

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschussdienst

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

Wirtschaftsausschuss

17. WP - 8. Sitzung

am Mittwoch, dem 3. März 2010, 10 Uhr,
im Sitzungszimmer 139 des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Bernd Schröder (SPD)

Vorsitzender

Hans-Jörn Arp (CDU)

Johannes Callsen (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Karsten Jasper (CDU)

Ursula Sassen (CDU)

i. V. von Jens-Christian Magnussen

Regina Poersch (SPD)

Marion Sellier (SPD)

Oliver Kumbartzky (FDP)

Christopher Vogt (FDP)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Björn Thoroë (DIE LINKE)

Lars Harms (SSW)

Weitere Abgeordnete

Olaf Schulze (SPD)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Gesetzlicher Vorrang für Erdkabel	4
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 17/84	
Netzausbau beschleunigen - Möglichkeiten zur Verlegung von Erdkabeln ausschöpfen	
Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP Drucksache 17/144	
2. Bericht des MWV zum geplanten Servicehafen in Helgoland für Offshore-Windparks	5
hierzu: Umdruck 17/427	
3. Aktuelle Situation bezüglich des Lkw-Schwerlastverkehrs (Mautflüchtlinge) auf der B 5 zwischen Lauenburg und Geesthacht	10
hierzu: Umdruck 17/330 (neu)	
4. Europäische Beschäftigungsinitiative - Chancen für Schleswig-Holstein	13
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 17/182	
Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP Drucksache 17/307	
5. Verschiedenes	14

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Gesetzlicher Vorrang für Erdkabel

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 17/84

Netzausbau beschleunigen - Möglichkeiten zur Verlegung von Erdkabeln ausschöpfen

Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP
Drucksache 17/144

(überwiesen am 28. Januar 2010)

Ohne weitere Aussprache nimmt der Ausschuss mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der LINKEN und des SSW bei Enthaltung der SPD den Änderungsantrag Drucksache 17/144 an. Sodann schlägt der Ausschuss dem Landtag mit den Stimmen von CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der SPD, der LINKEN und des SSW vor, den Antrag Drucksache 17/84 in der Fassung der Drucksache 17/144 anzunehmen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des MWV zum geplanten Servicehafen in Helgoland für Offshore-Windparks

hierzu: Umdruck 17/427

M de Jager führt einleitend aus, dass zwei schriftliche Interessenbekundungen von Windparkbetreibern vorlägen, den Vorhafen Helgolands als Servicehafen für Offshore-Anlagen nutzen zu wollen. Ein solcher Servicehafen sei kein Bauhafen, sondern eine kleinere Einheit mit bis zu 80 Arbeitsplätzen zur Versorgung der Windparks in der Nordsee zur Aufrechterhaltung des täglichen Betriebs und zur Wartung der Anlagen nach Errichtung. Vertragliche Grundlage sei, dass üblicherweise in den ersten fünf Jahren die Turbinenhersteller für den Hafen zuständig seien und diese Zuständigkeit dann auf die Betreiber des/der Windparks übergehe. Es gebe also einen konkreten Anlass, ein solches Konzept für Helgoland zu entwickeln. Für diesen Servicehafen böten sich die zurzeit verfügbaren Freiflächen im südlichen Teil der Insel an, die sich alle im Besitz des Bundes befänden und für die drei unterschiedliche Bundesministerien zuständig seien, nämlich das Finanzministerium, das Verkehrsministerium und das Verteidigungsministerium. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben habe ihr Interesse an einer Veräußerung dieser Flächen bekundet und auch ein Wertgutachten erstellen lassen. Die sich daraus ergebenden Preisvorstellungen des Bundes seien jedoch für das Land und für die Gemeinde Helgoland nicht akzeptabel. „Nachbesserungen“ würden also angestrebt, und weitere Voraussetzung sei, dass die WSD Nord sich hier flexibel zeige und man einen schnellen Zugriff auf die Flächen haben könne.

Zur Frage der Finanzierung des Vorhabens wie überhaupt zu der hier in Rede stehenden Lösung für Helgoland habe ein Gespräch mit Vertretern des Kreises Pinnebergs, der Gemeinde Helgoland und Vertretern der Landesregierung Schleswig-Holstein stattgefunden. Man habe verabredet, dass das MWV hier eine doppelte Koordinierungsfunktion übernehmen solle, und zwar gegenüber der Bundesregierung und innerhalb der Landesregierung. Fragen zur Flächenübertragung auf die Gemeinde Helgoland und zur Finanzierung des Vorhabens aus Gewerbesteuerereinnahmen aus Offshore-Windnutzung befänden sich derzeit in rechtlicher Prüfung.

Abg. Magnussen begrüßt diese Entwicklung als ein positives Signal für Helgoland, das auch die Bedeutung der Offshore-Windnutzung als wichtiges Element im Energiemix unterstreiche.

Abg. Matthiessen stellt die grundsätzliche Frage, wie aussichtsreich Offshore-Planung angesichts der Absenkung der Einspeisevergütung für Strom aus Windenergie überhaupt noch sei und wie hoch das finanzielle Risiko für die Gemeinde Helgoland eingeschätzt werde. Sodann verweist er darauf, dass von der Landesregierung einmal der Hafen Brunsbüttel als Errichtungshafen und der Hafen Husum als Servicehafen für Offshore-Anlagen konzipiert worden seien. Er möchte wissen, inwieweit durch die jetzigen Planungen bezüglich Helgolands die Pläne zugunsten Husums damit aufgegeben würden.

M de Jager erwidert, seines Wissens habe es kein Konzept der Landesregierung gegeben, Brunsbüttel zu einem Bauhafen für Offshore-Windparks zu machen, sondern nur eine Idee. Aus seiner Sicht seien solche Überlegungen auch nur dann sinnvoll, wenn man konkret wisse, dass es für solch eine Lösung Interessenten gebe. Man sei auch mit RWE im Gespräch darüber gewesen, inwieweit Brunsbüttel als Bauhafen für das Windparkfeld, das jetzt vor Helgoland entstehen solle, in Betracht käme. Die Landesregierung habe sich entschieden, hier eine nachfrageorientierte Politik zu betreiben, also dann, wenn es ein konkretes Nutzungsinteresse gebe, die nötige Hafeninfrastruktur zu realisieren. Was Brunsbüttel anbelange, werde man in Kürze von windcomm schleswig-holstein eine Offshore-Strategie vorgelegt bekommen, und nach empfangenen Signalen gebe es wohl auch weiterhin einen Bedarf für den Bauhafen Brunsbüttel. Vor dem Hintergrund des finanziellen Aufwandes und der Flächeneignung müssten dann Realisierungschancen geprüft werden. Grundsätzlich gebe es die Bereitschaft, den Hafen Brunsbüttel zu ertüchtigen, wenn es eine konkrete Nachfrage gebe. M de Jager fährt fort, aus seiner Sicht habe man es im Bereich Schleswig-Holsteins gegenwärtig mit der Realisierung von eineinhalb Offshore-Windparks zu tun. Aller Voraussicht nach werde der Windpark vor Helgoland früher fertig als der Windpark Butendiek vor Sylt. Insgesamt sei der Ausbau des Offshore-Bereichs hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Von sechs genehmigten Offshore-Windparks würden eineinhalb realisiert. Die Zurückhaltung rühre daher, dass das Aufstellen der Anlagen schwieriger und teurer sei, als man dies einmal gedacht habe. Dies habe mehrere Ursachen: die Wassertiefe, die engen Slots von drei Monaten im Jahr, in denen man überhaupt solche Anlagen errichten könne, Gesellschaftsstrukturen der bisherigen Eigentümer, Lizenzgegebenheiten.

Abg. Harms erklärt, Erfahrungen bezüglich Husum zeigten, selbst dann, wenn es Konzepte gebe, wenn es Letter of Intents gebe, könne man nicht sicher sein, dass es dort zu einem Offshore-Hafen käme. Zu den Entwicklungen in Helgoland möchte er wissen, wie realistisch das Projekt sei, welches Volumen es habe und wie der mögliche Förderanteil des Landes ausfallen könne. Ursprünglich habe es ja mal die Überlegung gegeben, von Brunsbüttel und von Husum aus, alle Windparkfelder zu versorgen. Er fragt, ob auch ein Servicehafen Helgoland alle Felder versorgen solle oder nur den Bereich vor Helgoland. Außerdem erschließe sich für

ihn nicht so ohne Weiteres, weshalb man das gesamte Equipment für die Serviceleistungen zunächst nach Helgoland verschiffe, wenn eine Servicefunktion auch vom Land her gewährleistet werden könne. Abschließend möchte er wissen, ob es eine Abstimmung mit anderen Standorten zum Beispiel in Dänemark, Cuxhaven oder Bremerhaven als mögliche Offshore-Häfen gebe.

M de Jager betont, man befinde sich hier nicht in einer Abstimmung, sondern in einem Wettbewerb. Die Frage der Konkurrenzfähigkeit einzelner Häfen hänge von Faktoren ab, die sich einer politischen Steuerung entzögen. Dass Bremerhaven im Moment im Offshore-Bereich so wettbewerbsfähig sei, hänge mit dem Zusammenbruch der Containerverkehre zusammen, wodurch man dort Freiflächen habe, die sofort verfügbar seien. Hierbei handele es sich eben um einen Markt, der sich seine Standorte jeweils suche. Wenn die Lagefaktoren stimmten, würden die Häfen nachgefragt. - Zur Frage der Opportunität der Verschiffung des Equipments nach Helgoland antwortet M de Jager, ein Servicehafen unterscheide sich von einem Bauhafen dadurch, dass er für die Wartung eines Feldes zuständig sei, wenn die Anlagen dort aufgestellt worden seien. Dabei sei von entscheidender Bedeutung, wie schnell man vom Servicehafen aus den Windpark erreichen könne. Wenn eine Anlage ausfiele, müsse man sehr schnell dorthin gelangen können. Deshalb spiele die Frage der Verkürzung der Distanz zu einem Offshore-Windpark hier eine entscheidende Rolle, und im Ergebnis spreche dies für Helgoland. - Wenn man weiter suggerieren würde, für Husum gäbe es Aussichten für einen Offshore-Hafen, würde man, wie er, M de Jager glaube, einen Fehler machen. Selbst wenn es die entsprechenden finanziellen Mittel dafür gäbe, sei die Tideabhängigkeit Husums ein starkes Argument, das gegen eine solche Servicehafenfunktion spreche. Im übrigen reiche die Flächenverfügbarkeit nicht für die Errichtung eines Bauhafens aus.

Abg. Thoroé stellt die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, alle Windparkfelder von einem Hafen an Land aus zu betreuen.

Abg. Schulze führt die von M de Jager angesprochene Wettbewerbsfähigkeit von Bremerhaven darauf zurück, dass sich Bremen beziehungsweise Bremerhaven schon vor fünf Jahren schwerpunktmäßig auf den Bereich der erneuerbaren Energien ausgerichtet hätten. Auch REpower habe einen Teil der Produktion von Schleswig-Holstein nach Bremerhaven verlagert, und dort sei für diesen Bereich auch stark geworben worden. Wenn die Aussagen von M de Jager bedeuten würden, dass man auch bezüglich Brunsbüttel nur noch nachfrageorientierte Politik betreiben wolle, frage er, Abg Schulze, sich, ob das der richtige Weg sei. Die Entwicklung in Bremerhaven sei sicherlich kein Zufall, sondern diese Entwicklung sei langfristig geplant worden und sei auch aus seiner Sicht eine zukunftsweisende Investition gewesen, indem man dort auf diesen Standort gesetzt habe. Schleswig-Holstein müsse aufpassen, dass es

im Bereich Offshore nicht von der Entwicklung abgehängt werde. Deshalb erwarte er ein klares Bekenntnis der Landesregierung, das sich das Land in diesem Bereich noch stärker engagieren wolle.

Während sich Abg. Dr. Tietze angesichts der hohen Kompetenz im Kreis Nordfriesland im Bereich der erneuerbaren Energien für eine Stärkung dieser Region für Offshore-Nutzung ausspricht, sieht Abg. Harms dies aufgrund der Entwicklungen mit Blick auf Vestas und REpower pessimistisch. Seiner Meinung nach sei der „Zug“ in den letzten fünf Jahren an Nordfriesland vorbeigefahren. - Sodann erneuert Abg. Harms seine Frage nach dem Finanzierungsbedarf für die Errichtung eines Servicehafens Helgoland.

M de Jager nimmt zunächst zur Frage eines „Zentralhafens“ für alle Offshore-Windfelder im Nordseebereich Stellung. Helgoland liege unter dem Gesichtspunkt der Erreichbarkeit der Windparks relativ zentral. Aber er wolle noch einmal betonen, dass die Frage, welcher Hafen für welche Felder erschlossen werde, nicht Gegenstand vordringlichen staatlichen Handelns sei. Hierbei handele es sich um Gesichtspunkte unternehmerischen Marktverhaltens. Zu glauben, die Landesregierung könne eine solche Entscheidung politisch bestimmen, sei falsch. - Bremerhaven habe den entscheidenden Vorteil (gehabt), über Flächen in einer erheblichen Größenordnung zu verfügen. Hier handele es sich schließlich um mehrere Hektar. Demgegenüber sei die Situation in Brunsbüttel anders. Er, M de Jager, sei der Auffassung, es wäre in der gegenwärtigen Situation falsch, Brunsbüttel auszubauen, ohne zu wissen, ob jemand Brunsbüttel mit Blick auf die Offshore-Technologie nutzen wolle. Für eine solche Maßnahme müsse es einen Anlass geben, und dass man diesen Anlass suche, halte er für richtig. Das Land müsse versuchen, sich hier konzeptionell aufzustellen. Bevor dafür jedoch Geld in die Hand genommen werde, um Brunsbüttel zu ertüchtigen, müsse man wissen, inwieweit dieser Hafen konkret nachgefragt werde. - Sodann zeigt sich M de Jager verwundert über die pessimistische Äußerung bezüglich Offshore durch Abg. Matthiessen. In den Offshore-Bereich seien inzwischen große Industriekonzerne eingestiegen, die dort große Finanzsummen bewegten. Insofern könne man durchaus sagen, die Dimension liege hier wie beim Thema Globalisierung, das allgegenwärtig sei. Die Daten, die ihm, M de Jager, vorlägen, wiesen aus, dass die Klimaschutzziele ohne Ausbau von Offshore nicht zu erreichen seien. Die Vorstellung, die Klimaschutzziele nur durch Repowering erreichen zu können, sei illusorisch. Mit einer gewissen Zeitverzögerung werde es den Ausbau im Offshore-Bereich geben. - M de Jager betont sodann, dass die Landesregierung viel unternehme, um die positiven Standortfaktoren, die es im Land gebe, zu stärken. Dies gelte auch im Hochschulbereich, indem eine Professur für Windenergie an der Fachhochschule in Flensburg eingerichtet worden sei. Der Plan, in Enge/Sande ein Ausbildungszentrum für erneuerbare Energie zu etablieren, werde zurzeit geprüft. Sobald die Vorstellungen von windcomm schleswig-holstein zu einer Offshore-

Strategie auf dem Tisch lägen, werde er, M de Jager, den Ausschuss über das Ergebnis informieren und darüber auch gern eine weitere Diskussion führen.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, der die mit der Einrichtung eines Servicehafens verbundenen großen Vorteile für Helgoland würdigt, bittet M de Jager, den Ausschuss dann, wenn das Projekt des Servicehafens weiter vorangeschritten sei, weiter zu informieren. Der Servicehafen biete nicht nur eine Chance für Helgoland, sondern für das gesamte Land Schleswig-Holstein im Bereich der Offshore-Windnutzung.

Abschließend kommt M de Jager auf die Frage von Abg. Harms nach dem Volumen der Projektfinanzierung sowie nach den Fördermöglichkeiten durch das Land zurück. Wenn es gelinge, die Finanzierung der Hafeninvestitionen in Helgoland durch Rückflüsse aus Gewerbesteuerereinnahmen zu finanzieren, würde dies bedeuten, dass das Land selbst kein Geld in die Hand nehmen müsse. Dieser Punkt werde aber rechtlich noch geprüft. Ansonsten verweist er auf die Fördermöglichkeiten nach der Hafenrichtlinie und betont, man müsse abwarten, ob eine solche Förderung dann auskömmlich wäre. Über die Höhe des Finanzierungsvolumens für das Projekt, könne er, M de Jager, noch nichts sagen, sondern dies wolle er gern dann tun, wenn feststehe, welche der in den Überlegung stehenden Varianten tatsächlich zur Realisierung angedacht werde.

Abg. Matthiessen bittet, die Finanzierungsmöglichkeiten über Gewerbesteuerereinnahmen im Zusammenhang mit Offshore-Windparks dem Ausschuss einmal schriftlich zur Verfügung zu stellen. Er könne sich nämlich vorstellen, hier vielleicht auch politisch etwas zu beeinflussen. - M de Jager erklärt, dass hierzu zunächst weitere Gespräche mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium geführt werden müssten, sodass es sich anbiete, darüber im Rahmen der weiterführenden Informationen über das Projekt insgesamt zu berichten. Dies wolle er dann gern tun.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Aktuelle Situation bezüglich des Lkw-Schwerlastverkehrs
(Mautflüchtlinge) auf der B 5 zwischen Lauenburg und Geesthacht**

hierzu: Umdruck 17/330 (neu)

M de Jager führt aus, Verkehrszählungen hätten ergeben, dass es tatsächlich auf der B 5 zwischen Lauenburg und Geesthacht eine erhebliche Belastung durch Zunahme des Lkw-Schwerverkehrs gebe. Dabei gehe man davon aus, dass es sich dabei objektiv um mautverdrängte Verkehre handele. Der mautpflichtige Lkw-Anteil sei mit 16 % als ausgesprochen hoch zu bewerten. Im Zuge der hier gegebenen Handlungsnotwendigkeit böten sich vier Möglichkeiten an: die Verfügung eines Durchfahrtsverbots für Lkw über 12 t nach § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung, die Bemautung eines Abschnitts der B 5 im Bereich Geesthacht/Lauenburg/Elbe, eine vorübergehende Lkw-Durchfahrtsbeschränkung, Bau einer Ortsumgehung. Bevorzugte Variante seines Hauses sei nach wie vor eine Bemautung der B 5. Eine solche Maßnahme sei seinerzeit auch in Lauenburg vorgestellt worden, habe jedoch den Nachteil, dass sie einen erheblichen zeitlichen Vorlauf habe. Es müsse nämlich die Mautstreckenausdehnungsverordnung des Bundes geändert werden, was zunächst eine umfängliche Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern bedeutete. Zudem habe dies den Nachteil, dass auch der örtliche Transportverkehr und das örtliche Transportgewerbe von der Bemautung negativ erfasst würden.

Nach den Diskussionen vor Ort - so fährt M de Jager fort - wolle man auf folgende Maßnahmen zurückgreifen: Vorläufige Sperrung der B 5 für Schwerlastverkehre über 12 t im Fernverkehr. Hierbei handele es sich um ein Durchfahrtsverbot, das einhergehe mit einer sehr großräumigen Beschilderung eines neuen Streckenverlaufs. Hierbei handele es sich um eine Maßnahme, die man als oberste Verkehrsaufsichtsbehörde selber treffen könne, was auch innerhalb weniger Wochen zu realisieren sei. Damit sei vor Ort erst einmal Abhilfe geschaffen. Parallel dazu werde man mit den Verantwortlichen vor Ort und auch mit dem Bundesverkehrsministerium darüber sprechen, ob die Variante einer Bemautung weiter verfolgt werden sollte. Eine Antwort darauf hänge auch mit den Erfahrungen ab, die man jetzt mit der Sperrung machen werde.

Abg. Schulze zeigt sich erfreut über die jetzt so beschriebene Maßnahme und spricht sich dafür aus, zumindest in der Anfangszeit verschärfte Kontrollen auf der dann gesperrten Strecke durchzuführen. Er möchte wissen, wo konkret die Sperrung erfolgen solle.

Abg. Vogt zeigt sich ebenfalls zufrieden mit der nun angestrebten schnellen und unkomplizierten Lösung und fragt, inwieweit Mecklenburg-Vorpommern in die Entscheidung für ein Durchfahrtsverbot eingebunden werde beziehungsweise eingebunden worden sei. Zu den Kontrollen verweist Abg. Vogt auf Äußerungen der Polizei, nach denen es auf schleswig-holsteinischer Seite kapazitätsmäßig Engpässe für eine effektive Kontrolle gebe, während von Mecklenburg-Vorpommern signalisiert worden sei, dass solche Überwachungskontrollen möglich seien. Abschließend interessiert ihn, wie lange die vorläufige Sperrung andauern solle, wann man mit ersten Auswertungsergebnissen rechnen könne.

M de Jager erwidert, dass er nicht auf alle zuvor gestellten Fragen schon jetzt eingehen könne. Die Entscheidung für die Sperrung sei erst in der letzten Woche auch nach Gesprächen in Lauenburg selbst im MWV gefallen. Er gehe davon aus, dass die Vorbereitungen für die Sperrung etwa sechs Wochen in Anspruch nehmen würden. Angesichts dieser kurzfristig getroffenen Entscheidung könne er, M de Jager, auch noch nicht sagen, wo genau die Sperrung erfolgen werde. Ziel sei es gewesen, zunächst einmal schnell auf eine Stimmung zu reagieren und eine geeignete Maßnahme schnell umsetzen zu können. Das Thema Bemaatung werde weiter geprüft. Bezüglich der zitierten Aussage seitens der Polizei gehe er, M de Jager, davon aus, dass auch die schleswig-holsteinische Polizei in der Lage sein werde, verfügte Verkehrsordnungsmaßnahmen zu kontrollieren.

Abg. Dr. Tietze möchte wissen, welche Möglichkeiten Schleswig-Holstein habe, die durch „Mautflüchtlinge“ entstehenden Probleme nachhaltig abzustellen.

Abg. Schulze bittet M de Jager, den Innenminister doch gesondert darauf hinzuweisen, dass mit der vorläufigen Sperrung der B 5 für den Schwerlastverkehr über 12 t im Fernverkehr eine neue Situation gegeben sei, und ihn zu bitten, dazu beizutragen, dass diese Maßnahme der Sperrung auch effektiv wirken könne.

Abg. Magnussen begrüßt die Durchführung der von M de Jager angekündigten Maßnahmen zur schnellen Lösung der Problematik vor Ort und das damit gezeigte unbürokratische Handeln. Dass eine solche Maßnahme mit Hinweisen auf Kapazitätsprobleme bei der Polizei negativ kommentiert werde, irritiere ihn doch etwas.

M de Jager antwortet im Folgenden, dass die Sperrung von Schleswig-Holstein allein verfügt werden könne, dass es aber auch um die Auswirkungen einer solchen Maßnahme auf die angrenzenden Bundesländer gehe. Dem Lkw-Verkehr müssten ja Ausweichmöglichkeiten auf Ausweichrouten aufgezeigt werden, wozu die großräumige Neubeschilderung diene. Insofern bedürfe es zur Einpassung dieser Maßnahme der Abstimmung mit den Nachbarländern. Die

Mauterhebung selbst wolle er, M de Jager, grundsätzlich nicht infrage stellen, da es sich hier um eine Verkehrsfinanzierung handele, die man brauche. Welche Strecken von einer Bemautung betroffen seien, sei im Mautgesetz festgelegt. Je mehr man bemautete Strecken ausdehne, desto mehr sei auch das örtliche Transportgewerbe davon betroffen. Die Prüfung der Frage einer Bemautung solle aber fortgeführt und eine solche Maßnahme letztlich davon abhängig gemacht werden, ob das Durchfahrtsverbot die gewünschten Effekte zeige.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Europäische Beschäftigungsinitiative - Chancen für Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 17/182

Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP
Drucksache 17/307

(überwiesen am 26. Februar 2010 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Europaausschuss)

Auf Vorschlag des Vorsitzenden, Abg. Schröder, stellen die Ausschussmitglieder die Beratung der Anträge Drucksachen 17/182 und 17/307 zurück. Der Tagesordnungspunkt soll nach Fortschritt der Meinungsbildungen in den Fraktionen und im Europaausschuss dazu zu gegebener Zeit erneut auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Auf Anregung von Abg. Magnussen sprechen die Ausschussmitglieder zur Beratung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Sparkassengesetzes, Drucksache 17/205, die Bitte an den federführenden Innen- und Rechtsausschuss aus, den Wirtschaftsausschuss an der hierzu geplanten Anhörung zu beteiligen. Die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen werden gebeten, den von ihnen vorgeschlagenen Teilnehmerkreis für die Anhörung bis zum 12. März gegenüber dem Geschäftsführer des Ausschusses mitzuteilen.

Der Vorsitzende, Abg. Schröder, informiert den Ausschuss über eine Einladung der Stadtwerke Flensburg. Als Termin hierfür sei der 25. August d. J. vorgeschlagen worden. Die Ausschussmitglieder kommen überein, in der nächsten Sitzung des Ausschusses am 31. März weitergehende Vorschläge zur Gestaltung dieses Besuchstermins in Flensburg, insoweit über einen Besuch bei den Stadtwerken hinaus, auszutauschen.

Des Weiteren spricht der Vorsitzende ein Schreiben der Interessengemeinschaft für eine attraktive Fördeschiffahrt in Kiel an, das allen Ausschussmitgliedern direkt zugeleitet worden sei. Den Fraktionen wird die weitere Behandlung dieses Schreibens anheimgestellt.

Schließlich informiert der Vorsitzende die Ausschussmitglieder über einen Wunsch der LVS zu einem Gespräch mit den Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses und darüber hinausgehend mit Mitgliedern des Landtags - anlog dem Verfahren in der Gesprächsrunde mit der DB AG - in der Mittagspause einer Plenarsitzung. Als Termin hierfür wird vom Ausschuss der 17. Juni, 13:15 Uhr, akzeptiert.

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

gez. Bernd Schröder

Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer