

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst und Ausschusssdienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

68. Sitzung

am Donnerstag, dem 11. November 1999, 10:00 Uhr  
im Sitzungszimmer des Landtages

**Anwesende Abgeordnete**

Uwe Eichelberg (CDU)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

**Fehlende Abgeordnete**

Gisela Böhrk (SPD)

Klaus Haller (CDU)

Silke Hars (CDU)

**Weitere Anwesende**

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
1. <b>Verkehrsmäßige Belastung der A 1</b>	6
2. <b>Bericht des MWTV über die Auswirkungen des Bundesprogramms für Verkehrsinvestitionen von 1999 bis 2002 auf Schleswig-Holstein</b>	11
3. <b>Haushaltsgesetz 2000 - Fragen zum Einzelplan 06</b>	22
4. <b>Abschlussbericht über die „Grenzüberschreitende Kooperation im Handwerk - Hemmnisse bei der Ausführung von Handwerksarbeiten im Nachbarland“</b>	24
5. <b>Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeswassergesetzes und des Ausführungsgesetzes zum Wasserverbandsgesetz</b>	4
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 14/2437	
6. <b>Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesverwaltungsgesetzes</b>	5
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 14/1478	
7. <b>Verschiedenes</b>	25

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Einleitend befasst sich der Ausschuss zunächst mit Punkt 5 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landeswassergesetzes und des Ausführungsgesetzes zum Wasserverbandsgesetz**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 14/2437

(überwiesen am 14. Oktober 1999 an den **Umweltausschuss**, den Innen- und Rechtsausschuss, den Wirtschaftsausschuss und den Agrarausschuss)

Ohne vertiefte Aussprache kommen die Ausschussmitglieder überein, sich an der vom federführenden Umweltausschuss für den 24. November 1999 zur Drucksache 14/2437 geplanten Anhörung zu beteiligen. Der Umweltausschuss wird gebeten, die Anhörung als gemeinsame Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss anzuberaumen. Danach soll die Beratung des Gesetzentwurfs im Wirtschaftsausschuss fortgesetzt werden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesverwaltungsgesetzes**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 14/1478

(überwiesen am 10. Juni 1998 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den  
Wirtschaftsausschuss)

hierzu: Umdrucke 14/2150 bis 14/2153, 14/2193, 14/2194, 14/2209,  
14/2210, 14/2225, 14/2237, 14/2254, 14/2271, 14/2290,  
14/2738, 14/2753

Abg. Bernd Schröder bittet darum, die Beratung dieses Punktes erneut von der Tagesordnung abzusetzen. Er weist zur Begründung darauf hin, dass eine Beratung im Wirtschaftsausschuss erst dann zweckmäßig sei, wenn sich die Meinungsbildung im federführenden Innen- und Rechtsausschuss zum Gesetzentwurf konkretisieren lasse.

Der Ausschuss folgt der Bitte auf Absetzung dieses Tagesordnungspunktes.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Verkehrsmäßige Belastung der A 1**

hierzu: Drucksache 14/2458 und Umdruck 14/4038

M Bülck führt einleitend den Umdruck 14/4038, der die Verkehrsentwicklung auf der A 1 anhand vorliegender Verkehrszählungen sowie die Prognosebelastungen für das Jahr 2010 darstellt, in die Beratung ein.

Der Umdruck enthalte sowohl das Verkehrsaufkommen für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) als auch die Verkehrsbelastungen für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Werkstage (DTV-W). Der Unterschied zwischen diesen beiden Erhebungsverfahren sei relativ gering. Anhand der Darstellungen lasse sich erkennen, dass die Verkehrsbelastungen von Jahr zu Jahr zugenommen hätten. So habe zum Beispiel auf der A 1 im Bereich Bad Oldesloe der durchschnittliche tägliche Verkehr von 1988 mit 40.377 Kfz/24h auf in 1997 55.804 Kfz/24h zugenommen.

Zur Frage, wie sich der Verkehr in der Zukunft entwickeln werde, weist M Bülck darauf hin, dass anhand der zugrunde liegenden Daten für die Zählstellen so genannte Trendprognosen erstellt werden könnten, wobei sich die zukünftigen Verkehrsstärken aus Verkehrszählungen mit anschließender Hochrechnung ergäben. Nicht berücksichtigt seien dabei Änderungen in der Verkehrsnetzstruktur durch neue Verkehrsanlagen oder verändertes Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Diese Veränderungen könnten aber anhand von Erfahrungen in Modellrechnungen auch entsprechend berücksichtigt werden. Die Bedarfsplanprognose des Bundes für das Prognosejahr 2010, die im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 erarbeitet worden sei, sei eine derartige Modellrechnung.

Die Prognose der Verkehrsnachfrage im Bundesfernstraßennetz erfolge auf der Grundlage der Entwicklung von Strukturdaten, die auf der Basis von Verkehrszellen (Kreisregionen) erfasst und fortgeschrieben würden, sowie von Verkehrsverflechtungen zwischen Kreisregionen. Die Bedarfsplanprognose für das Jahr 2010 berücksichtige dabei das Bestandsnetz und unterstelle, dass alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs, die bis 2010 realisiert worden sein sollten, bis dann auch realisiert seien. Das heiße zum Beispiel für Schleswig-Holstein, dass die A 20, der Ausbau der B 404 zur A 21 und auch die Südumgehung Neumünster im Zuge der B 205 als existierende Verkehrswege mit in die Betrachtungen einbezogen worden seien.

Aus der Bedarfsplanprognose für 2010 ergäben sich dann bezüglich der A 1 folgende Verkehrsbelastungen:

Abschnitt der A 1 von bis	Verkehrsbelastung DTV-W in Kfz/24h für das Jahr 2010
AS Moisling - AS Bad Oldesloe	76.000
AS Bad Oldesloe - AK Bargtheide	62.000
AK Bargtheide - AS Ahrensburg	69.000
AS Ahrensburg - AS Stapelfeld	88.000
AS Stapelfeld - AK Hamburg Ost (A 24)	96.000
AK Hamburg Ost - AS Hamburg-Öjendorf	99.000
AS Hamburg-Öjendorf - AS Hamburg-Billstedt (B5)	110.000
AS mit B5 - AD Hamburg Südost (A 25)	113.000

Diese prognostizierten Verkehrsbelastungen würden zum Beispiel im Bereich Lübeck - Bad Oldesloe durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung für die A 20 im Bereich Lübeck bestätigt. Dies erhärte noch einmal die zuvor genannten Zahlen.

Hinsichtlich der Auswirkungen der festen Fehmarnbelt-Querung, die ja nicht im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten sei, könne nur eine Abschätzung über den zusätzlichen Verkehr auf der A 1 erfolgen. Die Eisenbahnstrecke Hamburg - Kopenhagen sei in den Leitlinien der EU für den Ausbau der transeuropäischen Netze als geplante Ausbaustrecke für Hochgeschwindigkeitszüge und als Schienenkorridor für den kombinierten Verkehr enthalten. Auch im Straßenbereich sei der Lückenschluss zwischen Oldenburg und Rødby als geplant ausgewiesen. Daher habe die Fehmarnbelt-Querung in der Bedarfsplanprognose des Bundes damals nicht berücksichtigt werden können. Das heißt, man müsse sie jetzt gedanklich bei der A 1 neu ansetzen.

Anhaltspunkte für diese Auswirkungen habe man natürlich aus der Fehmarnbelt-Studie. In der Fehmarnbelt-Studie seien ja die Verkehre noch einmal großflächig untersucht worden, der gesamte Raum der Ostsee von Esbjerg bis zur Oder. Alle diese Daten, die statistisch vorlägen, habe man mit einfließen lassen.

Die Fehmarnbelt-Studie besage, dass man einen maximalen Mehrverkehr von 4.000 Kfz/24h im Jahr 2010 gegenüber dem Basisjahr 1996 haben werde. Daraus folgere man, dass sich nur eine relativ geringe Zusatzbelastung zum Beispiel für die Elbbrücken im Zuge der A 1 ergebe, für

die eine Verkehrsbelastung von 112.000 Kfz/24h prognostiziert worden sei. Es sei davon auszugehen, dass ein Teil des in Puttgarden ankommenden Mehrverkehrs über die A 1 und deren Verknüpfungen mit anderen Bundesfernstraßen weiter verteilt werde. Die zusätzlichen Belastungen aus der Fehmarnbelt-Querung für die A 1 seien deshalb relativ gering und könnten eigenständig keine Erweiterungsmaßnahme begründen, sondern müssten in die Verkehrsprognosen mit einbezogen werden, die zuvor zahlenmäßig dargestellt worden seien.

M BülcK widmet sich sodann der Frage, ob die A 1 von sechsstreifig auf achtstreifig ausgebaut werden müsse. Dabei weist er zunächst darauf hin, dass der Ausbau von vorhandenen Verkehrswegen beziehungsweise auch der Neubau von Straßen nicht auf der Basis von Verkehrsspitzenbelastungen erfolge, sondern auf der Grundlage von durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken. Die Festlegung des Straßenquerschnitts erfolge selbstredend auch unter Berücksichtigung anderer qualitativer Faktoren wie Verkehrssicherheit oder auch Wirtschaftlichkeit. Wichtigstes Instrumentarium zur Wahl des Querschnittes stelle dabei die so genannte Richtlinie für die Anlage von Straßen - Teil „Querschnitte“ - dar (RAS-Q). Nach einer Faustregel könne man sagen, dass eine sechsstreifige Straße Verkehre bis zu etwa 120.000 Kfz/24h aufnehmen könne. Randbedingungen wie Schwerverkehrsanteil, Kurvigkeit, Längsneigung oder auch feste Geschwindigkeitsregelungen seien dabei mit einbezogen, weil alles das Einflüsse auf den möglichen Durchsatz einer Strecke habe.

M BülcK weist sodann noch einmal darauf hin, dass die A 1 auf schleswig-holsteinischem Gebiet von Lübeck bis zur A 24 sechsstreifig ausgebaut sei. Dies bedeute, dass das in der Bedarfplanprognose ermittelte Verkehrsaufkommen für den Werktagsverkehr zwischen 62.000 Kfz/24h bei Bad Oldesloe oder 96.000 Kfz/24h nördlich der A 24 in einem Bereich liege, den eine Straße mit einem sechsstreifigen Querschnitt aufnehmen könne. Insofern könne hier im Prinzip kein Engpass auftreten.

Südlich der A 24 komme die A 1 mit der prognostizierten Verkehrsbelastung von etwa 113.000 Kfz/24h aber sicherlich in einen Bereich, bei dem man von einer Annäherung an die 120.000 Kfz/24h sprechen könne. Für den Abschnitt Hamburg-Öjendorf bis Horster Dreieck - hier handele es sich um Hamburger Gebiet - sei daher auch der achtstreifige Ausbau im weiteren Bedarf enthalten.

Natürlich habe man sich fragen müssen, ob es dort, wo man in den Bereich von über 100.000 Kfz/24h komme, noch Möglichkeiten gebe, die bestehende Sechsstreifigkeit vom Verkehrsfluss her zu optimieren. Dies geschehe zurzeit in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg sowie mit dem Land Niedersachsen und man überlege sich in diesem Zusammenhang Konzeptionen, wie sich auch in Spitzenzeiten wenig Staupotentiale aufbauten.

In der folgenden Diskussion geht der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, zunächst darauf ein, dass die Prognosen auf der Grundlage der 1992 im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen getroffen worden seien, dass man aber inzwischen wisse, dass vieles von dem inzwischen von der Bundesregierung gestoppt worden sei. Dies gelte zum Beispiel dafür, dass der Weiterbau der entlastenden A 20 länger dauern werde, dass die Planungen bezüglich der B 404 gegenwärtig nicht weitergeführt würden, weil die dafür erforderlichen Gelder nicht zur Verfügung stünden. Genauso sehe es mit der Elektrifizierung der Eisenbahn aus, sodass praktisch die Feederverkehre, die in Lübeck für den Hamburger Hafen umgeladen werden sollten, in verstärktem Umfang auf der Straße stattfinden müssten. Der Vorsitzende fragt sodann danach, inwieweit das Verkehrsministerium angesichts dieser Datenlage neue Prognosen für die künftige Entwicklung vorgenommen habe.

M Bülck erwidert, man habe selbstverständlich für Teilbereiche, in denen man neue Untersuchungen gemacht habe, neuere Prognosen. Für das Gesamtpaket A 1 habe man keine überarbeiteten Prognosen. Wenn man nun aber auf der Basis des Status quo frage, wie sich der Verkehr auf der A 20 entwickeln werde, müsse man Verlagerungseffekte, die zum Beispiel aus einer westlich Elbquerung kämen, hier mit einbeziehen. Nun wisse man aber auf der anderen Seite, dass westliche Elbquerung und Verkehre auf der A 1 nur zu maximal 3 % „hin- und herschwappen“ könnten. Aus diesem Grund seien das relativ unabhängige Verkehrsachsen.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, erwidert, dass ihn diese Aussage sehr überrasche, denn wenn man über die A 20 und über die weiteren Entwicklungen gesprochen habe, dann habe man immer gesehen, wie viele Fahrzeuge sich allein auf dem Verkehrsweg von Lübeck zur A 7 befänden und wie viele Verkehre von dort aus gen Süden geleitet würden. Er fragt, ob das Ministerium nunmehr davon ausgehe, dass in Zukunft die B 206 als Bundesstraße diese Verkehre in erheblichem Umfang aufnehmen werde.

Abg. Hentschel weist im Folgenden u. a. darauf hin, dass er in einem Gutachten gelesen habe, dass sich die Verkehre, die östlich an Hamburg vorbeiliefen, und die westlichen Verkehre gegenseitig nicht beeinflussten.

M Bülck erklärt, dass die A 20 die Verkehrsbelastung auf der A 1 vermindern werde, aber nur geringfügig und nicht etwa in einer Größenordnung von 10 %. Die A 7 habe relativ wenig Einfluss auf den Verkehr auf der A 20. Die Fehmarnbelt-Querung bringe maximal im Raum Lübeck 4.000 Kfz/24h mehr, was sich je nach Ziel auffächere. Nach Hamburg würden nach der Prognose etwa 50 bis 60 % durchfahren.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, wirft an dieser Stelle ein, dass man in Lübeck gehört habe, dass dort 90 % der Verkehre Transitverkehre seien. Insofern wundere ihn schon die Aussage, dass dort nur etwa 50 % durchführen.

M Bülck nimmt sodann zu der Frage von Planüberarbeitungen Stellung. Diese Überarbeitung werde stattfinden, wenn Schleswig-Holstein seine Vorarbeiten zur Anmeldung zum neuen Bundesverkehrswegeplan leisten werde. An diese Arbeiten müsse dann wieder mit aktuellen Statistiken herangegangen werden.

RL Richter ergänzt, dass man beabsichtige, mit einem großen Ingenieurbüro eine landesweite Modellrechnung aufzustellen. Dies sei in der Vorbereitung, sodass man den in der Diskussion bisher gestellten Fragen etwas genauer nachgehen könne. Solche Berechnungen könne man aber realistischerweise nur für größere Abschnitte vornehmen. Es sei jedoch auch darauf hinzuweisen, dass kleinere Ortsumgehungen nicht den Einfluss auf das Netz und die Fragestellung hätten, wie sich das auf die A 1 auswirkte. Zudem sei darauf hinzuweisen, dass man hier auch von der neuen Bedarfsplanprognose und von den Strukturdaten des Bundes abhängig sei, die zurzeit durch Prognos neu aufgestellt würden.

M Bülck nimmt an dieser Stelle einmal grundsätzlich zu dem von ihm hier insoweit gesehenen Missverständnis Stellung, dass dann, wenn Maßnahmen in Finanzierungsplänen nicht enthalten seien, diese nicht weiter geplant würden. Es gebe ein süddeutsches Bundesland, das habe planfestgestellte Maßnahmen in Höhe von mehreren Milliarden DM fix und fertig, warte jetzt aber auf die Finanzierung. Im Umkehrschluss bedeute das für Schleswig-Holstein, dass selbstverständlich das Planfeststellungsverfahren, wie man es für die A 20 im Abschnitt zwischen A 1 und Geschendorf vorantreibe, genauso weiterlaufe; denn man erhalte ohnehin nur Gelder für planfestgestellte Projekte. Planerisch gebe es durch die Diskussion, die man in den letzten drei Wochen zum Investitionsprogramm geführt habe, in Schleswig-Holstein überhaupt keine Verschiebungen. Alle Planfeststellungsverfahren, auch die Abschnitte, die jetzt nicht im Investitionsprogramm enthalten seien, liefen selbstredend weiter. Er glaube eher, es sei sogar ein Nachteil - obwohl man daran nichts ändern könne -, dass Schleswig-Holstein nicht mehr planfestgestellte Projekte habe. Das, was man an Arbeiten bezüglich der Planfeststellung leiste, werde sich in Bezug auf die Zeitpläne der einzelnen Projekte überhaupt nicht verändern.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, fragt, woraus diese Maßnahmen finanziert würden, wenn der Bund dafür keine Gelder zur Verfügung stelle. - M Bülck erwidert, dass diese Frage seit längerem im Raum stehe. Es sei immer so gewesen, dass der Bundesverkehrswegeplan als Bedarfsplan, als Grundsatzplan eine Finanzierungslücke aufgewiesen habe. Die Finanzierung sei immer in Fünf-Jahres-Plänen nachgeschoben worden, und es sei immer darum gegangen, dann,

wenn man Projekte bauen wolle, diese in die Finanzierung hineinzukriegen. Dies bedeute, aus einem Bundesverkehrswegeplan könne man schwerlich Bauaktivitäten ableiten, sondern man habe Bauaktivitäten immer nur aus den früheren Fünf-Jahres-Finanzierungsplänen ableiten können oder heute aus dem Investitionsprogramm. Da alle wüssten, dass 1992 schon eine Unterdeckung gegeben gewesen sei, stelle sich natürlich schon die Frage - dies beziehe sich auf alle Bundesländer -, ob man durchs Land gehen durfte und so tun durfte, als wäre der Bundesverkehrswegeplan von Anfang an finanziert gewesen.

ORBR Nadolny teilt zum „Nadelöhr Hamburg“ noch zusätzlich mit, dass der Abschnitt Billstedt bis zum Autobahndreieck Hamburg-Südost nach Informationen aus Hamburg zum sechsstreifigen Ausbau im Investitionsprogramm enthalten sei.

An dieser Stelle kommen die Ausschussmitglieder überein, den Tagesordnungspunkt 2:

#### **Bericht des MWTV über die Auswirkungen des Bundesprogramms für Verkehrsinvestitionen von 1999 bis 2002 auf Schleswig-Holstein**

mit in die Erörterungen einzubeziehen. - Abg. Schmitz-Hübsch fragt im Folgenden nach baureifen Projekten im Land Schleswig-Holstein. Nach ihrer Kenntnis sei für die A 20 nie eine kontinuierlich arbeitende Planungskommission eingesetzt worden, weil es immer geheißen habe, die Maßnahme sei unterfinanziert und man könne ohnehin nur Stück für Stück vorangehen. Des Weiteren wisse sie, dass die Fortführung der B 404 über die A 1 hinaus nach dem Koalitionsvertrag zwischen A 1 und A 24 noch nicht einmal geplant werden durfte. Die Elektrifizierung der Schienenstrecke Hamburg - Lübeck befinde sich nicht im Investitionsprogramm, aber M Bülcke schreibe in einer Presseerklärung, es gehe dort unverändert weiter. Sie fragt, ob dies eine wirklich feste Zusage sei. Schließlich spricht Abg. Schmitz-Hübsch den Schienengpass Pinneberg - Elmshorn an, dessen Beseitigung auch von der Landesregierung stets für grundsätzlich notwendig erachtet worden sei. Nach ihrem letzten Kenntnisstand sollte zumindest der Bahnhof Elmshorn als gesamte Baumaßnahme im nächsten Drei-Jahres-Plan enthalten sein; dafür seien jetzt aber nur noch 5 Millionen DM für planerische Vorarbeiten vorgesehen.

RL Conradt erwidert zunächst zu den Bundesstraßen, dass man in diesem Jahr den Bau der Ortsumgehung Preetz in Vorbereitung habe, nachdem der Planfeststellungsbeschluss im letzten Jahr getroffen worden sei. Noch in diesem Jahr werde mit der Baumaßnahme begonnen werden.

Im Prinzip gebe es keine weiteren planfestgestellten Maßnahmen, aber für die weiteren Vorbereitungen liefen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B 207 zur A 1 (Oldenburg) sowie im Zuge anderer Straßenbaumaßnahmen, sodass man auch dort in den nächsten Jahren zu Planfeststellungsbeschlüssen kommen werde, um dann die Maßnahmen abwickeln zu können.

Abg. Schmitz-Hübsch hält fest, dass mithin nur die Ortsumgehung Preetz baureif sei. - M Bülck wirft ein, dass natürlich auch die A 20 von der A 1 bis zur Grenze von Mecklenburg-Vorpommern baureif sei. - Abg. Schmitz-Hübsch bemerkt, dass sie ihre Frage als in die Zukunft gerichtet gestellt habe.

RL Conradt fährt fort, dass in diesen Bereich auch die Fortführung der Arbeiten für die Südumgehung Neumünster falle. Hier sei seit mehreren Jahren ein Beschluss vorhanden und man baue dort seit diesem Jahr auch wieder.

Bezüglich der B 404 sei zu sagen, dass die Vorbereitungen im Bereich Segeberg/Weede in Richtung Norden nach Kiel liefen, sodass man auch dort für den Streckenabschnitt zwischen Negernbötel und Bornhöved - so die jetzige Zeitschiene - wahrscheinlich 2002 einen Beschluss haben werde und dort auch bauen könnte. Die entsprechenden Vorbereitungen in Richtung Kiel schlossen sich dann zeitlich gestreckt an.

Es sei richtig - so fährt RL Conradt fort -, man plane derzeit nicht an dem B 404-Ausbau zur A 21 vom Knoten Bargtheide in Richtung der A 24. Aber für den südlichen Raum habe man im Bereich Lauenburg abgestimmt zwischen Niedersachsen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern eine Konzeption, die auch den Ausbau der B 404 zur A 21 vorsehe und die voraussichtlich zum Jahreswechsel 1999/2000 oder Anfang des nächsten Jahres fertiggestellt sein werde.

An dieser Stelle bemerkt M Bülck noch einmal zum Grundsätzlichen, dass diese Planungen natürlich auch Geld kosteten. Deshalb sei es nicht so, dass idealtypisch die bessere Planung die sei, die permanent baureife Konzepte in die Schublade lege; denn hier würden ja auch an Planungskosten Millionenbeträge gebunden. Leider lebe man nämlich nicht in dieser idealtypischen Welt von Planung, Planfeststellungsbescheid und Bau.

An diese Ausführung schließt sich eine kurze Diskussion an, in der AL Dr. Zeichner u. a. darauf hinweist, dass auch unter ökologischen Aspekten Planungen und Baureife immer nur für eine bestimmte Zeit Gültigkeit hätten und dass sich hier zusätzliche Risiken auftun könnten.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, spricht die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck an und fragt, ob das Konzept noch Gültigkeit habe, dass das Land in Vorleistung gehe, um die Planung vorantreiben zu können. - M Bülck erwidert, die Planungen zur Elektrifizierung dieser Strecke änderten sich nicht; die Planungen gingen weiter, dieses Konzept habe Gültigkeit.

M Bülck macht an dieser Stelle einleitende Bemerkungen zum Bundesprogramm für Verkehrsinvestitionen von 1999 bis 2002. Er erklärt, dieses Programm lege praktisch das fest, was in den Jahren 1999 bis 2002 an baureifen Projekten finanziert werden solle. Der Schwerpunkt liege also auf der Finanzierung, und zwar sowohl für Bundesfernstraßen als auch für die Schienenwege und die Bundeswasserstraßen. Insgesamt beinhalte der Titel einen Betrag von 67,4 Milliarden DM. Jetzt müsse man wissen, dass an die Projekte, die jetzt in diesem Investitionsprogramm enthalten seien, gewisse Kriterien angelegt worden seien. Natürlich seien die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit in diesem Finanzierungsprogramm vorrangig durchfinanziert worden. Dann bestünden in der gesamten Bundesrepublik 27 Projekte der so genannten privaten Vorfinanzierung; hier seien früher Verträge geschlossen worden, die eine Disposition heute gar nicht mehr ermöglichten. Diese 27 Projekte seien also auch mit Finanzbeträgen ausgestattet worden. Ein Projekt davon in Schleswig-Holstein sei Kaltenkirchen. Ferner sei in diesem „hochprioritären Bedarf“ alles enthalten, was die Infrastruktur für die EXPO 2000 ausmache, und alles das, was die verkehrstechnischen Anschlüsse des Flughafens Berlin-Brandenburg sowie die Anschubfinanzierungen für im Prinzip vertraglich schon abgeschlossene Betreibermodelle betreffe. Zu diesem letzten Stichwort sei bezüglich Schleswig-Holstein auf den Herrentunnel zu verweisen.

Der nach der Bedienung dieser Maßnahmen verbleibende Geldbetrag sei nach dem Länderschlüssel auf die einzelnen Länder aufgeteilt worden. Für Schleswig-Holstein seien es die bekannten 2,6 %.

M Bülck geht im Folgenden kurz auf die einzelnen schleswig-holsteinischen Projekte ein und unterstreicht noch einmal, dass Preetz im Programm enthalten sei, weil die Maßnahme planfestgestellt sei. Es sei auch bekannt, dass sich die Landesregierung einige Merkposten mehr im Investitionsprogramm gewünscht hätte. Er nennt daraufhin die A 20 von der A 1 in Richtung Bad Segeberg, den A 21-Lückenschluss zwischen Negernbötel und Bornhöved und die B 206/OU Bad Bramstedt. Alle diese Projekte seien heute nicht planfestgestellt. Die geplanten Planfeststellungsendtermine seien bei der A 20 für den Abschnitt bis Geschendorf Ende 2002, für die beiden anderen Projekte Mitte 2002. Das seien die ursprünglichen Planungen gewesen, die man auch im Vergleich zur Situation vor einem Jahr beschleunigt und dichter herangezogen habe.

Bezüglich der Schienenwege sei in der vorherigen Diskussion schon der Ausbau des Bahnhofs Elmshorn angesprochen worden. Als Planfeststellungsendtermin sei für diese Maßnahme Ende 2000 geplant. - Nach den Worten von RLReif ist der Baubeginn für 2001 vorgesehen.

Abg. Schmitz-Hübsch erklärt, dass man aber mit den 5 Millionen DM, die in dem Programm bis 2002 stünden, nicht bauen könne. - M Bülck erwidert, das gesamte Projekte koste 45 Millionen DM; das bedeute, die Maßnahme müsse selbstverständlich weiter finanziert werden. Aber jedes Projekt, das im Programm sei und anfinanziert werde, habe eine hohe Wahrscheinlichkeit bezüglich seiner Weiterfinanzierung. Deswegen sei es auch Intention gewesen, kleinere Beträge für alle die drei angesprochenen Projekte im Programm zu haben, weil das dann im Prinzip bedeutet hätte, dass sie in die Liste aufgenommen worden wären und beim nächsten Bundesverkehrswegeplan, der 2002 kommen solle, nicht wieder grundsätzlich diskutiert werden müssten. Deswegen habe sich Schleswig-Holstein auch für diese drei Projekte eingesetzt; denn eine Besetzung bei einer Diskussion über den neuen Bundesverkehrswegeplan zu haben, sei natürlich eine sehr vorteilhafte Position.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, fragt, ob durch die verzögerten Ausbaumaßnahmen in Schleswig-Holstein die skandinavischen Länder angesichts ihres Wirtschaftswachstums in Brüssel eine Klagemöglichkeit mit dem Ziel hätten, mit ihrem Transitverkehr nach Süden weiterzukommen.

M Bülck erwidert, dass es seines Wissens keine Klagemöglichkeit eines Landes auf Erstellung von Verkehrsinfrastruktur in einem anderen Land gebe. Allerdings finde bei der Diskussion über die transeuropäischen Netze eine verkehrstechnische Verknüpfung des gesamten EU-Raumes statt.

Abg. Schmitz-Hübsch fragt, ob der Landesregierung klar sei, was es bedeute, wenn Schleswig-Holstein mit seinen Magistralen nicht weiterkomme, und wie man die Gefahr einschätze, dass sich die skandinavischen Verkehre dann andere Wege suchten. Sie weist darauf hin, dass Mitte des nächsten Jahres die Øresund-Querung eröffnet werde und dass der Raum Malmø/Kopenhagen schon jetzt davon profitiere. Dort boome die Wirtschaft. Durch diese Verbindung gelangten ja nicht nur schwedische Verkehre schneller nach Dänemark, sondern dieser Effekt trete auch umgekehrt ein. Das heiße, wenn sich auf der A 7 der Verkehr stauete, wenn die Eisenbahnverbindung nicht ausgebaut werde, könne man sehr wohl von Kopenhagen nach Malmø und nach Trelleborg fahren - dies seien ihrer Kenntnis nach 35 km - und von dort nach Rostock oder nach Mukran beziehungsweise gleich nach Stettin verladen, um nach dortiger Umladung der Güter den Verkehr auf der Oder fortzusetzen. Man laufe also doch große Gefahr, dass diese gesamten skandinavischen Entwicklungen an Schleswig-Holstein vorbei liefen.

M Bülck erwidert, dass diese Darstellung von Abg. Schmitz-Hübsch eine Momentaufnahme wiedergebe, das Ganze aber ein Prozess sei. Wenn man ihn fragen würde, was habe sich die CDU 1992 dabei gedacht, als mit der Unterschrift der alten Bundesregierung der Bundesverkehrswegeplan mit 30 % unterfinanziert war, müsse er schon eindeutige Aussagen dazu „einbringen“, wie Schleswig-Holstein denn dadurch beeinflusst worden sei. Er wolle damit sagen, dass man verkehrspolitisch in einem Boot sitze und dass er natürlich auch gegenüber der dänischen Verkehrsministerin versuche, die Maßnahme Fehmarnbelt voranzubringen. Es sei auch von Anfang an nicht so gewesen, dass in Dänemark keine Entscheidungsalternative angesichts auch begrenzter Investitionsmittel bestanden hätte. In Dänemark gebe es schon die Entscheidungsalternative, die bezüglich des Fehmarnbelts sicherlich diskutiert werde, ob man die dänischen Zugverbindungen national weiter ausbaute oder schwerpunktmäßig die Maßnahme Fehmarnbelt vorantriebe. Auch diese Diskussion gebe es in Dänemark und sie werde dort im Moment sogar sehr intensiv geführt.

Wenn man diese gesamte Diskussion auf das kapriziere, was in Schleswig-Holstein passiere - so fährt M Bülck fort -, dann seien sich wohl alle Verkehrspolitiker in diesem Land darüber im Klaren, dass man im Prinzip versuchen müsse, aus den halbleeren Töpfen, die man in Berlin vorfinde, so viel wie möglich für Schleswig-Holstein herauszuziehen. Dabei müssten sicherlich auch alle bestimmte Prämissen berücksichtigen, wozu gehöre, dass die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hochprioritär weitergeführt werden sollten, insbesondere auch deshalb, weil auch Schleswig-Holstein zumindest bei der A 20 davon profitiere. Hier sei die Kritik der Länder, die nicht von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit profitierten, viel schärfer. Wenn man einen Verkehrswegeplan habe, der zu 30 % unterfinanziert sei, wisse man auch, dass das Endfertigstellungsdatum 2012 ein „schönes Luftziel“ gewesen sei. Die Frage sei jetzt, wie der neue Bundesverkehrswegeplan aussehen werde, ob er realistisch sein werde, ob seine Daten erreichbar seien. Selbstverständlich könne dieser Plan anspruchsvoll sein, aber man könne sicherlich dort nicht mehr hineinschreiben - wie dies in den vergangenen 30 Jahren der Fall gewesen sei -, dass das alles finanzierbar sei. Er, M Bülck, glaube, dass es allen gut täte, die Trennung zwischen strategischer Verkehrsnetzplanung und Finanzierungsplanung deutlicher zu machen.

Abg. Aschmoneit-Lücke fragt nach der Finanzierung der weiteren Planungen, die M Bülck angekündigt habe. - M Bülck erwidert, das, was man in Planfeststellungsverfahren habe, werde zum größten Teil aus Landesmitteln finanziert. Diese Gelder seien auch im Landeshaushalt ausgewiesen. Aus der gesamten Diskussion, die man in den letzten vier Wochen geführt habe, resultiere in Bezug auf Planfeststellungsverfahren in Schleswig-Holstein und die Zeitabläufe, die dabei vorgesehen worden seien, nichts. - AL Dr. Zeichner ergänzt, alle Planungen, die für den Bund als Auftragsverwaltung gemacht würden, seien aus Landesmitteln zu finanzieren.

Deswegen sei es auch so bedeutsam, ein richtiges Verhältnis zwischen Planungen, baureifen Planungen und realistischen Chancen auf Finanzierung der Bauprojekte selbst zu finden.

Abg. Benker gibt seiner Verwunderung darüber Ausdruck, dass die Vertreter der CDU hier im Ausschuss so täten, als ob sie bis gestern nicht in der Verantwortung gewesen wären und die A 20 und alle anderen Maßnahmen bis morgen fertig sein könnten. - Auf Fragen von Abg. Benker erwidert RL Conradt u. a., dass die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswege die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) erarbeite; sie sei ein Zusammenschluss aus Hochschulen, Bauindustrie, Ingenieurbüros und der Vertreter der Verwaltungen des Bundes, der Länder und der Kommunen. Bezüglich Untersuchungen über Quell- und Zielverkehre, die in die Bedarfsplanprognose des Bundes ergebnismäßig eingeflossen seien, führt RL Conradt sodann aus, dass für die Fortschreibung der Bedarfszahlprognose entsprechende Untersuchungen bereits in Auftrag gegeben worden seien, sodass man im Rahmen der Bearbeitung für die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen der großräumigen Umfahrung von Hamburg gewisse erste Erkenntnisse aus einer Strukturdatenprognose bekommen habe, weil sich die Datenlage dort verändert habe. In 1992 angenommene Veränderungen seien so nicht eingetreten. Von daher gebe es Strukturdatenprognosen, die derartige Veränderungen erfassten, und über diese Strukturdaten ergäben sich auch entsprechende Erkenntnisse über das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen, denn die angenommenen Verkehrsverlagerungen in Ost-West-Richtung seien nicht in dem Umfang eingetreten, wie sie 1992 einmal erwartet worden seien, wie ebenfalls die Verlagerungen von der Schiene auf die Straße nicht eingetreten seien. Diese Ergebnisse würden jetzt entsprechend in die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes mit der entsprechenden Prognose einfließen.

Abg. Hentschel formuliert sein Interesse, gemeinsam mit den anderen Fraktionen im Wirtschaftsausschuss zu einer ordnenden Prioritätenreihenfolge bezüglich der Maßnahmen zu kommen. Nur zu sagen, man wolle alles, bezeichnet er als nicht hilfreich, wenn man doch sehr wohl um die begrenzten Finanzierungsmittel wisse. Diese Überlegungen müssten auch nicht in der heutigen Sitzung angestellt werden, aber es wäre für ihn schon interessant zu hören - so fährt Abg. Hentschel fort -, ob die anderen Fraktionen in der Richtung nachgedacht hätten, ob das nicht ein sinnvolles Vorgehen wäre.

An die Vertreter des Wirtschaftsministeriums richtet er sodann die Frage, inwieweit Informationen über die seitens des Bundes angedachten neuen Bewertungskriterien, über eine neue Methodik von Maßnahmenbewertungen vorlägen und inwieweit diese veränderte Methodik gegenüber dem jetzigen Zustand zu Veränderungen führe, denn hieraus könne sich ja auch eine unterschiedliche Prioritätensetzung bei der Beurteilung einzelner Vorhaben ergeben.

Des Weiteren fragt Abg. Hentschel nach einer bundesweiten Übersicht über die Verkehrsbelastung von Bundesautobahnen. Sollte diese Übersicht im Ministerium vorliegen, erbittet er die Übersendung an den Ausschuss. Auf diese Weise könne auch einmal beurteilt werden, inwieweit die Autobahnen in Schleswig-Holstein im Vergleich zu anderen Bundesländern besonders belastet seien oder gegebenenfalls nicht.

Abschließend erbittet Abg. Hentschel die Vorlage der eben erwähnten neueren Untersuchungen bezüglich der Ziel- und Quellverkehre beziehungsweise der Ost-West-Verkehre mit den daraus resultierenden veränderten Strukturdaten.

AL Dr. Zeichner erklärt, der Bund wolle so um die Jahrtausendwende die Methodik ändern. Damit sei noch nicht ein Einstieg in die Projekte verbunden, sondern nur ein Nachdenken über neue methodische Ansätze. Die Verkehrsministerkonferenz habe in der vorigen Woche den Bund gebeten, innerhalb der nächsten zwei Jahre zu einem neuen Bundesverkehrswegeplan zu kommen. Der Bundesverkehrsminister selbst habe diesen Wunsch zur Kenntnis genommen und nicht deutlich werden lassen, dass er diese Bitte nicht ernst nehmen würde.

RL Reif ergänzt, dass einige Ergänzungen der Kriterien aufgrund verschiedener Gespräche mit den Forschungsinstituten, die die entsprechenden Aufträge vom Bund erhalten hätten, bekannt seien. Im ökologischen Bereich erfolge eine andere Bewertung als beim BVWP 1992. Ein ganz wichtiger Punkt für die norddeutschen Länder sei weiter, dass das Kriterium „Hinterlandanbindung der Häfen“ hineingekommen sei. Dies sei bisher nicht der Fall gewesen. Die Chancen Schleswig-Holsteins bei der Prioritätensteigerung von Maßnahmen könnten aufgrund dieses Kriteriums erheblich steigen. Andere Kriterien würden noch durch Forschungsaufträge geprüft.

M BülcK bietet sodann bezüglich der Verkehrsbelastungen auf Autobahnen eine Liste an, in der man einmal die Situation in Schleswig-Holstein an den Brennpunkten darstellen und der Situation zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern gegenüberstellen könne.

Bezüglich der Änderung der Strukturdaten aufgrund neuerer Untersuchungen erklärt RL Conradt, dass man einmal die Teile, die man für die A 20 bekommen habe, zusammenfassen könne. Dies sei auch der Part gewesen, bei dem man die wesentlichen Änderungen gesehen habe. Die gesamte Strukturdatenprognose stehe auch dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium nicht zur Verfügung, sondern nur Auszüge daraus.

Abg. Schmitz-Hübsch erklärt sodann, dass sie die Idee von Abg. Hentschel, im Wirtschaftsausschuss zu einer gemeinsamen Prioritätenfestsetzung zu kommen, vor dem Hintergrund einer

Presseerklärung von Abg. Hentschel kritisch bewerten müsse, wonach er sich vom Ausbau der Schienenstrecke Pinneberg - Elmshorn verabschiedet habe. Sie glaube nicht, dass man angesichts solcher Äußerungen hier zu Gemeinsamkeiten kommen könne.

Sodann fragt Abg. Schmitz-Hübsch nach dem Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses für die Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg - Elmshorn und nach den Planungsständen bezüglich der A 20. Das Planfeststellungsverfahren Segeberg - Geschendorf laufe, aber interessant sei für sie zu erfahren, wie es mit den Planungen an welchen Abschnitten weitergehen werde.

RL Reif stellt klar, dass die Engpassbeseitigung Pinneberg - Elmshorn eindeutig eine Maßnahme der DB AG sei. Vonseiten des Landes könne nur versucht werden, dass die DB AG-Netz diese Maßnahme aktiv betreibe; dies sei auch wirklich vehement geschehen. Die Zusage sei bisher gewesen, noch Ende dieses Jahres in die Planfeststellung für den Bahnhof Elmshorn einzutreten. Dies sei auf Anfang des nächsten Jahres verschoben worden. Man gehe davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss Ende 2000 auf dem Tisch liegen werde, sodass - wie bereits ausgeführt - 2001 mit dem Bau begonnen werden könne. Dabei habe der Bund zugesagt, Mittel zur Verfügung zu stellen, damit 2001, wenn der Beschluss rechtskräftig sei, auch mit der Maßnahme begonnen werden könne. Die Landesregierung gehe davon aus, dass noch innerhalb der Gültigkeit des Investitionsprogramms diese Maßnahme realisiert sein werde, einschließlich der gesamten Lärmschutzmaßnahmen, die dort vorgesehen seien.

Das Investitionsprogramm sehe ansonsten in seiner letzten Fassung in einer Fußnote vor, dass die Fortsetzung der Engpassbeseitigung insgesamt noch einmal in eine Bewertung hineingebracht werden solle, und zwar nicht unter dem Gesichtspunkt, diese Maßnahme „sterben“ oder „weiterleben“ zu lassen. Die Bahn sei vielmehr zu der Überlegung gekommen, den „Bypass“ Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe für den Güterverkehr aufzumachen. Diese Frage stehe noch im Raum. Der Bund sage im Augenblick sogar, wenn der Engpass Pinneberg - Elmshorn beseitigt sei, stehe der nächste Engpass südlich von Pinneberg an. Dies sei für ihn die Überlegung, nachdem man mit der nördlichen Umgehungsbahn Hamburg überhaupt nicht weiterkomme, den Gedanken zu verfolgen, die „Bypass-Öffnung“ Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe zu betreiben.

RL Reif macht noch einmal zur Engpassbeseitigung Pinneberg - Elmshorn deutlich, dass der Bahnhof realisiert werde, und wenn die Maßnahme abgeschlossen sei, sei man wieder ein ganzes Stück weiter, was die Leistungsfähigkeit der gesamten Strecke angehe.

Abg. Schmitz-Hübsch stellt fest, dass für die Strecke selbst ein Planfeststellungsverfahren zeitlich nicht in Aussicht stehe und dass Abg. Hentschel - bezüglich der von ihr zitierten Presseäußerung - offensichtlich Insiderinformationen gehabt habe.

Abg. Hentschel betont im Folgenden, er habe nie gesagt, dass er den Ausbau der Schienestrecke Pinneberg - Elmshorn stoppen wolle. Er habe geäußert, dass er Überlegungen, die es seit längerem in Fachkreisen gebe, nämlich den Güterverkehr über Bad Segeberg umzuleiten und nicht durch Hamburg zu führen, für eine sinnvolle Alternative halte und dass das auch Auswirkungen auf die Engpassbeseitigung in Elmshorn hätte. Dies tangiere nach seiner Meinung aber nicht den Ausbau des Bahnhofs, der weiterhin nötig sei. Dies gelte übrigens auch für Tornesch. Die Frage, inwieweit der gesamte dreigleisige Ausbau in der bisher vorgesehenen Form nötig sei, müsse - das sei ihm, Abg. Hentschel, von Expertenkreisen gesagt worden - geprüft werden.

Abg. Hentschel spricht sodann an, dass ihm zu Ohren gekommen sei, dass beim Ausbau der Strecke Neumünster - Bad Segeberg die Güterverkehrsfähigkeit nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Wenn man über diese Frage nachdenke, sei das natürlich von großer Bedeutung. Er fragt die Vertreter des Ministeriums, ob dort entsprechende Informationen vorlägen.

RL Reif erwidert, dass man bisher so weit gewesen sei, dass die Strecke Pinneberg - Elmshorn ausgebaut werde. Insoweit stehe man fachlich betrachtet im Augenblick noch absolut dahinter. Man habe schon mindestens 20 Jahre lang auf die Realisierungschance bezüglich Pinneberg - Elmshorn gewartet. Der erwähnte „Bypass“ würde diese Maßnahme deutlich verzögern, denn eine Zweigleisigkeit durch Bad Segeberg und durch Bad Oldesloe wäre angesichts der dort überall gegebenen Bebauung sehr schwierig voranzubringen. Dies müsse sehr intensiv untersucht werden, und insoweit stehe die Landesregierung eigentlich unverändert dazu, dass man sage, die Dreigleisigkeit Pinneberg - Elmshorn müsse weiterhin verfolgt werden und auch von der Bahn planerisch weiterhin vorbereitet werden, weil man einfach die Sorge habe, dass die andere Maßnahme zu weit „zurückstecke“.

Das heiße aber nicht - so fährt RL Reif fort -, dass dies nicht mit untersucht werden solle, denn wenn Güterverkehre über die Jütlandlinie über den „Bypass“ gebracht würden, komme man ja automatisch auf die Vogelfluglinie, und insoweit seien dies alles Überlegungen, die in die gesamte Planung mit eingebracht werden müssten. Was die Zweigleisigkeit angehe, sollte man die Situation jedoch nicht mit Vorleistungen belasten. Die Landesregierung wäre froh, wenn man möglichst bald die Reaktivierung der Strecke Neumünster - Bad Segeberg betreiben könnte, und wenn man jetzt sofort schon die Zweigleisigkeit komplett mit berücksichtigen würde, führte dies zu riesigen Verzögerungen.

Abg. Hentschel erinnert an dieser Stelle an seine Frage, ob der jetzige eingleisige Ausbau güterverkehrsfähig sei. - RL Reif erwidert, dass er natürlich güterverkehrsfähig sei. Wenn man dort aber mittelfristig einen Halb-Stunden-Takt hineinbringen wolle, reiche das eine Gleis dafür nicht aus. Bei einem Ein-Stunden-Takt könne man durchaus Güterverkehr dazwischen schieben. Das Schienenbett sei ausreichend ausgelegt.

M Bülck führt zum Planungsstand A 20 aus, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt von der A 1 zur B 206 westlich von Geschendorf für Ende 2002 vorgesehen sei - wie bereits gesagt - und dass die Bauzeit bei Vollfinanzierung bei zweieinhalb bis drei Jahren liegen werde. Für den weiteren Abschnitt zwischen der B 206 westlich von Geschendorf bis östlich Bad Segeberg sei der Planfeststellungsbeschluss für 2003 vorgesehen sowie für den Abschnitt im Raum Segeberg - um Segeberg herum - ebenfalls das Jahr 2003. Für das Linienbestimmungsverfahren - gesamte Linienbestimmung ab Segeberg bis zur Elbe - sei als Datum Mitte 2003 vorgesehen.

Abg. Benker macht deutlich, dass über die verschiedenen Planungsstufen schon vor einigen Jahren informiert worden sei, und er habe bisher nicht erkennen können, dass sich an den Prioritäten irgendetwas geändert hätte. Insofern verstehe er diese Diskussion nicht ganz.

Für die Fraktionen erbittet Abg. Benker je ein Exemplar der neuesten Verkehrsmengenkarte, einschließlich Hamburg, aus der man die Verkehrsbelastungen entnehmen könne. Anhand dieser Unterlage könne man dann auch sehen, wo bereits jetzt „Dollpunkte“ bestünden.

Sodann spricht Abg. Benker noch einmal die Frage der zeitlichen Gültigkeit von Planungen an. Er erklärt, er erinnere sich an eine Straße, bei der über lange Zeit planfestgestellt worden sei, dann später aber der Bescheid aufgehoben werden musste, weil insbesondere Umweltbetrachtungen zu einer anderen Priorität geführt hätten. Er fragt die Vertreter des Fachressorts, wie lange man „Schubladenpläne“ vorhalten könne. - M Bülck erwidert, solche Pläne könnten bis zu fünf Jahren liegengelassen werden und in Ausnahmefällen gebe es die Möglichkeit, einen Planfeststellungsbeschluss noch einmal für weitere fünf Jahre zu verlängern.

Die abschließende Frage zu diesem Tagesordnungspunkt von Abg. Schmitz-Hübsch, ob alles das, was jetzt zu den Planungen bezüglich der A 20 von Minister Bülck gesagt worden sei - einschließlich des Linienbestimmungsverfahrens -, auch so weiterlaufe, als wäre nichts geschehen, wird von M Bülck bejaht.

Punkt 3 der Tagesordnung:

### **Haushaltsgesetz 2000 - Fragen zum Einzelplan 06**

hierzu: Umdrucke 14/3825, 14/3852, 14/3921, 14/3922

Auf eine Nachfrage von Abg. Schmitz-Hübsch erwidert M Bülck, dass er die Chance sehr hoch einschätze, dass die 8. Tranche der Wettbewerbshilfe ein Gesamtvolumen von 240 Millionen DM haben werde. Diese 240 Millionen DM würden für Schleswig-Holstein bei einem Anteil von 25 % und unter Zugrundelegung der Eindrittel/Zweidrittel-Beteiligung des Bundes und des Landes einen Landesanteil von 40 Millionen DM ausmachen. Nachdem 30 Millionen DM bereits in den Haushaltsentwurf für 2000 eingestellt gewesen seien, könnte Schleswig-Holstein nunmehr mit zusätzlichen 10 Millionen DM aus Steuermehreinnahmen den Landesanteil voll finanzieren.

Der Bitte des Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, nach einer Aufschlüsselung der Ausgaben aus dem Existenzgründerinnen/-gründer-Programms nach Branchen und nach Risiken wird schriftlich entsprochen werden.

Auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch zu den Ausbildungsverkehren erwidert RL Reif, dass die Kostensatzverordnung alle zwei bis drei Jahre fortgeschrieben werde. Grundlage seien dabei Erhebungen von Wirtschaftsprüfern in ausgesuchten Unternehmen in städtischen Bereichen, in Ballungsgebieten, im ländlichen Raum. Seiner Erinnerung nach erfolge die nächste Kostensatzfortschreibung in Schleswig-Holstein im nächsten Jahr.

Der Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, verweist auf Pressemeldungen, nach denen die EU-Kommission die Bundesregierung angemahnt habe, im Rahmen der „Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ Förderbereiche neu zu gestalten, und fragt nach den Auswirkungen für Schleswig-Holstein. - M Bülck erklärt, dass es in Bezug auf die europäischen Komponenten des Regionalprogramms zu Verzögerungen kommen könnte, weil die Mittel nicht zum 1. Januar 2000 freigegebenen würden, sondern erst zwei oder drei Monate später. Er gehe aber davon aus, dass der höhere Prozentsatz für die betreffenden Regionen in Schleswig-Holstein, unter Einschluss der erweiterten Gebietskulisse, Anwendung finden werde.

Auf eine weitere Frage von Abg. Schmitz-Hübsch erwidert RL Reif, dass die Kreise aus dem ÖPNV-Gesetz zur Überprüfung und Weiterentwicklung ihrer regionalen Verkehrspläne - diese Pläne müssten alle fünf Jahre fortgeschrieben werden - Vorwegzahlungen erhielten, die ge-

trennt von dem so genannten ÖPNV-Programm des Landes zu sehen seien. Die Vorwegzahlungen nach dem ÖPNV-Gesetz seien Anteile an den bei den Kreisen für zusätzliche Aufgabenwahrnehmung entstehenden Kosten. Bei den Mitteln aus dem ÖPNV-Programm des Landes, die degressiv gestaffelt seien, handele es sich um Mittel zur Abdeckung von Tarifierungsdefiziten bei der Gründung von Verkehrsverbänden, die auch nicht dem Aufgabenträger, sondern den Unternehmen zufließen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Abschlussbericht über die „Grenzüberschreitende Kooperation im Handwerk - Hemmnisse bei der Ausführung von Handwerksarbeiten im Nachbarland“**

hier: Umdruck 14/3898

Ohne weitere vertiefte Aussprache nimmt der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

### **Verschiedenes**

Abg. Schmitz-Hübsch spricht Pressemeldungen an, nach denen M Bülck einer Tochtergesellschaft der Firma Danfoss in Schleswig einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 1,4 Millionen DM - hier gehe es um rund 40 Arbeitsplätze - überbracht habe. Da es sich hierbei lediglich um eine Verlegung eines Betriebes von Nortorf nach Schleswig handele, wolle sie gern wissen, ob es üblich sei, dass auch bei Betriebsverlegungen innerhalb des Landes derartige Zuwendungsbescheide ergingen.

M Bülck erwidert, dass dieser Zuwendungsbescheid für die Verlagerung des Betriebes von Nortorf nach Schleswig ergangen sei, um so den Betrieb überhaupt in Schleswig-Holstein zu halten und möglichst viele Beschäftigungsverhältnisse für die bisher in Nortorf arbeitenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhalten. Aufgrund der nicht allzu großen Entfernung der nunmehrigen Betriebsstätte in Schleswig von Nortorf sei es den Beschäftigten möglich, weiter im Unternehmen tätig zu sein.

Abschließend kündigt der Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, den Entwurf eines Terminplans für die Wirtschaftsausschusssitzungen im ersten Halbjahr 2000 an, der in der Sitzung des Ausschusses am 9. Dezember d. J. beschlossen werden soll.

Bereits in dieser Sitzung legen die Ausschussmitglieder als letzten Sitzungstermin in dieser Legislaturperiode den 19. Januar 2000 fest.

Der Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, schließt die Sitzung um 11:45 Uhr.

gez. Eichelberg  
Vorsitzender

gez. Neil  
Geschäfts- und Protokollführer