

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

3. Sitzung
am Mittwoch, dem 5. Juni 1996, 10.00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Brita Schmitz-Hübsch (SPD)

Ingrid Franzen (SPD)

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Helmut Plüschau (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Peter Lehnert (CDU)

Martin Kayenburg (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wolfgang Kubicki (F. D.P.)

Vorsitzende

in Vertretung von Birgit Küstner

in Vertretung von Silke Hars

in Vertretung von Christel
Aschmoneit-Lücke

Landtagsverwaltung

Referent Peter Hübner

RD Dr. Ursula Haaß

Tagesordnung:

Seite

-
- | | | |
|----|---|---|
| 1. | Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Sonn- und Feiertage
Gesetzentwurf der Fraktion der F.D.P. Drucksache 14/30 | 4 |
| 2. | Bericht des Wirtschaftsministeriums zu Fragen der Kooperation zwischen den Dänischen Staatsbahnen und der Deutschen Bahn AG im grenzüberschreitenden Verkehr | 5 |
| 3. | Bericht des Wirtschaftsministeriums zum Engagement der Investitionsbank beim Kindergartenbau | 8 |
| 4. | Entsperrung von Mitteln für die Deutschland Informations- und Reservierungsgesellschaft mbH (DIRG) bei Titel 0602-683 67 | 9 |
| 5. | Verschiedenes | 9 |

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, eröffnet die Sitzung um 10.05 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Reihenfolge gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über
Sonn- und Feiertage**

Gesetzentwurf der Fraktion der F.D.P. Drucksache 14/30 (überwiesen am 23.
Mai 1996 an den Innen- und Rechtsausschuß,
den Sozialausschuß und den Wirtschaftsausschuß)

Mit Hinweis auf die ausführliche Diskussion im Plenum verzichten die Ausschußmitglieder auf eine Aussprache. Für die Antragsteller erinnert Abg. Kubicki daran, daß bereits jetzt die Arbeitnehmer den finanziellen Ausgleich durch den Wegfall des Buß- und Bettages trügen. Bei einer Wiedereinführung würde sich also nichts ändern. Abg. Kayenburg schließt sich dieser Aussage an und bemängelt, daß für die zweite Stufe der Pflegeversicherung keine Kompensation gefunden worden sei.

Beschluß:

Mit drei Ja-Stimmen aus den Reihen von F.D.P. und CDU gegen acht Nein-Stimmen empfiehlt der Ausschuß dem federführenden Innen- und Rechtsausschuß, den Gesetzentwurf abzulehnen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des Wirtschaftsministeriums zu Fragen der Kooperation zwischen den Dänischen Staatsbahnen und der Deutschen Bahn AG im grenzüberschreitenden Verkehr

Grund für die Bitte, einen Bericht zu geben, sind nach Darlegung der Vorsitzenden die Schlagzeilen, die der deutsch-dänische Bahnverkehr zur Zeit in der Presse unter den Stichworten "Kleinstateerei im Grenzverkehr" und "Technische Sicherheitsmängel" verursache.

M Steinbrück bestätigt, daß die dänischen Triebfahrzeuge über eine andere Sicherheitstechnik verfügten als die deutschen. Deshalb habe das Bundesverkehrsministerium nur eine auf acht Jahre befristete Ausnahmegenehmigung erteilt, nach welcher die dänischen Triebfahrzeuge die deutschen Bahnanlagen benutzen dürften. Diese Frist sei nun abgelaufen. Wenn es um eine weitere Verlängerung der Ausnahmegenehmigung gehe, so sei der Bundesverkehrsminister gefordert.

Ref. Pacht schildert die unterschiedlichen technischen Standards der beiden Bahnsysteme und betont, daß die Forderung der DB AG auf Nachrüstung der Dänischen Staatsbahnen auf die Höhe deutscher Sicherheitsstandards in Dänemark schon seit langem bekannt sei. Die DSB lehnten eine solche Nachrüstung ihrer Fahrzeuge mit dem deutschen Zugbeeinflussungssystem aus Kostengründen jedoch ab. Die Nachrüstung betrage pro Fahrzeug zirka 60 000 DM. Da zur Zeit bis Flensburg aber über 200 verschiedene dänische Triebfahrzeuge führen - deren Umlauf sei relativ ungünstig gestaltet -, könne Dänemark eine solche Umrüstung finanziell nicht verkraften. Dänemark habe deshalb vorgeschlagen, auf der Strecke Pattburg - Flensburg das dänische Zugbeeinflussungssystem parallel in die dort mit deutschem System fahrenden Triebfahrzeuge zu installieren. Dagegen habe es zunächst keine grundsätzlichen Einwendungen der DB AB gegeben, da dies nach Aussage der technischen Ausrüstungsfirmen mit einer gewissen Anpassungsentwicklung im Signalbereich machbar sei. Im Mai 1995 habe man sich dahin verständigt, daß die DSB für den Streckenabschnitt ein Ausrüstungskonzept vorlegen sollte. Wegen des dafür erforderlichen Zeitaufwandes sei Dänemark gleichzeitig empfohlen worden, beim Bundesverkehrsminister einen Antrag auf eine befristete Verlängerung der Ausnahmegenehmigung zu stellen. Da aber die DSB mit dem Antrag sehr lange gezögert hätten und auch dem Verlangen des Bundesverkehrsministers nicht nachgekommen seien, ein akzeptables Konzept in Aussicht zu stellen, sei die Ausnahmegenehmigung nur noch bis zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1996 verlängert worden mit der zusätzlichen Auflage, daß ab sofort die dänischen Triebfahrzeuge mit einem zusätzlichen Triebfahrbegleiter besetzt sein müssen.

Nach letzten Gesprächen mit den zuständigen Ausrüsterfirmen könnte unter Umständen nun bei optimistischer Schätzung bis Anfang 1997 die neue Anlagentechnik eingerichtet werden.

Von den Dänischen Staatsbahnen sei bisher aber noch keine Reaktion gekommen. Nach bisher inoffiziellen Aussagen der DSB sei Dänemark aber auch diese von der DB AG nun vorgeschlagene Konzeption zu teuer.

Abschließend sei noch anzumerken, so fährt Ref. Pacht fort, daß künftig nach der Elektrifizierung der Strecke alle Züge in Pattburg enden werden, so daß dann alle Fernzüge und alle Güterzüge nach einem Systemwechsel elektrifiziert weiterfahren könnten. Probleme gebe es dann nur noch bei den Nahverkehrszügen auf der Strecke Pattburg - Flensburg. Diese Nahverkehrstriebwagen wiesen allerdings eine äußerst schwache Besetzung mit einstelligen Fahrgastzahlen auf. Hier stelle sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Denn gleichzeitig liefen viel attraktivere Busrouten von Sonderburg nach Flensburg auf wesentlich kürzeren Strecken zu günstigeren Preisen, die Flensburg auf dem Busbahnhof in der Stadtmitte anfahren könnten, während der Eisenbahnhof von Flensburg ziemlich außerhalb liege. Die Passagiere, die diese Nahverkehrszüge nutzten, seien in der Regel umsteigende Fernverkehrsreisende. Wenn nun alle Fernverkehrszüge ihren Endpunkt in Pattburg hätten, werde sich die Problematik entschärfen. Der Nahverkehr, der zur Zeit von der DB AG durchgeführt werde, werde dann sicherlich unter wirtschaftlichen Aspekten noch zu prüfen sein.

In der sich anschließenden Diskussion fordert die Vorsitzende mit Blick auf Europa Verhandlungen auf staatlicher Ebene, um das zeitaufwendige Umspannen in Pattburg möglichst zu verhindern.

Abg. Franzen zeigt Unverständnis gegenüber der restriktiven Haltung des Bundesverkehrsministers bezüglich der Erteilung weiterer Ausnahmegenehmigungen und fordert als Flensburger Abgeordnete Lösungen, die den Belangen der betroffenen Bevölkerung gerecht werden.

Ref. Pacht verweist darauf, daß die restriktive Handhabung der Eisenbahnbau- und betriebsverordnung keinen Afront gegen die DSB bedeute, sondern auch bei allen anderen Eisenbahnen, die das deutsche Bahnsystem benutzten, angewendet werde.

Abg. Hentschel gibt zu überlegen, die noch vorhandenen Bahngleise in die Stadtmitte von Flensburg zu reaktivieren, um den dänischen Nahverkehr wieder besser an Flensburg anzubinden.

M Steinbrück gibt zu erkennen, daß der Verkehrsknotenpunkt Flensburg Gegenstand der Untersuchungen der landesweiten Verkehrsservicegesellschaft sein werde. Im übrigen verweist er in seinem Abschlußstatement darauf, daß die durchgehende Elektrifizierung ein eindeutiger Gewinn für den Fernverkehr sein werde, selbst wenn ein kleiner Zeitverzug durch das Umspannen in Pattburg eintrete. Die Landesregierung werde dafür eintreten, daß auf dieser Strecke Mehrfrequenzmaschinen eingesetzt werden.

Die Vorsitzende schließt die Diskussion mit der nochmaligen Bitte, sich auch dafür einzusetzen, daß die dänischen Fernzüge weiter Flensburg anfahren.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht des Wirtschaftsministeriums zum Engagement der
Investitionsbank beim Kindergartenbau**

MR Dr. Otto legt zunächst die Überlegungen dar, die zum Entstehen des Engagements der I-Bank beim Kindergartenbau geführt hätten. Zu den heute von der I-Bank praktizierten Formen der Beteiligung sei es nach der Feststellung gekommen, daß reines Leasing wegen der nicht ausreichend finanziellen Größenordnungen im Kindertagesstättenbau nicht besonders attraktiv sei. Die Bausteine für Kinder GmbH biete heute die von der Projektgruppe erarbeiteten Kindertagesstättenmodelle an und vermarkte sie gleichzeitig selbst. Aus der Sicht des Sozialministeriums sei die Bausteine für Kinder GmbH lediglich ein Anbieter unter anderen Anbietern oder Leasinggesellschaften. Es sei beabsichtigt, Zuschüsse dann zu geben, wenn die Kindergärten durch Mietkäufe erworben werden. Im Zusammenhang mit diesem Projekt habe es auch Diskussionen gegeben, ob die Vergabeverordnung unterlaufen werde und speziell kleinere Unternehmen im Land zu kurz kämen. Diese Frage sei von der I-Bank aber geprüft worden.

Dies wird vom Leiter der Stabsabteilung der I-Bank, Herrn Krause, bestätigt. Man habe zunächst das von der I-Bank und dem Sozialministerium gemeinsam entwickelte Modell allen Interessierten zur Verfügung gestellt, um eine gemeinsame Weiterentwicklung zu erreichen und den Kommunen im Rahmen des vorgesehenen Wettbewerbs verschiedene Alternativen anbieten zu können. Die Erarbeitung dieser Alternativen sei noch in vollem Gange.

Im Mittelpunkt der sich anschließenden kurzen Diskussion steht das mangelnde Interesse der Leasinggesellschaften, sich wegen der geringen finanziellen Größenordnungen an dem vorgesehenen Modell zu beteiligen. Weiter wird die Einbeziehung der örtlichen Gewerke beim Bau der Kindertagesstätten diskutiert. Nach Auskunft von Herrn Krause hätten lediglich drei Unternehmen - zwei deutsche und ein dänisches - von den 60 angeschriebenen Unternehmen Interesse gezeigt, bei der Entwicklung des vom Ministerium und I-Bank erarbeiteten Modells mitzuarbeiten. Selbstverständlich hätten diese drei Unternehmen kein alleiniges Vertretungsrecht, wenn es um den Bau der Kindertagesstätten gehe, sondern man werde auch weiterhin versuchen, die Modelle nach Fertigstellung anderen Firmen in Konkurrenz anzubieten.

Zur Beteiligung der örtlichen Gewerke teilt Herr Krause mit, daß vorgesehen sei, jeweils 30 % bis 40 % des Bauvolumens an die örtlichen Baugewerke zu vergeben.

Abg. Kayenburg empfiehlt, auch dem Neuwieder Modell Aufmerksamkeit zu schenken, das Ergebnis eines Bundeswettbewerbs "Tageseinrichtungen für Kinder" sei.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Entsperrung von Mitteln für die Deutschland Informations- und Reservierungsgesellschaft mbH (DIRG) bei Titel 0602-683 67

hierzu: Umdrucke 14/16, 13/4525

Aufgrund des Aktenstudiums signalisieren Abg. Kayenburg und Abg. Rodust, keinen Diskussionsbedarf zu haben. Beide betonen jedoch, daß darauf geachtet werden müsse, daß es wirklich bei einer Anschubfinanzierung bleibe.

Beschluß:

Einstimmig empfiehlt der Ausschuß dem Finanzausschuß, der in Umdruck 14/16 erbetenen Entsperrung zuzustimmen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Kayenburg fordert eine aus der 71. Sitzung des Wirtschaftsausschusses noch nicht eingegangene schriftliche Stellungnahme an zu einer Frage im Rahmen der Diskussion um die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der F.D.P. "Informations- und Kommunikationstechniken in Schleswig-Holstein", Drucksache 13/3081. Es geht um datenschutzrechtliche Fragen bei der Bewertung und Behandlung von Ordnungswidrigkeiten.

Schluß: 11.05

gez. Schmitz-Hübsch
Vorsitzende

gez. Dr. Haaß
Geschäfts- und Protokollführerin