

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

5. Sitzung
am Mittwoch, dem 11. September 1996, 10.00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Vorsitzende

Birgit Küstner (SPD)

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Helmut Plüschau (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Silke Hars (CDU)

Martin Kayenburg (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Günter Neugebauer (SPD)

Peter Lehnert (CDU)

Anke Spoorendonk (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Landtagsverwaltung

MR Manfred Neil

Weitere Anwesende

Siehe Anlage

| Tagesordnung | | Seite |
|---------------------|--|-------|
| 1. | Investitionsbankbericht 1995 Drucksache 14/79 | 4 |
| 2. | Bericht der Landesregierung über die "Perspektive7 Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) 2010 für den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein" | |
| 3. | Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr betr. Radweg an der L 28 zwischen Norstedt und Viöl | 8 |
| 4. | Programm für Mitfahrerparkplätze Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/111 | 10 |
| 5. | Lübecker Hafen in den Bund-Länder- Finanzausgleich Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/147 | 12 |
| 6. | Verschiedenes | 12 |

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, eröffnet die Sitzung um 10.00 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Investitionsbankbericht 1995 Drucksache 14/79

Der Sprecher der Geschäftsleitung der Investitionsbank, Herr Rieck, greift aus dem vorliegenden Bericht Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit auf und referiert dazu ergebnisbezogene Entwicklungen; am Ende seiner einleitenden Ausführungen stehen Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 1995. Herr Rieck schließt mit der Mitteilung, daß im Zuge einer erwarteten Ergebnisverbesserung für 1996 die Erhöhung der Gewinnausschüttung auf 2,5 Millionen DM - gegenüber 1,3 Millionen DM in 1995 - bereits avisiert worden sei.

In der folgenden Aussprache spricht Herr Rieck auf eine Frage von Abg. Müller ein uneingeschränktes Ja zur Bedeutung der Mittelständischen Beteiligungsgesellschaft aus. Das starke Wachstum des Ergebnisses in diesem Bereich zeige, daß entsprechende Nachfrage gegeben sei und daß diese von kommerziellen Beteiligungsgesellschaften nicht gedeckt werden könne. Die Konstruktion der MBG mit der vorrangigen Refinanzierung aus Bundesprogrammen und einer weitgehenden Haftungsabdeckung durch den Bund beziehungsweise die Bürgschaftsbank sei auch ein intelligentes System, um die Risiken aus Beteiligungen, die nun einmal gerade bei innovativen Unternehmen und bei schnell wachsenden Unternehmen vorhanden seien, abzudecken. Der Wagniskapitalfonds sei sicherlich eine sehr wichtige Ergänzung, wenn die Bedingungen aus den Programmen des Bundes nicht gegeben seien oder Eigenmittel nicht zur Verfügung stünden.

Des weiteren führt Herr Rieck - ausgelöst durch eine Bemerkung von Abg. Plüschau - zur Erhebung der Fehlbelegungsabgabe aus, daß sein Institut im Zyklus von drei Jahren 100 000 Sozialmieter erfasse. Das dem Verfahren zugrunde liegende Gesetz schreibe dabei das Vorgehen relativ detailliert vor. Dazu gehörten sicherlich auch einige bürokratische und "unfreundliche" Regelungen. Aber dadurch, daß man in dem genannten Zyklus von drei Jahren 30 000 Beratungen durchführe, könne man den größten Teil an Beschwerden vorher abfangen. Die Anzahl von 400 Klagen im ersten Zyklus sei daher auch relativ niedrig ausgefallen. Auf eine anschließende Frage von Abg. Spoorendonk erwidert Herr Rieck, daß es richtig sei, daß das Gesetz auch einige kostenträchtige Faktoren enthalte, die aber sicherlich vor dem dritten Zyklus, der Mitte 1998 beginnen werde, bereinigt werden könnten. Die Stückkosten pro Fall hätten im ersten Zyklus 202 DM betragen. Dies sei sicherlich noch zu hoch, aber doch eine

Zahl, mit der man zufrieden sein könne. Man habe sich das Ziel gesetzt, im zweiten Zyklus die Stückkosten auf 170 DM zurückzuführen. Er, Rieck, sei auch ziemlich sicher, daß dieser Betrag im dritten Zyklus nach dem Wegfall von Abschreibungen für das hier eingesetzte EDV-Equipment noch günstiger ausfallen werde.

Auf Fragen der Vorsitzenden, Abg. Schmitz-Hübsch, erwidert Herr Rieck, daß auch im sechsten Jahr des Bestehens der Investitionsbank die Wettbewerbsneutralität anerkannt werde. Im Rahmen der Übernahme von neuen Projekten sei chronologisch betrachtet die Übernahme von Bau und Finanzierungsmodellen für Kindertagesstätten zu nennen. Ursprünglich sei dies als Miet-Kauf-Modell angedacht worden und werde inzwischen in einer anderen juristischen Form abgewickelt. Das Produkt werde jetzt von einer Leasinggesellschaft vertrieben. 20 % geringere Investitionskosten für die jeweilige Kommune, für den jeweiligen Investor seien das Ergebnis. Seitdem das Modell auf dem Markt sei, seien die Durchschnittskosten für neu errichtete Kindertagesstätten um 2000 DM pro Kindergartenplatz gesunken. Zur Zeit gebe es bei der Leasinggesellschaft "Bausteine für Kinder GmbH" 70 konkrete Nachfragen. Man rechne damit, daß in diesem Jahr etwa fünf Kindertagesstätten kontrahiert werden könnten.

Abg. Müller spricht die Tatsache an, daß 40 % aller Existenzgründerinnen und -gründer keine Hausbank an ihrer Seite haben. Er fragt, ob auch die Investitionsbank Anzeichen dafür habe, daß Geschäftsbanken durch eine restriktive Kreditpolitik gerade auch im Blick auf Arbeitsplatzschaffung kontraproduktiv wirkten. - Herr Rieck erwidert, daß die Investitionsbank sehr gut mit allen Kreditinstituten in Schleswig-Holstein zusammenarbeite. Das gesamte Wirtschaftsförderinstrumentarium funktioniere auch nur, weil die Hausbanken sowohl die Investitionsbank als auch die MBG und die Bürgschaftsbank einschalteten. Das Instrumentarium sei auch so gestaltet, daß es für "normale" Unternehmensfinanzierungen ausreichend sei. Probleme träten bekanntermaßen jedoch bei kleineren, innovativen Existenzgründungen auf, wo Risiko und Ertrag für die Hausbanken in keinem gesunden Verhältnis stünden. - M Steinbrück ergänzt, daß er noch in diesem Monat mit den Verbandsvertretern der Genossenschaftsbanken, der Geschäftsbanken sowie der Sparkassen eine Gespräch darüber führen werde, was man in Schleswig-Holstein mit Blick auf die Finanzierung von Existenzgründungen und technisch risikobehafteten Projekten verbessern könne. Auch das Ergebnis dieses Gespräches solle in die von der Landesregierung vorgestellte Existenzgründungsoffensive einfließen, die das Parlament wohl im ersten Quartal des nächsten Jahres beschäftigen werde.

Bezüglich der Durchführung des Gesetzes zur Förderung der beruflichen Aufstiegsfortbildung (Meister-BAföG) weist Herr Rieck auf eine Frage der Vorsitzenden darauf hin, daß seinem

Institut inzwischen 850 Anträge auf Förderung vorlägen. Die ersten 100 positiven Bescheide seien bereits herausgegangen, und zwar rückwirkend für dieses Jahr.

Zur Bilanz und zur Gewinn- und Verlustrechnung äußert die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, die Bitte, hierzu in Zukunft - das gelte besonders für die Positionen, in denen sich Zahlen deutlich veränderten - mehr Erläuterungen zu geben. - Herr Rieck erwidert, daß es sich bei den Angaben um die nach Bilanzrichtliniengesetz vorgeschriebenen Erläuterungen handele. Im Wirtschaftsprüfungsbericht seien selbstverständlich alle Erläuterungen enthalten. Das Verfahren beim Geschäftsbericht könne man nicht ändern; es werde durch die Wirtschaftsprüfer bestimmt.

Zur Verwendung der Zweckrücklage weist M. Steinbrück auf eine Frage der Vorsitzenden darauf hin, daß hierüber das Kabinett entscheide. Im Augenblick sei hierzu das Stichwort "Kürzung der Zinszuschüsse" in der Diskussion.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr betr.
Radweg an der L 28 zwischen Norstedt und Viöl**

M Steinbrück erklärt, daß man es auch beim Radwegebau damit zu tun habe, daß die Liste der Projekte, die realisiert werden sollten, weit über das hinausgehe, was selbst mit aufgestockten Haushaltsmitteln zu verwirklichen wäre. Folglich komme man nicht darum herum, eine Art Prioritätenliste zu entwickeln, die sich auch nicht von landesweiten Verkehrszählungen abheben könne. Das gelte sowohl mit Blick auf die durchschnittlich gezählte Kfz-Verkehrsmenge als auch auf Radfahreranteile.

Zum konkreten Fall des geforderten Radweges an der L 28 zwischen Norstedt und Viöl weist M Steinbrück sodann darauf hin, daß dort 1995 24 Radfahrer/Tag gezählt worden seien. Selbst dann, wenn man hier eine Steigerungsrate von 300 % zugrunde legte, wäre dies vor dem Hintergrund der langen Liste anderer Projekte und der Anlegung des Kriteriums Schulwegsicherung ein Projekt, das in der Prioritätenskala nicht oben rangiere.

M Steinbrück hebt sodann grundsätzlich auf den Gesichtspunkt ab, daß mit der in den letzten Jahren zunehmend praktizierten Reduzierung des Ansatzes "Um- und Neubau von Landesstraßen" gleichzeitig die Mittel für den Radwegebau heruntergefahren worden seien. Gerade angesichts der bevorstehenden Beratungen über den Haushaltsentwurf für 1997 sei dieser Umstand in Erinnerung zu rufen.

In der folgenden Aussprache besteht grundsätzliches Einvernehmen darüber, daß das Thema des Radwegebaus im Rahmen der Beratung des noch in diesem Jahr zu erwartenden landesweiten Fahrradprogramms einer generellen Diskussion unterworfen werden sollte. Die Erörterung von einzelnen Projekten halten die Ausschußmitglieder nicht für opportun. In die generelle Diskussion sollen dann Fragen wie Mischfinanzierung, preisgünstigerer Bau von Radwegen, Möglichkeit der Vorfinanzierung durch Kommunen sowie Bewertung des Kriteriums Verkehrszählungen unter den besonderen Bedingungen des ländlichen Raumes mit einfließen.

Abg. Hars äußert zu dem hier in Rede stehenden konkreten Fall Verständnis für den vor Ort bestehenden Unmut, nachdem seit Jahren ständig versucht worden sei, den Bau des Radweges umzusetzen. Hinzu komme, daß Vertreter des Straßenbauamtes Heide schon 1994 vor Ort erklärt hätten, daß der Radweg gebaut werden solle.

M Steinbrück verweist hierzu auf die veränderten Ansätze im Landeshaushalt und betont, daß keine Zusage ohne den expliziten Hinweis auf die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel als Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahme erfolgt sei.

Die abschließende Frage von Abg. Hars, ob in der Vergangenheit Fahrradwege innerhalb des Ziel 5 b-Gebietes gefördert worden seien und ob auch für den Radweg an der L 28 zwischen Norstedt und Viöl eine Förderung aus Ziel 5 b-Mitteln möglich sei, wird vom Wirtschaftsministerium schriftlich beantwortet werden. Den Sprecherinnen der Bürgerinitiative zum Bau des Radweges an der Landesstraße L 28, die sich in dieser Sache auch an den Eingabenausschuß des Schleswig-Holsteinischen Landtages gewandt haben, soll der Tenor des Berichts des Ministers für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zur Kenntnis gegeben werden.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Programm für Mitfahrerparkplätze

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 14/111(überwiesen am 16. August 1996)

In einer kurzen Aussprache, die zu der nachstehenden Änderung der Vorlage Drucksache 14/111 führt, erklärt Abg. Hentschel, daß es sicherlich Situationen gebe, in denen Personen Autos an Autobahnen oder in Dörfern in der Nähe von Autobahnen abstellten, weil sich dort Mitfahrgemeinschaften herausgebildet hätten. Das gelte insbesondere für das Gebiet im Hamburger Umland. Er meine aber, daß es zunächst Aufgabe sei, den Pendlerverkehr vernünftig zu organisieren. Dabei sei es vorrangiges Ziel, Investitionen zu tätigen, die wirtschaftlich effektiv seien. Alle Berechnungen zeigten, daß sowohl P+R-Maßnahmen als auch der Bau von Parkplätzen für Pendler - ausgenommen die Möglichkeit, freie Flächen auf dem Land zur Verfügung zu stellen - zu Kosten führten, die bezüglich der erreichten Wirkung viel zu hoch seien. Mit anderen Maßnahmen - zum Beispiel im ÖPNV-Bereich - könne man wesentlich stärkere Umsteigeeffekte und damit auch Wirkungen erzielen als durch den Bau von Parkplätzen. In diesem Bereich müsse man endlich damit beginnen, wirtschaftlich zu denken. Jede Investition, die ins Auto gesteckt werde, verursache das 4- bis 5fache an Kosten, die Investitionen im öffentlichen Bereich auslösten. Verbesserte man die Anbindungen des ÖPNV an die Bahnhöfe, führen die Menschen mit der Bahn in die Stadt hinein - mit der Folge, daß die Benutzung des Autos wegfiel. Dadurch würde ein wesentlich größerer Effekt erreicht als dadurch, daß man Mitfahrerparkplätze baute. Von daher lehne er, Abg. Hentschel, es ab, dafür extra ein Programm aufzulegen. Das schließe aber nicht aus, daß es im Einzelfall durchaus sinnvoll sein könne, solche Projekte zu realisieren und zu unterstützen. Hierbei handele es sich dann aber um Einzelfälle, wofür man kein generelles Programm und schon gar nicht ein Bundesprogramm benötige.

Mit den Stimmen von SPD und CDU gegen die Stimme von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der Wirtschaftsausschuß dem Landtag, den Antrag in folgender Fassung anzunehmen:

"Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit dem Bund unter Mitwirkung der Kommunen nach Möglichkeiten für die weitere Errichtung und den Ausbau von Mitfahrerparkplätzen an Autobahnauffahrten und Bundesstraßen zu suchen."

Punkt 5 der Tagesordnung:

Lübecker Hafen in den Bund-Länder-Finanzausgleich

Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/147 (überwiesen am 14. August 1996 an den Finanzausschuß und den Wirtschaftsausschuß)

Auf Antrag von M Möller schließt der Ausschuß die Öffentlichkeit von der Teilnahme an der Erörterung dieses Tagesordnungspunktes aus. Darüber hinaus erklärt der Ausschuß die Beratungen über diesen Tagesordnungspunkt für vertraulich. - Ein Protokoll wird nicht gefertigt.

Die Beratung über diesen Tagesordnungspunkt soll zu gegebener Zeit - so das einmütige Votum der Ausschußmitglieder - wiederaufgenommen werden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Im Nachtrag zur Beratung des Antrages der Fraktion der CDU betr. "Sechsstreifiger Ausbau der A 7" in der Sitzung am 7. August 1996 weist die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, darauf hin, daß der Verband der Straßenbauingenieure auf seiner Verbandstagung im Jahre 1995 die Forderung nach einem sechsstreifigen Ausbau der Autobahnstrecke Hamburg-Nordwest - Bordscholmer Dreieck öffentlich gestellt habe. Die gleiche Forderung habe auch der Verband der Spediteure und des Transportgewerbes erhoben. Schließlich sei hervorzuheben, daß der sechsstreifige Ausbau in dem genannten Abschnitt auch im "Strukturkonzept Schleswig-Holstein" der Vereinigung der Schleswig-Holsteinischen Unternehmensverbände, der Dachorganisation aller wirtschaftsrelevanten Verbände im Land, Niederschlag gefunden habe.

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, teilt weiter mit, daß in Absprache mit Abg. Müller der Arbeitskreis "Wehrtechnik" der Vereinigung der Schleswig-Holsteinischen Unternehmensverbände für den 6. November d. J. zu einem Gespräch mit dem Ausschuß eingeladen worden sei.

Nächste Sitzung: 2. Oktober 1996

Die Vorsitzende, Abg. Schmitz-Hübsch, schließt die Sitzung um 12.55 Uhr.

gez. Schmitz-Hübsch
Vorsitzende

gez. Neil
Geschäfts- und Protokollführer

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht der Landesregierung über die "Perspektive Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) 2010 für den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein"

Der Geschäftsführer der LVS stellt den Ausschußmitgliedern anhand umfangreichen schriftlichen Materials die Perspektive SPNV 2010 vor, die Umfang, Qualität und Kosten des SPNV in Schleswig-Holstein bis zum Jahre 2010 beschreibt.

Nach den Worten von M Steinbrück ist beabsichtigt, über den ersten Landesweiten Nahverkehrsplan bis zum Ende des ersten Quartals 1997 den förmlichen Beschluß des Kabinetts herbeizuführen. Unmittelbar im Anschluß an diese Vorstellung der Vorlage im Wirtschaftsausschuß werde das Papier den kommunalen Gebietskörperschaften, Verbänden, Nutzergruppen, zu einem Dialog zugeführt werden, der auf dieser Ebene bis zum 31. Dezember 1996 abgeschlossen werden solle.