives Signal konnte nun nach dem Gespräch in Brüssel vernommen werden, dass auch wirtschaftliche Aspekte nicht völlig ignoriert werden. Wir alle sollten nicht mit propagandistischen Sprechblasen durchs Land ziehen.

(Lachen und Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir alle sollten und jeder Einzelne sollte, wenn er denn überhaupt ein wirkliches Interesse an einer sachlichen Lösung verfolgt, inhaltlich und sach- und fachbezogen nach naturschutzfachlichen und wissenschaftlich hinterlegten Argumenten suchen.

(Beifall der Abgeordneten Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Jeder sollte dies so tun, wie der Umweltminister, der dies im Interesse der Sache, im Interesse der in der Region lebenden Menschen getan hat, um das zu korrigieren, was über die Jahre nicht getan wurde, nämlich die **FFH-Ausweisung vor St. Margarethen** fachlich abzuwenden. So handelt man verantwortungsvoll im Umgang mit Interessen, die Menschen betreffen.

Nach mir aus dem Bundesamt für Seeschifffahrt vorliegenden **Wasserstandsdaten für Brunsbüttel** ergeben sich folgende Messwerte für Überflutungen, und zwar bezogen auf die letzten sechs Jahre: + 2,5 m üNN, 1,92 %, das entspricht einer Überflutung von dreizehnmal. Auf einer Höhe von über 3 m üNN, 0,56 %, was einer Überflutung von viermal pro Jahr entspricht. Wenn wir nun davon ausgehen, dass sogar Geländehöhen von 4 m gemessen worden sind, dann ergibt sich daraus, dass die Überflutungen völlig vernachlässigbar sind. Daraus ergibt sich für mich, dass ständige Überflutungen nicht gegeben sind. Somit bestehen an der Qualität eines Ästuars erhebliche Zweifel.

Doch nun noch einmal in Kurzform zur Historie der jüngsten Diskussion um die FFH-Ausweisung vor St. Margarethen! Was war der **Anlass für die Ausweisung?** - Mit der Forderung der EU-Kommission aus ihrer Stellungnahme vom 13. Dezember 2005 mündete ein zwölf Jahre andauerndes Verfahren in eine Entscheidung. Bereits Ende September 2001 wurde die Bundesrepublik Deutschland durch das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaft zur Durchführung der Ausweisung von FFH-Vorschlagsgebieten aufgefordert. Warum musste so kurz nach der Regierungsübernahme durch Schwarz-Rot ausgewiesen werden? - Ich zitiere aus

der Stellungnahme des Schreibens der Kommission aus dem Dezember 2005:

„Die anlässlich der Übermittlung der Nachmeldungen für Bremen, Schleswig-Holstein und Niedersachsen vorgetragene Argumente gegen eine Meldung der Ästuar sind entweder von vornherein nicht wissenschaftlicher Art oder nicht hinreichend fundiert, um die wissenschaftlich mehrfach bestätigte Überzeugung der Kommission von der Meldepflichtigkeit der Ästuar erschüttern zu können... Die Kommission geht nach wie vor davon aus, dass alle vier Ästuar (Elbe, Weser, Ems, Trave) vollständig als FFH-Vorschlagsgebiet zu melden sind.“

Seitens der alten Landesregierung hat der ehemalige grüne Umweltminister nichts unternommen, um die Meldepflicht des St. Margarethener Vorlandes als FFH-Gebiet abzuwenden.

In einem Schreiben vom 3. Februar 2004 bestätigt dieser gar, dass in vielen Fällen über bestehende und vorgeschlagene Naturschutzgebiete hinaus tatsächlich über die Flächen von FFH-Gebieten hinaus gemeldet worden ist.

In der heutigen Zeit muss Natur- und Umweltschutz mit Augenmaß angewandt werden. Er muss vor allen Dingen bezahlt werden können. Nicht Effekthascherei und nicht die populistische Thematisierung, sondern die fundierte Darlegung von naturschutzfachlichen und wissenschaftlichen Argumenten ist in der Debatte zielführend, um die FFH-Ausweisung am größten Industriestandort Schleswig-Holsteins abzumildern. Die positiven Signale in der Entwicklung zur Ansiedlung eines **Kohlekraftwerkes** trotz Diskussion um FFH spricht für den Standort Brunsbüttel.

Herr Minister, ich danke Ihnen, dem Herrn Ministerpräsidenten und dem Landrat des Kreises Dithmarschen für den besonnenen Umgang mit diesem Thema.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion der SPD erteile ich Herrn Abgeordneten Detlef Buder das Wort.

Detlef Buder [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mit dem vorliegenden Antrag der FDP haben wir erneut Gelegenheit, über das **Verfahren von Gebietsmeldungen** für das europäische NATURA-2000-Netz zu diskutieren. Auch wenn wir die von der FDP er-

(Detlef Buder)

betenen Informationen bereits in vielfältiger Art aus den Zeitungen entnehmen konnten, macht es sicherlich Sinn, dieses Thema auch im Plenum zu diskutieren. Es eignet sich allerdings nicht für ein Schwarzer-Peter-Spiel der heutigen und der vorangegangenen Landesregierung. Es eignet sich auch nicht zu einem solchen Spiel zwischen Land, Bund und Europäischer Union. Wir haben uns - ebenso wie alle Länder - dazu verpflichtet, zum Schutz von Natur- und bedrohten Artengebiete ein kohärentes europäisches Netz von Naturschutzgebieten zu melden.

Dabei gibt es unterschiedliche Gebiete und Ausweisungsverfahren. Für alle Gebiete gilt aus Sicht meiner Fraktion allerdings gleichermaßen: Sie sind nach fundierter, ausschließlich **naturschutzfachlicher Prüfung** über den Bund an die EU zu melden. Nach oder parallel zur konkreten Schutzgebietsausweisung können dann für konkrete Projekte zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Regionen Ausnahmeanträge von den **Schutzziele**n gestellt werden. Diese Auffassung hat die SPD-Landtagsfraktion stets vertreten und dabei bleibt sie auch.

Im Februar, nach Abschluss des Anhörungsverfahrens, ist das Vorland St. Margarethen zusammen mit anderen FFH-Gebietsvorschlägen vom Kabinett in das Meldeverfahren gegeben worden. Hier bestand für St. Margarethen eine besonders enge Terminlage, denn ein drohendes **Zwangsgeldverfahren** war schon weit fortgeschritten. Um drohenden finanziellen Schaden von unserem Land abzuwehren, bestand zu diesem Zeitpunkt keine Alternative zur Meldung. Leider ist diese Sachlage nicht bei allen Beteiligten vor Ort fest im Bewusstsein angekommen. Viele Vorwürfe und Befürchtungen waren aus meiner Sicht nicht angebracht.

So ist es meine feste Überzeugung, dass nach rechtssicherer Ausweisung des Gebietsvorschlags durchaus die Möglichkeit besteht, dann unter **Abwägung** auch **wirtschaftlicher und sozialer Aspekte** gegenüber den naturschutzfachlichen Zielen, auch im Vorland St. Margarethen noch Eingriffe gestattet zu bekommen, um die wirtschaftliche Entwicklung von Unternehmen und somit der Region zu ermöglichen.

Wir haben nun erfahren, dass die **EU-Kommission** beim Besuch der Delegation der Landesregierung und des Kreises Dithmarschen am 29. Mai durchaus Offenheit gegenüber dem Anliegen gezeigt hat, die Listung des Gebietes in Bezug auf das Vorland St. Margarethen zu überprüfen. Mehr an dieser Stelle zu erwarten, wäre in Kenntnis der komplizierten Verfahren in Brüssel schon sehr blauäugig gewesen. Gegenstand der **Überprüfung** kann mei-

nes Erachtens aber lediglich die naturschutzfachliche Eignung der Vorlandfläche sein. Hier wird die Prüfung in Brüssel und Paris sicherlich noch einige Zeit erfordern und durch detaillierte fachliche Unterlagen aus Schleswig-Holstein ergänzt werden müssen. Für mich ist an dieser Stelle allerdings nicht verständlich und eher politisch zu verstehen, dass bei der Prüfung der naturschutzfachlichen Eignung von EU-Kommissar Dimas zugesagt wurde, auch wirtschaftliche Aspekte einzubeziehen. Das ist zwar lobenswert, aber ich weiß nicht, wie er dazu gekommen ist. Diese im Kern von mir auch gewünschte Aussage sehe ich eher zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Fläche rechtssicher als Schutzgebiet ausgewiesen ist und konkrete Projekte oder Eingriffe auf dieser Fläche vorgesehen und zur Genehmigung vorgelegt werden.

Wir werden das Thema **NATURA 2000** heute sicherlich nicht abschließend im Plenum behandeln können. Ich wäre jedoch sehr froh, wenn das Wort NATURA 2000 nicht als Buhmann für eine angeblich schief-lastige Naturschutz- und Wirtschaftsblockadepolitik aus Brüssel verwendet würde. NATURA 2000 ist eine große Chance auch in Schleswig-Holstein für die Entwicklung von Natur und Lebensräumen. In und an diesen Räumen wird es dann auch weiterhin bei vernünftiger Politik und Verwaltung wirtschaftliche Entwicklungschancen geben.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW sowie vereinzelt bei der SPD)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erteile ich dem Herrn Abgeordneten Karl-Martin Hentschel das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zunächst einmal vielen Dank, Herr Buder, für den ausgewogenen Beitrag und Ihre letzten Worte zu NATURA 2000, gerade angesichts der Europadebatte, die wir gestern hatten. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass es sehr widersprüchlich ist, wenn man einerseits Europa lobt und andererseits dann, wenn es konkret wird, nichts damit zu tun haben will.

Bezüglich der Situation St. Margarethen und Brunsbüttel habe ich die gleiche Meinung wie der Minister. Es ist mir ein Genuss, von dem Vertreter der CDU aus Dithmarschen hier eine Erläuterung zu bekommen, was NATURA 2000 ist und wie es

(Karl-Martin Hentschel)

funktioniert, so wie wir es jahrelang dargestellt haben, wo dann das Brüllen und Tosen bei der CDU losging. Jetzt wird genau das erklärt, weil man an der Regierung ist und den Realitäten Rechnung tragen muss.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Es ist wirklich ein Genuss, wenn jemand von der CDU in der Realität ankommt.

(Lachen bei der CDU)

Was mich interessiert, ist etwas ganz anderes. Ich lese in der „Schleswig-Holsteinischen Landeszeitung“ vom 30. Mai: „Im Tauziehen um die Ausweisung von Vogelschutzgebieten auf Eiderstedt bleibt die EU-Kommission hart. Eine Meldung der Flächen von insgesamt 2.780 ha ‚unter Vorbehalt‘ werde die Kommission nicht akzeptieren, teilte ein Sprecher des Kieler Umweltministeriums nach Gesprächen mit EU-Umweltkommissar Stavros Dimas in Brüssel mit.“

(Minister Dr. Christian von Boetticher: Unter Vorbehalt!)

- Moment. War der Besuch in Brüssel überhaupt nicht dazu da, um über St. Margarethen und Brunsbüttel zu reden? War es vielleicht so, dass Sie nach Brüssel gefahren sind, um in Wirklichkeit über Eiderstedt zu reden, weil Sie das Problem in Ihrer Ausweisung haben? Meine Damen und Herren, ich würde darauf gern eine Antwort bekommen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Abgeordneten des SSW erteile ich dem Herrn Abgeordneten Lars Harms das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zuletzt im Zusammenhang mit dem Bericht der Landesregierung zur „Zukunft des Wirtschaftsraumes Brunsbüttel“ haben wir im Landtag die FFH-Gebietsausweisung des Vorlandes von St. Margarethen debattiert. Der Bericht machte auch damals schon deutlich, dass an der Ausweisung kein Weg vorbeiführt. Die **FFH-Richtlinie** gilt weiterhin und hat auch für das **Vorland von St. Margarethen** ihre Gültigkeit. Daher war es nur folgerichtig, dass sich die Landesregierung an die Vorgaben der Richtlinie gehalten hat und ihre Auswahl getroffen hat und entsprechend nach Brüssel gemeldet hat, auch wenn dies mit Bauchschmerzen geschehen ist.

Doch welche Alternative hätte die Landesregierung gehabt? Sie hätte natürlich auf eine Meldung verzichten können, aber wir wissen, dass Schleswig-Holstein dann Gefahr gelaufen wäre, dass die EU eine **Strafzahlung** verhängt hätte. Das heißt also, hier hat die Landesregierung verantwortungsvoll im Sinne des Landes gehandelt, anstatt dem Druck der Wirtschaft stattzugeben. Aus Sicht der unmittelbar betroffenen Unternehmen lässt sich emotional nachvollziehen, dass diese sich gegen eine Ausweisung aussprechen. Aber ich meine, dass sie die **naturschutzfachliche Bewertung** von FFH-Gebieten anderen überlassen sollten. Eine sachliche Begründung, das Gebiet nicht auszuweisen, findet sich indes nicht. Die Ausweisung als FFH-Gebiet wird nicht zu mehr Verwaltungsverfahren führen, weil das betreffende Gebiet zum größten Teil ohnehin schon Vogelschutzgebiet ist und weil der **Bereich der Elbe** auf niedersächsischer Seite ohnehin schon FFH-Gebiet ist. Wenn es also auf niedersächsischer Seite eine Ausweisung als FFH-Gebiet gibt, gibt es dafür auch eine naturschutzfachliche Begründung. Ebenso wie es sie in Schleswig-Holstein gibt. Damit ist auch klar, dass die Ausweisung nicht mehr zurückgedreht werden kann. Solche Intentionen wären den Aufwand nicht wert. Vielmehr geht es jetzt darum, eine vernünftige Schutzgebietsverordnung zu erlassen.

Es bleibt daher festzuhalten, die Ausweisung ist schadlos, weil sie am **Status quo** ohnehin nichts ändert. Bei Genehmigungsverfahren zur Neueinrichtung, Änderung oder Erweiterung von Industrieanlagen wird die Gebietsausweisung keine Nachteile haben, da nach der Ausweisung ja wirtschaftliche Belange durchaus berücksichtigt werden können. Im Rahmen dieser Planung wird ein Ausgleich der Interessen durchaus möglich sein. Viel wichtiger ist, dass das Anmeldeverfahren deshalb so schnell wie möglich abgeschlossen wird, damit man eine rechtliche Grundlage hat, auf der ein Genehmigungsverfahren aufbauen kann. Die schnelle Ausweisung ist somit ein Standortvorteil für den **Standort Brunsbüttel**. Ein dauerhaftes Problem für den wirtschaftlichen Betrieb von Industrieanlagen kann ich nur darin erkennen, dass auch ein Vogelschutzgebiet ausgewiesen wurde und hier der Schutzstatus automatisch höher ist als bei einem FFH-Gebiet. Das heißt, hier ist die Messlatte, die übersprungen werden muss, ungleich höher. Jetzt kommt es deshalb auf die Umsetzung und auf die Verordnungsgebung an und nicht auf Streitigkeiten, ob das Gebiet als FFH-Gebiet ausgewiesen werden muss oder nicht. Hier ist die Rechtslage klar.

(Beifall beim SSW)

Präsident Martin Kayenburg:

Mich hat der Kollege Hentschel gerade darauf aufmerksam gemacht, dass seine im Redebeitrag gestellten Fragen keineswegs rhetorischer Art gewesen seien. Damit ist die Landesregierung gemäß § 40 verpflichtet, diese Fragen zu beantworten.

Herr Ministerpräsident, ich darf Sie bitten.

Peter Harry Carstensen, Ministerpräsident:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lieber Kollege Hentschel, erst einmal bedanke ich mich ganz herzlich bei Kommissar Dimas, dass wir dieses Gespräch führen konnten.

(Beifall bei der CDU)

Ich glaube, es ist einmalig, dass eine Landesregierung in einer solchen Situation ein solches Gespräch bekommt und dann in einer Gesprächsatmosphäre, die außerordentlich aufgeschlossen war. Herr Dimas hat nicht gesagt - ich kann das auch gleich berichtigen, Herr Buder -, dass die wirtschaftlichen Belange mit berücksichtigt werden. Offensichtlich steht das so in einer Zeitung.

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

- Nein, dort steht es nicht. Das steht in einer Zeitung. - Er hat aber davon gesprochen, dass die wirtschaftlichen Belange in einem solchen Gebiet selbstverständlich auch eine Rolle spielen. Dass wir dort über naturschutzfachliche Stellungnahmen sprechen, ist völlig richtig.

Bei dem Gespräch ging es auch nicht darum - Herr Kollege Hentschel, dies zur Beantwortung Ihrer Frage -, ob in dem angesprochenen Zusammenhang 2.500 oder 2.800 ha eine Rolle spielen. Es war vielmehr die rechtliche Frage zu klären, ob es dann einen Vorbehalt geben kann, wenn deutsche Gerichte bei Klageverfahren einem Einspruch stattgeben. Es ging also überhaupt nicht um die Größenordnung. Es ging vielmehr um das Verfahren und die Frage, ob eine Meldung unter Vorbehalt erfolgen kann.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und?)

- Sie haben es doch gerade eben gesagt. Man hat uns gesagt, dass in Deutschland eine Klärung erfolgen muss. Insofern ist dies für uns eine Frage, die vonseiten des Landrates, vonseiten der Eiderstedter als wichtige Frage vorgebracht worden ist, die aber nichts mit der Meldung und der Größenordnung der entsprechenden Flächen zu tun hat, wie Sie es hier vielleicht vermutet haben.

Ich möchte mich noch einmal ganz herzlich bedanken, auch für die Unterstützung durch Landrat Klimant aus Dithmarschen. Ich glaube, die Zusage, dass wir bei dem weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit der EU unsere Argumente einbringen können, ist eine Zusage, die dazu angetan ist, auch etwas mehr Verbindung zur EU-Kommission, die wir dringend brauchen, zu halten.

(Beifall bei CDU und SPD)

Präsident Martin Kayenburg:

Gestatten Sie mir bitte eine geschäftsleitende Bemerkung. Erstens. Die Fraktionen haben sich darauf verständigt, den Tagesordnungspunkt 13 heute nicht mehr aufzurufen, sondern auf die nächste Tagung zu verschieben. Das gibt der Landesregierung Gelegenheit, den Bericht, der bis heute nicht vorliegt, auch noch schriftlich vorzulegen.

Zweitens. Ich erinnere daran, dass wir gleich noch alle Punkte, zu denen keine Aussprache vorgesehen ist, behandeln werden.

Drittens erteile ich jetzt dem Kollegen Karl-Martin Hentschel nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung zu einem Kurzbeitrag das Wort.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Sache fängt an, spannend zu werden. Die Regierung war offensichtlich in **Brüssel**. Sie hat dort offensichtlich auch über Brunsbüttel geredet und dabei erfahren, was sie schon immer wusste. Sie hat offensichtlich aber auch über **Eiderstedt** geredet. Was über Eiderstedt geredet worden ist, kommt in der Pressemitteilung des Ministeriums aber nicht vor. Das ist erstaunlich.

Zweitens. Die Regierung hat in Brüssel nicht über die Größenordnung des Gebietes im Falle von Eiderstedt geredet. Das ist auch logisch. Sie hat darüber geredet, ob eine **Meldung unter Vorbehalt** erfolgen kann. Man geht also davon aus, dass die eigene Meldung nicht zureichend ist. Man befürchtet - es ist schön, dass der Minister sich jetzt zu Wort meldet - entsprechende Klagen und eventuelle Strafzahlungen. Man möchte sich im Vorwege absichern, indem man einen Vorbehalt formuliert, der verhindert, dass man dann, wenn es nach deutschem Recht zu Klagen wegen eines faktischen Vogelschutzgebietes außerhalb eines ausgewiesenen Vogelschutzgebietes kommt, Probleme bekommt. Herr Minister, die Sache wird immer interessanter.

(Zurufe von der CDU)

(Karl-Martin Hentschel)

- Hören Sie einmal zu! - Der Sprecher des Umweltministeriums hat zu jenem Journalisten, der bekannt ist, gesagt, dessen ungeachtet werde eine Landschaftsschutzgebietsverordnung für die Flächen auf Eiderstedt vorbereitet, die beim Verwaltungsgericht beklagt werden könne. - Meine Frage ist nun: Welche Flächen soll diese Landschaftsschutzgebietsverordnung erfassen, die 2.780 ha oder andere Flächen?

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf von der SPD: Völlig am Thema vorbei!)

Präsident Martin Kayenburg:

Für die Landesregierung erteile ich dem Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Herrn Dr. Christian von Boetticher, das Wort.

Dr. Christian von Boetticher, Minister für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume:

Da es die Brüssel-Reise betrifft, will ich einmal nicht so sein und die Hirngespinnste - so muss man schon sagen - des Kollegen Hentschel wieder auf den rechten Weg führen. Herr Kollege Hentschel, es gab den Wunsch einzelner Grundstückseigentümer, deren Grundstücke auf den jetzt ausgewiesenen Flächen liegen, gegen die Ausweisung zu klagen. Das ist deren gutes Recht. Sie kennen die Fragestellung aus der Vergangenheit: Wie stellt man in diesem Falle Rechtssicherheit her? Nehmen wir einmal an, eine Klage gegen die Landschaftsschutzgebietsverordnung hat Erfolg; ein deutsches Gericht stellt Rechtsfehler bei der Meldung fest. Die Menschen fragen uns dann: Wie könnt ihr sicherstellen, dass nicht entsprechend der Meldung, welche ja schon vorgenommen wurde, ein Vollzug erfolgt? Über diese Frage streiten sich in der Tat große Rechtsgelehrte, übrigens auch solche, die ansonsten BUND und NABU beraten. Diese Rechtsgelehrten streiten sich darüber, wie man dies gewährleisten kann. Es gab ein Urteil gegen Finnland. Darin hieß es: Eine Meldung unter einer aufschiebenden Bedingung wird von der Kommission nicht akzeptiert. - Die Betroffenen haben uns daraufhin vorgeschlagen, Meldungen unter auflösender Bedingung vorzunehmen. Es konnte uns aber auch keiner sagen, ob das etwas anderes ist und ob das möglich ist.

Wir haben deshalb die **Kommission** gefragt, ob sie überhaupt eine **Meldung unter** irgendeinem **Vorbehalt** akzeptieren würde. Die Kommission hat daraufhin gesagt: Nein, eine solche Möglichkeit gibt es nicht. - Wir werden die 2.800 ha deshalb auch nicht unter Vorbehalt, sondern ganz normal

melden. Das hat aber mit all dem, was Sie gerade erzählt haben, Herr Kollege Hentschel, nicht das Geringste zu tun. Es geht um die Frage, ob ich Rechtssicherheit auch dann gewährleisten kann, wenn ein Urteil, das die Grundstückseigentümer in einem Prozess erwirkt haben, mich dazu verpflichtet.

In einem solchen Fall müsste das nationale Gericht das Verfahren wohl aussetzen und den Fall dem Europäischen Gerichtshof vorlegen. Wenn der Europäische Gerichtshof Europarechtswidrigkeit bescheinigt, ist im Übrigen auch die Kommission an diesen Spruch gebunden. Dann müsste auch die Kommission ein entsprechendes Gebiet aus ihrer Listung zunächst wieder herausnehmen. Das ist die Rechtsfolge, die wir in Brüssel erörtert haben, nicht mehr und nicht weniger. Ich bitte darum, sich über solche Sachverhalte vorher zu informieren und hier am Rednerpult nicht irgendwelche Verschwörungstheorien zu spinnen, denn Letzteres wird der Sache nicht gerecht.

(Beifall bei CDU und SPD)

Präsident Martin Kayenburg:

Allen Fraktionen steht nach § 56 Abs. 6 der Geschäftsordnung erneut eine Redezeit von drei Minuten zu. Im Rahmen dieser Regelung erteile ich der Abgeordneten Ursula Sassen das Wort.

Ursula Sassen [CDU]:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Lieber Herr Kollege Hentschel, ich bitte Sie, endlich damit aufzuhören, an einer Gebietskulisse, deren Festlegung aufgrund einer fachlichen Beurteilung durch das Ministerium erfolgt ist, herumzudeuteln. Ich bin der Landesregierung und vor allen Dingen dem Ministerpräsidenten außerordentlich dankbar, dass sie alles versucht haben, um die Rechtslage abzuklären und im Sinne der Betroffenen den besten Weg zu finden. Es geht hier doch nicht um die Gebietskulisse. Wenn eine fachliche Beurteilung erfolgt ist, fahre ich doch nicht nach Brüssel und frage: Ist denn alles so richtig, wie wir es gemacht haben? Wie stellen Sie es sich denn vor?

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Was haben die denn in Brüssel gemacht? - Minister Dr. Christian von Boetticher: Wir haben neue Unterlagen bekommen!)

Präsident Martin Kayenburg:

Ich unterstelle, dass das keine Zwischenfrage, sondern ein Zwischenruf war. - Ich stelle fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Der Berichtsantrag Drucksache 16/784 hat durch die Berichterstattung der Landesregierung seine Erledigung gefunden. Ein Antrag ist nicht gestellt. Dieser Tagesordnungspunkt ist mit der Berichterstattung der Landesregierung damit erledigt.

Ich rufe nunmehr Tagesordnungspunkt 2 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Durchführung von Reihenuntersuchungen (RUG)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 16/632

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 16/747

Ich erteile der Berichterstatterin des Sozialausschusses, der Frau Abgeordneten Tenor-Alschausky, das Wort.

Siegrid Tenor-Alschausky [SPD]:

Der Landtag hat dem Sozialausschuss den Gesetzentwurf der Landesregierung durch Plenarbeschluss vom 24. März 2006 überwiesen. Der Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 27. April 2006 beraten und empfiehlt dem Landtag einstimmig die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes.

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Wortmeldungen zum Bericht liegen nicht vor. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes der Landesregierung. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Es ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 11 auf:

Eigenkapitalsituation im Mittelstand

Antrag der Fraktionen von CDU und SPD
Drucksache 16/783

Dies ist ein Berichtsantrag zur 15. Tagung. Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist

nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen. Ich schlage Ihnen Abstimmung in der Sache vor.

Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 18 auf:

Landwirtschaftliche Sozialversicherung

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/585

Bericht und Beschlussempfehlung des Umwelt- und Agrarausschusses
Drucksache 16/744

Ich erteile dem Berichterstatter des Umwelt- und Agrarausschusses, dem Herrn Abgeordneten Klaus Klinckhamer, das Wort.

Klaus Klinckhamer [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der federführende Umwelt- und Agrarausschuss hat den Antrag in seiner Sitzung am 26. April 2006 beraten und empfiehlt dem Landtag einstimmig die unveränderte Annahme des Antrages.

Diesem Votum hat sich der beteiligte Sozialausschuss in seiner Sitzung am 27. April mit gleichem Stimmenverhältnis angeschlossen.

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt die unveränderte Annahme des Antrages in der Drucksache 16/585. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 19 auf:

Änderung des Sozialgesetzbuches II (SGB II)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/673

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 16/745

(Präsident Martin Kayenburg)

Ich erteile der Berichterstatterin des Sozialausschusses, der Frau Abgeordneten Siegrid Tenor-Alschausky, das Wort.

Siegrid Tenor-Alschausky [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Landtag hat dem Sozialausschuss den Antrag zur Änderung des Sozialgesetzbuches II durch Plenarbeschluss vom 23. März dieses Jahres überwiesen. Der Ausschuss hat seine Beratung am 27. April 2006 durchgeführt. Er empfiehlt dem Landtag mit den Stimmen von CDU und SPD gegen die Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der FDP, den Antrag abzulehnen.

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt die Ablehnung des Antrages in der Drucksache 16/673. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist dieser Antrag mit den Stimmen von CDU, SPD und SSW gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 23 auf:

Bezuschussung der Beratungsarbeit der Arbeitsloseninitiativen

Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 16/582

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 16/789

Ich erteile der Berichterstatterin des Sozialausschusses, der Frau Abgeordneten Siegrid Tenor-Alschausky, das Wort.

Siegrid Tenor-Alschausky [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Sozialausschuss hat den Antrag der Abgeordneten des SSW zur Zuschussung der Beratungsarbeit der Arbeitsloseninitiativen, der ihm durch Plenarbeschluss vom 23. Februar 2006 überwiesen worden war, in seiner Sitzung am 18. Mai 2006 beraten. Er empfiehlt dem Landtag einstimmig die Annahme des Antrages in der folgenden Fassung:

„Die Landesregierung wird aufgefordert, in der September-Tagung einen Bericht über die Zuschussung der Beratungsarbeit der Arbeitsloseninitiativen und Beratungsstellen sowie die diesbezüglichen Aktivitäten der Landesregierung zu erstatten.“

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Ich lasse über den Antrag in der Drucksache 16/582 in der vom Ausschuss empfohlenen Fassung abstimmen. Wer so beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 24 auf:

Appell an die Kommunen in Schleswig-Holstein zur Beteiligung von Menschen mit Behinderung

Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 16/790

Ich erteile der Berichterstatterin des Sozialausschusses, der Frau Abgeordneten Siegrid Tenor-Alschausky, das Wort.

Siegrid Tenor-Alschausky [SPD]:

Der Sozialausschuss unterbreitet dem Landtag folgenden Beschlussvorschlag:

„Alle Kommunen in Schleswig-Holstein werden bei Planungen und Vorhaben, die die Interessen von Menschen mit Behinderung berühren, aufgefordert, diese angemessen zu beteiligen. Weiterhin werden alle Kommunen aufgefordert, die Einsetzung von ehrenamtlichen Beauftragten für Menschen mit Behinderung zu prüfen.“

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Herr Dr. Garg, Sie haben das Wort.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte nur unser Abstimmungsverhalten erklären.

Wir werden uns der Stimme enthalten. Selbstverständlich teilen wir die Zielrichtung des Beschlusses. Wir haben dazu aber einen eigenen Gesetzent-

(Dr. Heiner Garg)

wurf zur Änderung der Gemeindeordnung eingebracht. Dieser Gesetzentwurf befindet sich in der Anhörung. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass die Änderung der Gemeindeordnung der richtige Weg ist, um dieses Ziel einer größeren Beteiligung von Menschen mit Behinderungen zu erreichen, und dass der rein appellative Charakter dieser Resolution den Menschen mit Behinderung nicht wirklich weiterhilft.

Deshalb werden wir uns der Stimme enthalten und hoffen, dass unser Gesetzentwurf, wenn dann die zweite Lesung hier im Landtag ansteht, die Zustimmung des gesamten Hauses finden wird.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Martin Kayenburg:

Dies war zwar kein Wortbeitrag zum Bericht, aber zumindest erläuterte er, was die FDP vorhat.

Ich erteile nunmehr der Frau Abgeordneten Monika Heinold das Wort.

Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir werden dem Antrag zustimmen, auch wenn wir den Gesetzentwurf der FDP deutlich besser finden. Da aber bereits im Ausschuss deutlich gemacht worden ist, dass es zwar eine Anhörung gibt, sich aber die großen Fraktionen schon festgelegt haben, das Gesetz anschließend abzulehnen, stimmen wir dem Antrag zu, damit überhaupt etwas passiert.

Präsident Martin Kayenburg:

Damit kommen wir zur Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Sozialausschusses. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist die Beschlussempfehlung in der Drucksache 16/790 mit den Stimmen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW bei Enthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Ich rufe nunmehr Tagesordnungspunkt 25 auf:

Stellungnahme in dem Verfahren vor dem Bundesverfassungsgericht zu den angegriffenen Verfahren des Oberlandesgerichtes Karlsruhe sowie des Amtsgerichtes Waldshut-Tiengen

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses
Drucksache 16/791

Ich erteile dem Berichterstatter des Innen- und Rechtsausschusses, dem Herrn Abgeordneten Werner Kalinka, das Wort.

Werner Kalinka [CDU]:

Der Innen- und Rechtsausschuss hat sich mit der oben bezeichneten Sache in seiner Sitzung am 24. Mai 2006 beschäftigt. Er empfiehlt dem Landtag einstimmig, wie folgt zu beschließen:

„Der Schleswig-Holsteinische Landtag gibt in dem oben genannten Verfahren keine Stellungnahme ab.“

Präsident Martin Kayenburg:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Das ist nicht der Fall. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

Der Ausschuss empfiehlt, in dem Verfahren keine Stellungnahme abzugeben. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Die Beschlussempfehlung des Ausschusses ist einstimmig angenommen worden.

Ich rufe nunmehr Tagesordnungspunkt 33 auf:

Krankenhausfinanzierung in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung
Drucksache 16/776

Eine Aussprache ist nicht vorgesehen. Ich schlage vor, den Bericht der Landesregierung in der Drucksache 16/776 federführend dem Sozialausschuss und mitberatend dem Finanzausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so entscheiden will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe nunmehr den zunächst auf die nächste Tagung verschobenen Tagesordnungspunkt 13 auf:

Auswirkung des Aufstallungsgebotes auf die Geflügelwirtschaft in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 16/785

Durch Kopfnicken hatte die FDP signalisiert, dass der Bericht zur nächsten Tagung schriftlich erfolgen soll. Es ist allerdings noch keine förmliche Beschlussfassung über diesen Antrag erfolgt. Deswegen stelle ich diesen Antrag in der geänderten Fassung, der Bericht solle zur 14. Tagung schriftlich

(Präsident Martin Kayenburg)

erfolgen, zur Abstimmung. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen?

(Zuruf des Abgeordneten Claus Ehlers
[CDU])

- Wenn die Landwirte dann hier sind, machen wir das, Herr Kollege Ehlers.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU)

Damit ist einstimmig so beschlossen worden.

Wir haben nunmehr das Ende der Tagung erreicht. Ich wünsche allen ein geruhiges, erholsames und vielleicht Erkenntnis förderndes Pfingstfest.

Die nächste Tagung, die 14., beginnt am 28. Juni um 10 Uhr.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss: 13:19 Uhr