

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

35. Sitzung
am Mittwoch, dem 20. Mai 1998, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Uwe Eichelberg (CDU)

Vorsitzender

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Bernd Saxe (SPD)

in Vertretung von Klaus-Dieter Müller

Helmut Plüschau (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Klaus Haller (CDU)

Silke Hars (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Peter Lehnert (CDU)

Peter Gerckens (SSW)

Weitere Anwesende

siehe Anlage

T a g e s o r d n u n g :		Seite
1.	Anhörung	5
	Schnellbahnanbindung an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel	
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/1203	
2.	a) Lübecker Hafen in den Bund-Länder-Finanzausgleich	16
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/147	
	b) Norddeutsches Hafenkonzert	
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/1189	
3.	Verringerung der Planungsdichte, Planungskosten und Verfahrenszeiten	11
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/564	
4.	Vergabe von Dienstleistungen im Bau-, Planungs- und Beratungsbereich	12
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/1371	
5.	Werbeschilder für Gasthöfe	13
	Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 14/1065	

- | | | |
|----|---|-----------|
| 6. | Jahreswirtschaftsbericht 1997 | 14 |
| | Bericht der Landesregierung
Drucksache 14/1270 | |
| 7. | Umsetzung der Agenda 21 in Schleswig-Holstein | 18 |
| | Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1373 | |
| 8. | Verschiedenes | 18 |

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, 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:

Anhörung

Schnellbahnanbindung an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/1203

hierzu: Umdrucke 14/1617, 14/1639, 14/1930, 14/1952, 14/1954 und 14/1983

(überwiesen am 23. Januar 1998)

Für PRO BAHN trägt Herr Kemnitz die den Ausschußmitgliedern mit Umdruck 14/1954 vorliegende Stellungnahme vor. Als Fazit dieser Stellungnahme von PRO BAHN faßt Herr Kemnitz zusammen, daß es bei keinem anderen großen Flughafen in Deutschland die Erschließung durch nur eine einzige Stichstrecke gebe, daß der Bau einer S-Bahn-Stichstrecke von Ohlsdorf her gegenüber der Stadtbahnvariante im politischen Raum sicherlich auf gewisse Probleme stoßen würde und daß die Planung einer Erschließung des Flughafens auch von Norden her durch eine schnelle Regionalbahn die Chancen erhöhen dürfte, daß sich die Infrastrukturkosten einer Schienenanbindung des Hamburger Flughafens besser rechneten und wahrscheinlich besser akzeptiert würden und im politischen Raum durchgesetzt werden könnten.

Für die AKN führt Herr Kruszynski aus, daß er es aus Sicht der AKN und als Anlieger für dringend erforderlich halte, daß der Hamburger Flughafen durch ein leistungsfähiges Schienenverkehrsmittel angeschlossen werde. Aus Sicht von Schleswig-Holstein sei dies durch einen Anschluß der Achse Flensburg/Kiel über eine schnelle Verbindung und auch über eine Trasse, die die Erschließung der Westküste mit einbeziehe, und auch eine Erschließung im Umfeld des Flughafens über die Achse Neumünster/Bad Bramstedt/Kaltenkirchen/Quickborn sicherzustellen. Die AKN habe derzeit keine direkte Möglichkeit für einen Schienenanschluß an den Flughafen. Es gebe die Möglichkeit, durch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen die A 2 über Norderstedt hinaus zu nutzen. Eine direkte Weiterführung der Trasse sei aber durch einen sehr guten Anschluß an die

U-Bahn verbaut. Eine andere Trassenuntersuchung sei einmal in die Richtung angestellt worden, über die A 1, die bis Eidelstedt führe, in Hasloh aus der Trasse auszufädeln und von dort quer zum Flughafen hinüberzugehen. Auch dies würde einen erheblichen Neubaubedarf auslösen. Eine dritte Möglichkeit bestehe dahin, die A 1 bis zum Endpunkt in Eidelstedt zu führen und von dort in die bestehende nördliche Güterumgebungsbahn einzufädeln, ein Stück auf der Trasse der DB zu fahren und von dort den Flughafen direkt anzubinden.

Die erstgenannte Trasse sei - wie bereits ausgeführt - nahezu verbaut oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kostenaufwand zu realisieren. Die zweite Trasse erfordere den Bau einer Verknüpfungsspanne. Die dritte Trasse über Eidelstedt würde weitgehend die bestehende Infrastruktur nutzen; in Eidelstedt sei ohnehin in absehbarer Zeit ein Umbau des Knotens aus den verschiedensten Gründen erforderlich. In diesem Zusammenhang wäre eine Verbindung von der Güterumgebungsbahn zum Flughafen möglich.

Von der AKN aus gebe es keine eigenen Planungen oder Untersuchungen. Es gebe jedoch vom Wirtschaftsministerium eine Planung, die die Trassen, die gerade genannt worden seien, berücksichtige und die sich schwerpunktmäßig auf die Trasse über die A 1 mit der Ausfädelung in Hasloh sowie über die Trasse Elmshorn/Pinneberg der DB mit Verknüpfung in Eidelstedt und Nutzung der Güterumgebungsbahn stütze. Die naheliegendste Lösung wäre aus seiner Sicht, auf direkter Achse bis zum Flughafen zu fahren. Dies wäre auch für die Entwicklungspotentiale im südlichen Raum Schleswig-Holsteins am zweckdienlichsten.

Ein Einfahren in den von Herrn Kemnitz in seiner Stellungnahme bereits erwähnten Tunnel unter dem Flughafen halte er für die AKN ohne weiteres für möglich. Man benutze bei der AKN Fahrzeuge, die ein Umrüsten auf Zwei-System-Technik erlaubten. Man benutze diesel/elektrische Fahrzeuge, für die im Tunnel ein Stromanschluß möglich sei; im Außenbereich fahre man mit dieselbetriebenen Fahrzeugen. Dies bleibe wohl auch im Vergleich zur Brennstoffzellentechnik der energiesparendste Antrieb.

Sodann trägt Herr Hofmann die Stellungnahme der S-Bahn Hamburg GmbH vor, die den Ausschußmitgliedern mit Umdruck 14/1952 vorliegt.

In der anschließenden Diskussion hält Abg. Bernd Schröder fest, daß es bezüglich dieser Thematik schon seit einigen Jahren eine ganze Reihe von Konzepten, Vorstellungen und Gutachten gebe. Des weiteren sei das Vorhaben im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Metropolregion Hamburg als Leitprojekt eingestuft. Es sei zu bedauern, daß von der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg weder ein Vertreter entsandt noch eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt worden sei. In dieser Auseinandersetzung über die Schaffung von möglichst zwei Schienenanbindungen müsse doch zunächst einmal festgestellt werden, daß es noch nicht einmal eine Schienenanbindung gebe. Wenn man jetzt darüber diskutieren, daß man zwei Schienenanbindungen präferiere, dann sehe er, Abg. Bernd Schröder, die Gefahr, daß man in zehn Jahren wieder zusammensitze und weitere Varianten überlege, aber in der tatsächlichen Umsetzung von Anbindungsmöglichkeiten immer noch nicht weitergekommen sei. Vorrangig müsse ja wohl sein, daß jetzt länderübergreifend eine Anbindung erfolge. Es müsse darum gehen, einen gemeinsamen Weg zu finden, wie eine erste Anbindung realisiert werden könne. Im Ansatz sei für ihn nicht nachvollziehbar, daß Hamburg bereits für einen Bahnhofsrohling 35 Millionen DM investiert habe und jetzt überlege, ob man vielleicht von dem S-Bahn-Konzept weggehen sollte, um in ein Stadtbahnkonzept einzusteigen.

Abg. Hentschel vertritt ebenfalls die Meinung, daß man zwar langfristig unterschiedliche Anbindungen benötige, daß aber zunächst einmal eine Anbindung realisiert werden müsse. Dabei sei es erforderlich, daß die Lösung mit einer folgenden kompatibel sei.

Herr Kemnitz betont, daß man mittelfristig wohl nicht darum herumkommen werde, eine Anbindung von Süden und eine von Norden her zu bekommen. Die Anbindung von Süden könne durch die S-Bahn erfolgen, könne aber auch die Weiterführung der Regionalbahn unter der Sengelmannstraße sein; möglicherweise werde dies auch die erste Maßnahme sein. Wichtig sei, daß man gleich bei den Baumaßnahmen zumindest eine Anbindung von Norden einplane und daß nicht wieder der Fehler gemacht werde, daß man kurz vor einer Maßnahme etwas zubaue. In Hamburg hätte es so lange Zeit sicherlich auch eine Möglichkeit gegeben, eine Flughafenanbindung aus der U 1 im Bereich Fuhlsbüttel-Nord von der parallel verlaufenden Güterumgehungsbahn zu schaffen. Diese Möglichkeit sei jedoch in den letzten Jahren verbaut worden, weil dort ein Gebäudezentrum

errichtet worden sei, so daß man dort nur noch mit einem Tiefunnel arbeiten könne, der jedoch das Gefälle zu stark ausfallen ließe. Wichtig sei also, daß dann, wenn man am Flughafen anfangen zu bauen, die Anbindung von beiden Richtungen vorgesehen werde. Möglicherweise sollte man auch prüfen, ob man nicht vorsehen sollte, von Süden her zwei Anbindungen zu ermöglichen, nämlich eine von der S-Bahn her aus Richtung Ohlsdorf und die weitere - dies zumindest als Möglichkeit - durch den Tunnel Sengelmannstraße zur Güterumgebungsbahn. Dies wäre zwar eine Tunnelbaumaßnahme, sie hätte aber den Vorteil, daß es eine verhältnismäßig kurze Strecke sei, die vielleicht nicht exorbitant teuer wäre.

Herr Hofmann betont die Bedeutung des „ersten Schrittes“. Er habe die Befürchtung, daß sich die finanziellen Verhältnisse weder beim Bund noch bei den Kommunen und den Unternehmen bessern würden. Immer werde man zu überlegen haben, welche Prioritäten Jahr für Jahr gesetzt werden müßten. Wenn man jetzt daranginge und ein großes Konzept entwerfen würde, das ja teuer sei, dann würde dies möglicherweise dazu führen, daß gar keine Maßnahme verwirklicht würde. Mit der Flughafen-S-Bahn habe Hamburg ein Konzept, das auch durch mehrere Gutachten ausführlich geprüft worden sei. Wenn neue Modelle in die Diskussion eingebracht würden - Straßenbahn, Bus oder eine sonstige Anbindung -, blockierte man dieses Vorhaben für mehrere Jahre, und dann würde sich überhaupt nichts Weiterführendes ergeben. Er, Herr Hofmann, plädiere deswegen dafür, daß man sich jetzt auf das Machbare konzentriere. Hier seien Vorleistungen erbracht worden - 35 Millionen DM für den Bahnhofsrohling und rund 8 Millionen DM für das Planfeststellungsverfahren. Was die Betriebskosten anbelange, so habe man versucht, sie soweit wie eben nur möglich zu drücken, sie auf ein Minimum herunterzuführen, und man habe die Infrastrukturaufwendungen auf 100 Millionen DM abgesenkt. Es gebe eine Finanzierungsmöglichkeit. Alle Fachleute kennen die Diskussion um die jetzt laufende Revision. Niemand wisse, wie die Situation im Jahre 2001/2002 sei. So gut wie sicher sei jedoch, daß das Geld nicht mehr werde. Aus diesem Grund sei es jetzt erforderlich - bei allem Respekt vor der Beschreibung von Mängeln -, den ersten Schritt zu tun und mit der Maßnahme zu beginnen. Dabei sollte jedoch die Frage der Kompatibilität von vornherein mit einbezogen werden und sollten Möglichkeiten für zukünftige Maßnahmen offenbleiben. Man sollte jedoch nicht darauf warten, alles in einer großen Maßnahme realisieren zu können, weil sich dann wahrscheinlich in den nächsten zehn Jahren herzlich wenig tun würde.

Herr Kruszynski greift im folgenden die Frage der Kompatibilität auf. Es sei in der Tat so, daß die Anlage, die im Flughafen zur Zeit fertiggestellt sei, so gebaut worden sei, daß sie eine Eisenbahn aufnehmen könne. Von daher sei diese Anlage so, wie sie heute gebaut worden sei, für beide Lösungen kompatibel. Auch er vertritt die Auffassung, daß man sich nicht verzetteln sollte, sondern daß man das, was bereits eingeleitet worden sei, mit Nachdruck vorantreiben sollte. Bei der S-Bahn-Lösung laufe man keine Gefahr, eine Anbindung nach Norden oder nach Westen, wie er, Herr Kruszynski, sie auch für dringend erforderlich halte, zu verbauen. Die Kompatibilität sei deshalb absolut gegeben. Man brauchte nur den Tunnel zur anderen Seite zu verlängern oder anzuschließen, und dann könne man von der anderen Seite einfahren. S-Bahn und AKN seien hier völlig kompatibel.

Auf eine Frage von Abg. Lehnert führt Herr Kruszynski aus, daß es für die Bürger im Westbereich Vorteile hätte, wenn sie die S-Bahn benutzten; für die Bürger im Bereich Neumünster/Quickborn/Bad Bramstedt/Kaltenkirchen gebe es durch die bestehende Infrastruktur einen Vorteil bei Benutzung der AKN. Von daher sei es sicherlich ein anzustrebendes Zwischenziel, zumindest einen Umsteigevorgang wegfällen zu lassen und die AKN bis zum Hauptbahnhof in Hamburg zu führen. Dann müsse man zwar immer noch von Norden um den Stadtkern von Hamburg fahren, um dann wieder in den Flughafen zu gelangen, aber das Umsteigerfordernis würde dann wenigstens in einem Fall entfallen. Jeder Umsteigevorgang - dies müsse man ganz klar sehen - bedeutete eine Hemmschwelle für die Nutzung.

Abg. Schmitz-Hübsch erklärt, daß auch sie die Meinung von Herrn Hofmann teile, daß man zunächst das Machbare anstreben sollte, aber festzustellen sei doch, daß die Pläne von Hamburg für Schleswig-Holsteiner vorläufig nichts brächten. - Auf eine Bitte von Abg. Schmitz-Hübsch bezüglich der ermittelten Kosten auf der Grundlage der Studie des Wirtschaftsministeriums erklärt MR Reif, daß die Untersuchung 1989/90 gemacht worden sei. Vor zwei Jahren habe man eine Fortschreibung auf 1993/94 versucht hochzurechnen. Dabei hätten die Kosten bei der „Eidelstedter Lösung“ bei rund 200 Millionen DM gelegen; die Kosten für die AKN mit Ausfädelung in Hasloh und Einbindung in den Flughafen hätten rund 215 Millionen DM betragen; hochgerechnet liege man jetzt bei 230 bis 250 Millionen DM.

Im Ausschuß besteht Einvernehmen darüber, die Diskussion zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen.

Der Ausschuß behandelt sodann zunächst Punkt 3 der Tagesordnung:

Verringerung der Planungsdichte, Planungskosten und Verfahrenszeiten

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/564

hierzu: Umdruck 14/1789

(überwiesen am 12. März 1997 an den Innen- und Rechtsausschuß, den Umweltausschuß, den Agrarausschuß sowie den Wirtschaftsausschuß)

Abg. Schmitz-Hübsch erklärt, daß ihre Fraktion die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände mit Interesse gelesen habe und feststelle, daß von dort die Intention des CDU-Antrages voll unterstützt werde. Für nicht glücklich halte man jedoch den Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände, das Thema zum Gegenstand von Beratungen im Rahmen der zur Zeit laufenden Überlegungen zur Funktionalreform zu machen. Nach Erkenntnissen der CDU-Fraktion sei die Funktionalreform ins Stocken geraten. Aus diesem Grund beantrage sie für die CDU, den Antrag in der Sache zu beraten und heute zur Abstimmung zu stellen.

Abg. Rodust beantragt, die Vorlage heute noch nicht abschließend zu beraten, weil man den Hinweis bekommen habe, daß der Innen- und Rechtsausschuß noch weiteren Anhörungsbedarf habe.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, stellt den Antrag von Abg. Schmitz-Hübsch, den Antrag Drucksache 14/564 in der heutigen Sitzung abschließend zu behandeln, zur Abstimmung. - Der Antrag wird mit fünf Stimmen von CDU und F.D.P. gegen vier Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Die folgende Abstimmung über den Antrag mündet mit fünf Ja-Stimmen von CDU und F.D.P. gegen vier Nein-Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in die Empfehlung an den federführenden Innen- und Rechtsausschuß, den Antrag Drucksache 14/564 unverändert anzunehmen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Vergabe von Dienstleistungen im Bau-, Planungs- und Beratungsbereich

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/1371

(überwiesen am 25. März 1998 an den Wirtschaftsausschuß, den Innen- und Rechtsausschuß und den Finanzausschuß)

Einvernehmlich legen die Ausschußmitglieder Montag, den 24. August 1998, 10:00 Uhr, als Termin für eine Anhörung zu diesem Antrag fest. Die Anhörung soll gemeinsam mit dem Innen- und Rechtsausschuß und dem Finanzausschuß durchgeführt werden. Den Fraktionen wird eine Frist bis zum 5. Juni d. J. für die Benennung der in diesem Zusammenhang anzuhörenden Verbände und Organisationen gesetzt.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Werbeschilder für Gasthöfe

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1065

hierzu: Umdrucke 14/1500, 14/1541, 14/1579, 14/1766, 14/1810

(überwiesen am 6. November 1997 an den Wirtschaftsausschuß, den Agrarausschuß und den Innen- und Rechtsausschuß)

Mit der Stimme des Antragstellers spricht der Ausschuß einstimmig die Empfehlung an den Landtag aus, den Antrag Drucksache 14/1065 für erledigt zu erklären.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Jahreswirtschaftsbericht 1997

Bericht der Landesregierung
Drucksache 14/1270

(überwiesen am 27. März 1998 zur abschließenden Beratung)

Nach einer kurzen Einführung in die Vorlage erwidert M Steinbrück auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, daß der Spatenstich zum Bau der A 20 nach der gestern ergangenen Entscheidung durch den 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts nunmehr an einem Termin in der zweiten Juni-Woche geplant sei. Des weiteren wolle man so schnell wie möglich in das zweite Planfeststellungsverfahren eintreten, für das das Kabinett schon bisher immer parallel eine Brückenvariante und eine Tunnelvariante geplant habe. Zu welchem Ergebnis man letztlich komme, werde das Ergebnis einer schwierigen Abwägung sein, der er, M Steinbrück, nicht vorgreifen wolle. Das einzige, was er ausschließen könne, sei der Tunnelbau im Schildvortrieb. In Frage käme nur die Variante eines Tunnels in offener Bauweise oder eines Brückenbauwerkes. Dazu werde man die schriftliche Begründung zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts noch einmal sehr genau mit Blick darauf nachlesen, welche ökologischen Folgewirkungen oder welche Eingriffstiefe sich mit der einen und der anderen Variante verbänden.

Auf weitere Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch erwidert M Steinbrück, daß er sich zu der Formulierung in der Vorlage, daß mit einer Veräußerung der schleswig-holsteinischen Anteile am Flughafen Hamburg im Jahr 1998 gerechnet werde, heute nicht abschließend äußern werde, um Verhandlungspositionen nicht zu schwächen. Sodann sagt M Steinbrück eine Bewertung des Innovationsassistenten-Programms für Ende 1998 zu. Ein Gutachten über die sogenannte Evaluation der Technologieförderungspolitik der Landesregierung und über den Technologietransfer liege noch nicht vor. Das damit beauftragte Karlsruher Unternehmen arbeite daran nach wie vor; es befinde sich zur Zeit in Intensivbefragungen mit den Unternehmen in Schleswig-Holstein. Das Gutachten werde bestimmt nicht vor September oder Oktober d. J. vorliegen. Nachdem sich die Regierung seitdem dann mit dem Ergebnis befaßt haben werde, werde das Parlament darüber informiert. Weiter erwidert M Steinbrück auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, daß ihm nicht bekannt sei, daß

das Wirtschaftsministerium eine Kürzung der Fördermittel für Beratungsaktivitäten der Kammern plane. Richtig sei aber, daß man sich angesichts der finanziellen Situation des Themas annehmen müsse, wie Beratungsaktivitäten verschiedener Institutionen vielleicht effizienter oder anders gestaltet, auch gebündelt werden könnten. Dabei könne in der Tat auch als Ergebnis herauskommen, daß in Zukunft nicht mehr alle finanziellen Leistungen aufrechterhalten werden könnten.

Mit der Kenntnisnahme von der Vorlage erklären die Ausschußmitglieder ihre Beratung über die Drucksache 14/1270 für abgeschlossen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

a) 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)

b) Norddeutsches Hafenkonzzept

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/1189

(überwiesen am 22. Januar 1998)

Die Ausschußmitglieder befassen sich zunächst mit dem Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/1189. M Steinbrück erklärt, daß es eine gemeinsame Stellungnahme des Bund-Küstenländer-Arbeitskreises für Häfen und Seeschiffsfragen noch nicht gebe. Eine erneute Sitzung des Arbeitskreises finde frühestens vor der Sommerpause statt, und er bezweifele inzwischen, daß es eine abschließende Behandlung und eine Verabschiedung dieses Konzeptes noch in dieser Legislaturperiode des Deutschen Bundestages geben werde. Es liege ein Referentenentwurf vor, der aus schleswig-holsteinischer Sicht wichtige Themen wie die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Häfen, infrastrukturelle Ausstattungen, faire Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Europäischen Union, Hafenkooperation und Förderung von technischen und logistischen Einzelmaßnahmen anspreche. Das sogenannte Grünbuch der EG-Kommission über Seehäfen und Infrastruktur sowie den sich damit auseinandersetzenden Beschluß des Bundesrates werde das Wirtschaftsministerium den Ausschußmitgliedern zur Verfügung stellen.

Sodann beraten die Ausschußmitglieder den Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/147 und sprechen nach kurzer Diskussion und nach entsprechender Formulierung durch Abg. Haller an den federführenden Finanzausschuß die Empfehlung aus, dem Plenum des Landtages vorzuschlagen, den Antrag in folgender geänderter Verfassung anzunehmen:

„Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, in die Verhandlungen über eine Neuordnung des Bundes-Länder-Finanzausgleichs den Hafen Lübeck mit einzubeziehen.“

An dieser Stelle spricht Abg. Schmitz-Hübsch die Ankündigung der Landesregierung aus der vorigen Legislaturperiode an, Häfen zu kommunalisieren. Nunmehr habe der Landesrechnungshof dazu kritische Anmerkungen gemacht. Sie fragt nach dem aktuellen Stand.

MDgt Dr. Eggers erklärt, das Wirtschaftsministerium habe sich zusammen mit den Vertretern der Kommunen, der Kreise an der Westküste und auch mit den jeweiligen Bürgermeistern darauf verständigt, zunächst einmal eine Bestandsaufnahme der tatsächlichen baulichen, hafenwirtschaftlichen und finanziellen Gegebenheiten zu machen. Diese Bestandsaufnahme werde bis zur Sommerpause abgeschlossen sein. Man habe zum Beispiel die Häfen von Dagebüll, Husum, Friedrichstadt und Tönning besucht und eine solche Bestandsaufnahme gefertigt. In einem zweiten Schritt werde man nach der Sommerpause zunächst einmal intern ein Konzept entwickeln, in welcher Weise eine solche Kommunalisierung der Häfen durchgeführt werden könne. Dieses Konzept werde dann mit den potentiellen Übernehmern der einzelnen Häfen abgestimmt werden. Auch in der Hafenentwicklungskonzeption sei erklärt worden, daß die Landesregierung Lösungen im Einvernehmen mit den Kommunen anstrebe.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Umsetzung der Agenda 21 in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1373

(überwiesen am 26. März 1998 an den Umweltausschuß, den Sozialausschuß, den Wirtschaftsausschuß, den Innen- und Rechtsausschuß sowie den Agrarausschuß)

Die Ausschußmitglieder schließen sich ohne weitere Aussprache dem vom federführenden Umweltausschuß empfohlenen Verfahren an, zu dem Antrag Drucksache 14/1373 eine gemeinsame Anhörung durchzuführen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende macht auf den bisher im Sitzungskalender noch nicht ausgewiesenen Termin 7. September d. J. für eine gemeinsame Beratung des Einzelplans 06 und des Kapitels 1206 mit dem federführenden Finanzausschuß aufmerksam.

Des weiteren weist der Vorsitzende darauf hin, daß noch der Besuch der Fachhochschule Westküste, der nach einer entsprechenden Einladung durch die FHW in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 11. Februar 1998 beschlossen wurden sei, ausstehe. Im Ausschuß besteht Einvernehmen, dieser Einladung zu einem nach der Sommerpause festzulegenden Termin zu folgen und in diesem Zusammenhang auch dem Technologiezentrum in Heide einen Besuch abzustatten.

Der Vorsitzende schließt die Sitzung um 12:10 Uhr.

gez. Eichelberg

Vorsitzender

gez. Neil

Geschäfts- und Protokollführer