

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Europaausschuss

21. Sitzung

am Freitag, dem 7. September 2001, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Rolf Fischer (SPD)

Vorsitzender

Astrid Höfs (SPD)

Dr. Gabriele Kötschau (SPD)

Ulrike Rodust (SPD)

Klaus Klinckhamer (CDU)

i. V. von Claus Ehlers

Uwe Greve (CDU)

Peter Lehnert (CDU)

Manfred Ritzek (CDU)

Joachim Behm (FDP)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) i. V. von Rainer Steenblock

Weitere Abgeordnete

Anke Spoorendonk (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Gisela Böhrk (SPD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Anhörung Feste Fehmarnbelt-Querung	4
Dr. Lothar Zilling, Arthur Andersen Real Estate GmbH Reinhard Sager, Landrat des Kreises Ostholstein Ivan Olsen, Amtsborgmester Storstrøms Amt John Steen-Mikkelsen, Scandlines AG Harry Brandt, Klaus-Dieter Labs, Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung	
2. Bericht über den Stand der Entwicklung „Südliche Ostsee“ Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	19
Drucksache 15/906	
3. Tätigkeitsbericht 2001 des Unabhängigen Landesentrums für den Datenschutz Schleswig-Holstein	20
Drucksache 15/870	
4. Gemeinsame Vereinbarung über regionale Zusammenarbeit zwischen dem Land Schleswig-Holstein und Sonderjylands Amt	21
Bericht der Landesregierung	
5. Auswirkungen der Deutschen Ostseerats-Präsidentschaft auf Schleswig- Holstein	22
Bericht der Landesregierung	
6. Verschiedenes	23

Der Vorsitzende, Abg. Fischer, 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:

Anhörung
Feste Fehmarnbelt-Querung

Dr. Lothar Zilling, Arthur Andersen Real Estate GmbH

Dr. Zilling gibt anhand von Overheadfolien einen Überblick über den derzeitigen Planungsstand des Fehmarnbelt-Projektes. Eine Kopie der Folien ist an die Ausschussmitglieder verteilt worden. Insoweit wird darauf sowie auf die Homepage www.fdjv.com verwiesen.

Reinhard Sager, Landrat des Kreises Ostholstein

Herr Sager gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass sich der Europaausschuss entschlossen hat, das Projekt einer festen Fehmarnbelt-Querung vor Ort zu erörtern, um sich einen Eindruck von den Argumenten und Stimmen aus der Region zu verschaffen und die regionale Perspektive des Großprojektes kennen zu lernen.

Er fährt fort, auch wenn es sich um ein Projekt von europäischer Dimension handele und eine Entscheidung letztlich in Berlin und in Kopenhagen getroffen werde, sei die Frage, ob eine feste Querung über den Fehmarnbelt gebaut werde, aufgrund der unmittelbaren räumlichen Betroffenheit von ganz besonderer Relevanz für die Region. Es gehe um nicht weniger als die zukünftige Entwicklung des direkt angrenzenden Raumes, also des Kreises Ostholstein. Wenn er von der direkten Betroffenheit der Region spreche, so umfasse dies sowohl positive als auch negative Effekte, die dieses Projekt für den Kreis Ostholstein erwarten lasse.

Er wolle sich zunächst den Chancen zuwenden, die sich für den Kreis Ostholstein eröffnen könnten.

Erstens. Die verbesserte Erreichbarkeit! Die feste Querung an sich, aber auch die entsprechende Anschlussinfrastruktur bedeuteten für Ostholstein Pluspunkte beim Standortfaktor „Verkehrsinfrastruktur“.

Eine schnellere und flexiblere Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz bedeute einen ganz erheblich vereinfachten Zugang zu den Bezugs- und Absatzmärkten. Dies wiederum bedinge Zeit- und Kostenersparnisse für die Unternehmen und damit eine langfristige Aufwertung des Wirtschaftsstandortes. Daraus folgend rechne er mit positiven Effekten für den Arbeitsmarkt. Das sei deshalb von entscheidender Bedeutung, weil Ostholstein die höchste Arbeitslosigkeit aller Flächenkreise im Land Schleswig-Holstein habe. Auch die aktuellen Zahlen des Arbeitsmarktes zeigten die Strukturschwäche deutlich auf.

Auch für den Tourismus bedeute eine Verbesserung der Erreichbarkeit verkürzte Reisezeiten und Vorteile für die Akquisition von Kunden. Dabei denke er auch an mögliche „neue“ Zielgruppen wie beispielsweise Wochenend- oder Kurzurlauber aus Skandinavien, für die Fehmarn oder auch andere Orte in Ostholstein plötzlich „näher rückten“. Aber auch Tagungs- und Kongresstouristen, die in Zukunft die „neue Mitte“ zwischen Hamburg, Kopenhagen und Berlin als Standort für internationale Zusammenkünfte wählten, könnten mögliche neue Zielgruppen sein.

Zweitens. Sicherung und Aufwertung des Schienenverkehrs im nördlichen Ostholstein! Heute werde der Schienengüterverkehr komplett und der Personenfernverkehr Richtung Skandinavien bereits zum Teil über die Jütlandlinie und die feste Querung über den Großen Belt abgewickelt. Es zeichne hier keine Trendwende ab. Vielmehr bestehe für die Zukunft die Gefahr, dass die Deutsche Bahn AG und die Dänische Staatsbahn den Fernverkehr auf der Vogelfluglinie in der bisherigen Form nicht aufrechterhalten könnten.

Der Bau der festen Querung werde jedoch als unabdingbare Voraussetzung mit einem Ausbau der landseitigen Anschlussinfrastruktur einhergehen. Diese durchgehende Verbindung werde der kürzeste Weg zwischen Skandinavien und Westeuropa sein. Es sei damit zu rechnen, dass sich ein Teil der Verkehre aus Schweden und Dänemark nach dem Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung auf diese Verkehrswege verlagern werde. Dies gelte insbesondere für den Schienengüterverkehr. Aber auch für den Personenverkehr würden erhebliche Steigerungen der Zugzahlen prognostiziert.

Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der Schiene gehe eine Aufwertung der Vogelfluglinie als europäische Verkehrsader einher. Für den Erhalt des Fernverkehrs auf diesem

Schienenweg sei der Bau einer festen Querung also nicht nur positiv, sondern geradezu von elementarer Bedeutung.

Drittens. Der „Marketingeffekt“! Die Region am Fehmarnbelt werde aufgrund der Größe und der technischen Herausforderungen des Projektes über einen gewissen Zeitraum im Lampenlicht stehen. Der Aufmerksamkeit der Medien und der interessierten Öffentlichkeit könne sich die Region zumindest für die Zeit der Bauphase sicher sein. Dies könnte man nutzen, wie das Beispiel der Großbaustelle Berlin zeige, wo das Beispiel Info-Box geradezu alle Rekorde geschlagen habe. Auch unter touristischen Gesichtspunkten könnte die langjährige Bauphase genutzt werden. Dies könnte auch für das Standortmarketing der Wirtschaftsförderung genutzt werden.

Viertens. Der psychologische Effekt! Eine feste Querung bedeute den tatsächlichen Brückenschlag zwischen den beiden Teilräumen in Dänemark und Deutschland. Die Menschen seien direkt miteinander verbunden. Vielleicht werde es schon bald für junge Menschen aus Ostholstein selbstverständlich, in Kopenhagen oder in Lund zu studieren oder wenigstens für die nächste Fernreise den Flughafen von Kopenhagen als Alternative zu wählen. Damit könnte das Wohnen oder das Arbeiten auf der anderen Seite des Fehmarnbelts schon bald kein Einzelfall mehr sein, sondern zu einer Selbstverständlichkeit in einem zusammenwachsenden Europa gehören. Eine feste Querung verändere nämlich nur die Verkehrsströme, sie könne auch die Beziehungen zwischen den Regionen und den Menschen auf beiden Seiten verändern. Wenn Ostholstein und Storstrøm zu einer grenzübergreifenden Region zusammenwachsen wollten, sei eine feste Querung ein wichtiger zusätzliche Impuls, eine elementare Erleichterung für alle grenzübergreifenden Aktivitäten und letztlich auch ein politisches Signal für den Prozess des Zusammenwachsens im Ostseeraum.

Im Folgenden wendet sich Herr Sager den Risiken und Bedenken zu, die insbesondere in der öffentlichen Diskussion in Ostholstein und auf Fehmarn eine besondere Rolle spielen. Er führt aus, gerade aus kleinräumiger Sicht ergäben sich Probleme, die ernst genommen werden müssten.

Erstens. Der Verlust von Arbeitsplätzen im Fährbetrieb und in den vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbereichen! Gutachten zufolge würden auf dänischer und deutscher Seite zusammen etwa rund 900 Arbeitsplätze im Fährbetrieb und in den vor- und nachgelagerten Bereichen verloren gehen. Das sei einer der Gründe, aus denen ein optimiertes Fährschiffkonzept als eine der Alternativen überprüft werden müsse.

Zweitens. Auf Fehmarn und in anderen Teilen des Nordkreises bestünden große Befürchtungen, dass der Tourismus bei allen zuvor geschilderten Seiten auch Schaden nehmen können. Fehmarn sei bekanntlich eine Insel und habe ein touristisches Profil als Ferieninsel für den Natur-, Strand- und Erholungsurlaub, für den Familienurlaub mit einer hohen Stammurlauberquote. Daher bestehe die Befürchtung, dass der Zeitraum der Bauzeit von sechs bis acht Jahren Abwanderungstendenzen nach sich ziehen würde und Touristen abziehen könnten. Habe er unter den positiven Aspekten die Faszination einer Großbaustelle beschrieben, so bedeute diese aber auch Baustellenverkehr, Lärm, Abgase, Staub, auch Beeinträchtigungen der Natur und der Umwelt auf der Insel Fehmarn. Als Stichwort nenne er Strand- und Wasserqualität durch Sedimentaufwirbelungen et cetera. Ob Urlauber, die eine Region mieden, später zurückkämen, sei ungewiss.

Drittens. In der Diskussion befinde sich auch das Konfliktpotenzial im ökologischen Bereich, insbesondere für die Vogelwelt. Der Name „Vogelfluglinie“ sage es bereits: Der Vogelzug gehe auch über den Fehmarnbelt. Dabei bestehe eine Kollisionsgefahr für die ziehenden Landvögel. Außerdem könne das Verhalten der Seevögel und deren Energieaufwand zur Querung des Fehmarnbelts ungünstig beeinflusst werden. Aus den bereits erstellten und veröffentlichten Gutachten seien Gefahren für den Naturraum an der Küste aufgezeigt worden, aber bisher nur unzureichend abgeklärt worden.

Aus der Sicht des Kreises Ostholstein habe dieses Projekt viele Seiten. Ihm sei wichtig, dass die spezifischen regionalen Belange und Interessen ernst genommen würden und im Weiteren Entscheidungs- und Planungsprozess Berücksichtigung fänden.

Der Kreis Ostholstein habe sich in einer Stellungnahme gegenüber dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein in voller Kenntnis der positiven Haltung der Landesregierung zu dem Projekt, zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudien differenziert geäußert und offene Fragen, Defizite beziehungsweise weiteren Untersuchungsbedarf und Forderungen formuliert, die aus Sicht aus des Kreises für den weiteren Prozess von erheblicher Bedeutung seien.

Einige dieser zentralen Forderungen des Kreises wolle er kurz skizzieren.

Erstens. Regionale Betriebe müssten im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Chance erhalten, sich an den Baumaßnahmen zu beteiligen. Hierbei ist unter anderem die Größe und die Aufteilung der Baulose von Bedeutung.

Zweitens. Es müssten leistungsfähige Hinterlandanbindungen geschaffen werden. Unter anderem müsse der Regionalverkehr auf der Schiene und der Anschluss an den Fernverkehr mit Haltepunkt im Kreisgebiet auch in Zukunft auf der Vogelfluglinie gesichert sein.

Drittens. Für die Realisierung von Regionalförder- und Kompensationsmaßnahmen müsse finanzielle Unterstützung bereitgestellt werden. Diese Unterstützung müsse vertraglich fixiert werden. Vorbild könnte hier die Vereinbarung sein, wie sie beim Bau der Querung über den Großen Belt in Dänemark verwirklicht worden sei. Dort sei beispielsweise zur Kompensation von Arbeitsplatzverlusten im Fährbetrieb die Verlagerung einer Marineeinheit in die Region festgelegt worden. Darüber müsse verhandelt werden.

Viertens. Die Region müsse unmittelbar und intensiv in den Planungs- und Realisierungsprozess eingebunden werden. Der Kreis Ostholstein lege großen Wert auf die Etablierung eines direkten Kontaktes zur entscheidungsrelevanten Bundesebene sowie auf eine Fortführung und Intensivierung der bereits guten Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsministerium in Kiel.

Der Kreis Ostholstein stelle aber nicht nur Forderungen, er sei auch selbst aktiv.

Erstens. Der Kreis Ostholstein habe ein Arbeits- und Diskussionsgremium mit zahlreichen regionalen Akteuren gegründet, das so genannte Fehmarnbelt-Forum. Im Rahmen verschiedener thematischer Arbeitsgruppen sei hier über Chancen und Risiken einer festen Fehmarnbelt-Querung sowie über Projektideen und mögliche Kompensationsmaßnahmen diskutiert worden.

Zweitens. Der Kreis Ostholstein erarbeite zurzeit ein Regionales Entwicklungskonzept, das Strategien und Projektideen für die zukünftige Entwicklung des Kreises skizzieren solle und dabei Aspekte einer möglichen festen Querung einbeziehe.

Drittens. Die grenzübergreifende Dimension der festen Fehmarnbelt-Querung hätten die Kreise Storstrøm und Ostholstein auch durch die Gründung des dänisch-deutschen „Fehmarnbelt-Komitees“ aufgegriffen. Dieses zwölfköpfige Komitee fungiere als Arbeits- und Kooperationsgremium. Die letzte Sitzung habe Anfang Mai in Ostholstein stattgefunden mit 130 Teilnehmern, um gemeinsam über die Entwicklungsperspektiven einer grenzübergreifenden Region am Fehmarnbelt zu diskutieren.

Den Vorsitz den Fehmarnbelt-Komitees teilten sich übrigens der Amtsborgmester von Storstrøms Amt, Ivan Olsen, und der Landrat des Kreises Ostholstein. Er erwähne das deshalb, weil es in Zukunft auch zu seinen Aufgaben zähle, die Arbeit des Gremiums mitzugestalten.

Er versichere, dass diese Aufgabe für ihn mit zu den angenehmsten, aber auch zu den größten Herausforderungen zählen werde. Er freue sich ganz besonders auf diese Zusammenarbeit.

Viertens. Die beiden Kreise hätten im Rahmen eines INTERREG-Projektes bereits in den vergangenen beiden Jahren im Hinblick auf eine Vorbereitung der Region auf eine mögliche feste Querung eng zusammengearbeitet. Über dieses Projekt werde sicherlich Ivan Olsen genauer berichten. Er wolle an dieser Stelle aber hervorheben, dass diese Thematik auch in Zukunft beschäftigen werden, da sie zurzeit an einem Projektantrag für das INTERREG-III-A-Programm arbeiteten.

Fünftens. Ziel des neuen Projektes werde es sein, im Zuge eines Arbeitsprozesses unter Beteiligung zahlreicher Akteure Barrieren auf dem Weg zu einer grenzübergreifenden Fehmarnbelt-Region zu identifizieren und in einem zweiten Schritt Lösungswege zur Überwindung dieser Barrieren zu erarbeiten.

Herr Sager fährt fort, alle diese Aktivitäten verfolgten ein zentrales Ziel, nämlich die Region wirkungsvoll auf eine mögliche feste Querung vorzubereiten. Eines sei nämlich völlig unstrittig und werde auch von den Gutachtern der Machbarkeitsstudien betont: mögliche positive Effekte einer festen Fehmarnbelt-Querung würden nicht automatisch wirksam. Vielmehr bedürften sie einer Vielzahl von begleitenden und ergänzenden Regionalentwicklungsmaßnahmen.

Die Initiierung zukünftiger Projekte und Maßnahmen werde im Fall einer Entscheidung für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung eine der wichtigsten Aufgaben für die Region, aber auch für das Land Schleswig-Holstein sein. Ihre Realisierung werde nur mit Unterstützung der nationalen Regierungen auf deutscher und dänischer Seite und mit Unterstützung auf europäischer Ebene gelingen. In einem solchen Szenario werde er sich als Landrat mit ganzer Kraft dafür einsetzen, dass die feste Fehmarnbelt-Querung zu einer verbindenden „Brücke“ zwischen den Regionen im Ostseeraum werde und die Position Ostholsteins als Teil der Entwicklungsachse Berlin/Hamburg/Lübeck-Kopenhagen/Malmö gestärkt werde. Werde eine negative Entscheidung getroffen, stehe Ostholstein ebenfalls vor großen strukturpolitischen Herausforderungen.

Ivan Olsen, Amtsborgmester Storstrøms Amt

Herr Olsen trägt - übersetzt von Abg. Spoorendonk - vor, als Amtsborgmester in Storstrøms Amt nehme er an der Sitzung teil, um deutlich zu machen, dass die feste Fehmarnbelt-Querung gebaut werden müsse und der Beschluss besser heute denn morgen getroffen werden

sollte. Diese Auffassung werde von allen in Storstrøms Amt geteilt, von den Kommunen, von der Wirtschaft, von den Gewerkschaften und auch anderen. Damit meine er nicht, dass dieser Beschluss in Berlin oder Kopenhagen über die Köpfe in Storstrøms Amt hinweg getroffen werden solle, da seine Region am meisten von einer festen Fehmarnbelt-Querung betroffen sei. Daher käme ihr eine wichtige Rolle sowohl in der Planung als auch dann, wenn Beschlüsse gefallen seien, zu. Er kenne die Region und wisse, wo die Probleme in dieser Region lägen. Daher müsse man in einen Dialog mit denjenigen treten, die für die Planung und für das Bauvorhaben verantwortlich seien. Es sei wichtig, dass bei dem ganzen Verfahren Offenheit herrsche. Er wisse von den Partnern im Fehmarn Belt Development Joint Venture, dass dort bekannt sei, welche Wünsche die dänische Seite habe.

Er sei nicht der Auffassung, dass nur über Für und Wider einer festen Verbindung diskutiert werden sollte. Es müsse darum gehen, das Optimale aus diesem Projekt herauszuholen, zu fragen, welche Aktivitäten in Gang gebracht werden sollten.

Er habe Verständnis, dass Scandlines gegen eine derartige Verbindung sei. In diesem Zusammenhang wolle er deutlich machen, dass er sich darüber freue, dass ein so guter Service geboten werde. Das halte er auch für wichtig, denn es werde bei einer Entscheidung für den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung noch ungefähr zehn Jahre dauern, bis diese genutzt werden könne. Die Diskussion um den Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung habe dazu geführt, dass Scandlines ihre Fährverbindungen ausgebaut habe. Auch das sei ein gutes Ergebnis.

Es gebe viele gute Gründe dafür, dass Storstrøms Amt großes Interesse daran habe, eine feste Verbindung zwischen den Regionen zu erhalten. Eine feste Verbindung bedeute, dass sich die Geographie ändern werde. Storstrøms Amt und der Kreis Ostholstein seien dann nicht mehr Randregionen, sondern lägen zentral zwischen Hamburg, Kopenhagen und Berlin. Dies werde eine Reihe von neuen Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen, auch für die Wirtschaft und den Tourismus.

Er sei sich durchaus darüber im Klaren, dass eine feste Verbindung nicht ohne Weiteres zu einer Entwicklung führen werde nur deshalb, weil sie gebaut werde. Daher sei es wichtig, sich so früh wie möglich aktiv einzusetzen, wenn man mit diesem Projekt etwas bewegen wolle. Man müsse sich darauf vorbereiten. Es müsse dafür gesorgt werden, dass sich die Arbeitnehmer auf diese Situation vorbereiten könnten. Für ihn stehe fest, dass die feste Fehmarnbelt-Querung eine große Chance darstelle, eine positive Entwicklung zu schaffen. Das, was er, Herr Olsen, hier vortrage, sauge er sich nicht aus den Fingern. Im Frühjahr hätten der Kreis Ostholstein und Storstrøms Amt gemeinsam einen Bericht veröffentlicht. Soweit ihm bekannt

sei, hätten die Mitglieder des Europaausschusses diesen Bericht auch erhalten. Der Bericht schildere die guten Erfahrungen, die es aus anderen Regionen gebe, in denen eine feste Querung gebaut worden sei. Eine feste Verbindung könne eine Entwicklung fördern, wenn man sich aktiv an deren Entstehung beteilige. Das gelte für Aktivitäten in den einzelnen Regionen und auch für Aktivitäten im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Der Bericht zeige eine Reihe von Vorschlägen dafür auf, was getan werden könne, und zeige gute Beispiele für das auf, was man sich vornehmen könne.

Da die heutige Sitzung eine Sitzung des Europaausschusses sei, wolle er noch etwas zu den grenzüberschreitenden Perspektiven einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt sagen. Es gebe seit längerem eine gute Zusammenarbeit zwischen Storstrøms Amt und den Kreis Ostholstein im Zusammenhang mit den EU-INTERREG-Programmen. Er sei sicher, dass sich diese Zusammenarbeit fortsetzen werde. Für ihn seien die INTERREG-Programme eine wichtige Hilfe, um regionale Integration zu schaffen. Das sei Voraussetzung dafür, dass die Fehmarnbelt-Querung ein Erfolg werden könne. Auch Herr Sager habe bereits auf das Projekt FEMB hingewiesen. Im Rahmen dieses Projektes seien Informationen darüber ausgetauscht worden, welche Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung durchgeführt würden. Aus beiden Regionen seien Gymnasialklassen zusammengebracht worden, um über dieses Thema zu diskutieren. Es seien Konferenzen und Sitzungen durchgeführt worden, auf denen über dieses Thema diskutiert worden sei.

Übergeordnet betrachtet beteilige man sich am STRING-Projekt. Die erste einleitende Phase sei im Juli dieses Jahres abgeschlossen worden. Seiner Auffassung nach sei das STRING-Projekt außerordentlich wichtig für die Bestrebungen, eine feste Fehmarnbelt-Querung zu bekommen. Es sei ein Entwicklungskonzept erarbeitet worden. Damit solle weiter gearbeitet werden. Es gebe eine breite politische Unterstützung für diese Zusammenarbeit. Er sei der Auffassung, dass die STRING-Region zu einer führenden Region in Europa werden werde. Dafür werde - auch im Zusammenhang mit der Osterweiterung Europas - Verantwortung übernommen werden.

Er sei sicher, dass die wachsende regionale und lokale grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einem Beschluss für eine feste Fehmarnbelt-Querung gestärkt werden werde. Er erwarte aber auch, dass sich der Wettbewerb zwischen den Regionen verstärken werde. Man werde sich mehr als bisher um die gleichen Betriebe, dieselben Touristen und dergleichen mehr bemühen. Das stehe aber nicht im Widerspruch zu dem vorher Genannten. Es werde eine wichtige Aufgabe für die Politiker sein, diese Gradwanderung zwischen Zusammenarbeit und Wettbewerb zu gut wie möglich zu gestalten.

Zum Schluss wolle er anmerken, dass es in Dänemark große Erfahrungen mit festen Verbindungen gebe. Vor vier Jahren sei die Großer-Belt-Querung eröffnet worden, vor einem Jahr die Øresund-Verbindung nach Schweden. Die Erfahrungen zeigten, dass der Widerstand gegen diese Brücken nach der Eröffnung der Brücken aufhörte und dass diese Projekte nun eine breite Unterstützung erführen.

Das Verkehrsaufkommen über die Øresundbrücke sei nicht so hoch wie ursprünglich erwartet. Dennoch sei anzumerken, dass sehr viele Personen diese Brücke nutzten und auch der schwere Verkehr aus der Kopenhagener Innenstadt herausgehalten werde.

* * *

Auf die Frage von Abg. Behm, ob es in Dänemark auch Widerstand gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung gebe, antwortet Herr Olsen, dass es auch Bedenken gegen eine derartige Querung gebe. Dabei handele es sich im Wesentlichen um die Bedenken, wie sie Herr Sager vorgetragen habe.

Abg. Ritzek weist auf die Agenda 21 hin, die die drei Hauptziele ökonomisches Wachstum, ökologisches Gleichgewicht und gesellschaftliche Prosperität verfolge, und hält es für wichtig, dass diese Aspekte in dem Projekt einer festen Fehmarnbelt-Querung Berücksichtigung fänden. - Herr Olsen hält es gerade vor diesem Hintergrund für wichtig, dass Schienenverkehre gefördert und optimiert würden, dass künftig so viel Güterverkehr wie möglich auf der Schiene transportiert werde, da ansonsten die Infrastruktur völlig zusammenzubrechen drohe.

Abg. Rodust fragt nach Erfahrungen im Zusammenhang mit der Großer-Belt-Querung hinsichtlich der im Vorfeld vorgetragenen umweltpolitischen und arbeitsmarktpolitischen Bedenken. - Herr Olsen legt dar, dass Städte in der Nähe der Großen Belt-Querung Wachstum erfahren hätten und nunmehr über eine bessere Anbindung und eine verbesserte Infrastruktur verfügten. Bezüglich der Umweltbedenken sei darauf hinzuweisen, dass etwa beim Bau der Øresundbrücke diese berücksichtigt worden seien. Auch hinsichtlich eines möglichen Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung sei er der Überzeugung, dass diese gelöst werden könnten. Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, dass auch Fähren durchaus Umweltprobleme verursachten.

Herr Sager geht auf den von Abg. Ritzek angesprochenen Agenda 21-Prozess ein und vertritt die Auffassung, dass dieser keineswegs auszublenden sei, sondern wichtiger Bestandteil der Bewertung. Zu beachten sei in diesem Zusammenhang, dass nicht, wie das häufig geschehe, verglichen werden dürfe die jetzige Verkehrsinfrastruktur mit der Verkehrsinfrastruktur des

Jahres 2015 nach dem Bau einer Querung, sondern die künftige Verkehrsinfrastruktur des Jahres 2015 ohne oder mit Bau einer festen Querung. Hinsichtlich der ökologischen Situation könne er mitteilen, dass er im Rahmen einer Besichtigung der Øresundbrücke vom ehemaligen dänischen Verkehrsminister erfahren habe, dass diese nach dem Bau günstiger sei als vorher.

John Steen-Mikkelsen, Scandlines AG

Herr Steen-Mikkelsen geht auf die geplante feste Querung, das derzeit von Scandlines betriebene Fährkonzept sowie ein geplantes Fährkonzept ein. Diese Informationen sind der Broschüre „Fehmarnbelt Modernes Fährsystem - Die bessere Alternative“ zu entnehmen, die den Ausschussmitgliedern zugegangen ist. Insoweit wird darauf verwiesen.

* * *

Abg. Hentschel thematisiert den Einsatz von Schnellfähren. - Herr Steen-Mikkelsen legt dar, bei dem derzeitigen Ölpreis könnten beim Einsatz von Schnellfähren die derzeitigen Fährpreise nicht gehalten werden. Er bezweifle auch, dass die dadurch eintretende Zeitersparnis von 15 Minuten das aufwiege. Außerdem hätten Schnellfähren ein Problem bezüglich des Gewichtes beim LKW-Verkehr. Eine Schnellfähre der neueren Generation koste etwa 100 bis 150 Millionen DM.

Auf eine Frage des Abg. Behm hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs äußert Herr Steen-Mikkelsen die Vermutung, dass sich der Personenverkehr vermutlich weiterhin an der Vogelfluglinie orientieren werde. Bezüglich des Schienengüterverkehrs sei es so, dass Scandlines das Angebot unterbreite, Fähren zu bauen und einzusetzen, die einen Schienengütertransport ermöglichen. Er weist in diesem Zusammenhang auf Vereinbarungen hin, wonach Güterverkehr auch deshalb über die Großer-Belt-Querung erfolge, weil entsprechende pauschale Zahlungen zu leisten seien. Auf eine Nachfrage von Abg. Hentschel legt Herr Steen-Mikkelsen dar, dass er sich durchaus vorstellen könne, dass der Transport über die Fähre kostengünstiger erfolgen könne als über den Großen Belt.

Auf den Hinweis von Abg. Hentschel auf Berechnungen von ProBahn, dass die Schienenstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen bei optimiertem Fährverkehr und Ausbau der Schienenstrecke von nun viereinhalb Stunden auf drei Stunden Fahrzeit reduziert werden könnte, weist Herr Steen-Mikkelsen darauf hin, dass genau diese Strecke nur von einem geringen Teil der Passagieren genutzt werde, in der Regel von Geschäftsleuten. Er halte diese Strecke vielmehr für eine Transitstrecke.

**Harry Brandt, Klaus-Dieter Labs,
Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung**

Herr Brandt trägt vor, das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung vertrete die Auffassung, dass eine feste Querung zur katastrophalen Verstörung der ökonomischen und ökologischen Strukturen in der Region führen würde. Befürchtet würden Arbeitsplatzverluste insbesondere im Bereich des Tourismus und circa 10400 Arbeitsplätze im Fährbereich sowie die Vernichtung weiterer Arbeitsplätze im Küstenbereich in Norddeutschland.

Befürchtet werde weiter eine Verminderung der Lebensqualität und ein Sinken des Erholungswertes durch drastisch ansteigenden Straßenverkehr. Im Folgenden schildert Herr Brandt mögliche Auswirkungen von Schadstoffen. Er trägt weiter vor, dass dadurch die Fortführung der fünf Reha-Betriebe auf der Insel sowie der Status Ostseeheilbad gefährdet würden.

Weitere Aspekte seien der enorme Landverbrauch und die Veränderung des Landschaftsbildes durch eine Großbaustelle im Trassenbereich und im Fehmarnbelt sowie im Fehmarnsund durch die Erweiterung von Straßen und dem Neubau einer zweiten Fehmarnsund-Brücke. Riesige Lüftungsbauwerke für Straßentunnel und einer künstlichen Insel im Fehmarnbelt oder eine Brücke in riesiger Dimension würden das Landschaftsbild völlig zerstören.

Der nächste Aspekt sei die Zerstörung einer internationalen Vogelzuglinie. Dem Fehmarnbelt und den Fehmarnsund kämen Schlüsselfunktionen im Zug der nordeuropäischen Vogel- und Wasserarten zu. Im Folgenden geht Herr Brandt ausführlich auf den Bereich der Vogelwelt ein. Dies ist den Unterlagen zu entnehmen, die den Ausschussmitgliedern vom Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung zur Verfügung gestellt worden sind. Insoweit wird darauf verwiesen.

Herr Labs ergänzt diese Ausführungen und geht zunächst auf den Schienengüterverkehr ein. Er führt aus, dass dieser nicht von einer festen Querung abhängig sei.

Er geht sodann auf ein Fährschiffkonzept der Zukunft ein, das deutlich mache, dass dieses um das vier- bis fünffache günstiger als die günstigen Brückenlösungen seien. Dennoch komme ein Gutachten zu dem Ergebnis, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen einer festen Querung durch ein Fährschiffkonzept nicht erreicht werden könne. Den gesamtwirtschaftlichen Nutzen so von allgemeinen betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen abzukoppeln, halte er für unseriös.

Für wichtig halte er, dass in das Projekt keine öffentlichen Mittel hineinflößen. Auch bei einem Fährschiffprojekt flößen keine derartigen Mittel.

Auf deutscher Seite werde die Hinterlandanbindung für eine feste Querung auf 2 Milliarden DM eingeschätzt. Bei einem Ausbau des Fährschiffbetriebes wäre diese voraussichtlich nicht nötig.

Herr Labs geht ferner auf die Nachteile für die Region ein und vertritt die Auffassung, diese würden sicher eintreten, die überregionalen Vorteile nicht mit Sicherheit. Dabei beziehe er sich auf ein Gutachten des Instituts für Regionalforschung der Universität Kiel. Er trägt die in diesem Gutachten genannten Aspekte vor. Auch dieses Gutachten ist den Mitgliedern des Europaausschusses in schriftlicher Form zugegangen. Insoweit wird darauf verwiesen.

Er geht auf die im Rahmen dieser Sitzung bereits angesprochenen Erfahrungen Dänemarks im Brückenbau ein und äußert sein Verständnis dafür, dass Westdänemark mit Ostdänemark über eine Brücke verbunden worden sei. Die Querung über den Øresund sei aber eine eher regionale Angelegenheit; eine Verbindung von Skandinavien nach Zentraleuropa hätte an eine andere Stelle gehört. Daher werde sie auch nicht angenommen.

Weiter führt er zu dem Thema Windanfälligkeit von Brücken aus, bisher seien die dänischen Brückenprojekte immer in Hauptwindrichtung gebaut worden. Eine Brücke über den Fehmarnbelt dagegen läge quer zur Hauptwindrichtung. In diesem Zusammenhang weist er auf ein von dänischen Gutachtern zu einer Elbquerung gemachtes Gutachten hin, das darauf hinweise, dass eine westliche Elbquerung deshalb nicht gebaut werden sollte, weil sie quer zur Hauptwindrichtung liege.

Nachteile seien sicherlich auch für den Bereich des Nord-Ostsee-Kanals zu erwarten. Aus diesem Grund hätten sich die Kanallotsen auch mit einer Eingabe an den Bundesverkehrsminister gewandt.

Nachteile seien auch für Lübeck und für Rostock insbesondere für die Häfen zu erwarten.

Innerhalb der EU rechne man in den nächsten zehn Jahren mit einem Ansteigen des Verkehrsaufkommens von etwa 50 %. Bei dem Bau einer festen Querung werde mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Straße nach dem Motto: „Verkehrswege produzieren Verkehr“, von zusätzlich 30 bis 45 % gerechnet. Das halte er nicht für wünschenswert.

Er bezweifele, dass eine feste Fehmarnbelt-Querung positive Effekte für den Arbeitsmarkt habe und weise auf das Umland hin.

Ein Zusammenwachsen der Regionen halte er auch mit einem Fährbetrieb für möglich. Außerdem hätten diese einen großen positiven Effekt für Touristen.

Im Rahmen der Union gebe es zur Bewältigung künftiger Verkehre die Prämisse: „From Road to Sea“ oder „From Road to Rail“. Baue man eine feste Querung, werde dies konterkariert.

Er schließt seine Ausführungen und führt aus, die regionalen Nachteile überwögen, die überregionalen Vorteile seien nicht sicher. Mit einer festen Querung könne nichts erreicht werden, was nicht auch mit einer Fährschifflösung - und dies noch ohne öffentliche Mittel - erreicht werden könne.

* * *

Herr Steen-Mikkelsen verneint die Frage von Abg. Hentschel, ob er Aussagen darüber treffen könne, wie der Modal Split sein werde, wenn eine feste Querung gebaut werde.

Abg. Hentschel stellt die These in den Raum, dass, wenn ein Drittel des erwarteten Verkehrsaufkommens die Fähre statt der Brücke benutzt, die gesamte ökonomische Konstruktion des Brückenbaus in sich zusammenbreche.

Abg. Klinckhamer weist darauf hin, dass eine Entscheidung für oder gegen den Bau einer festen Querung in Berlin und in Kopenhagen getroffen werde, und zwar voraussichtlich unter überregionalen Gesichtspunkten. Er persönlich sei in den letzten Jahren bezüglich einer festen Querung sehr nachdenklich geworden. Diese Skepsis hege er auch bezüglich der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. In einer Sitzung der IHK in Lübeck sei nämlich von einem Gutachter der Hinweis gegeben worden, dass man bezüglich dieser Auswirkungen eher auf die Ballungsgebiete in Kopenhagen und Hamburg achten sollte. Vor dem Hintergrund, dass der anfallende Straßen- und Schienenverkehr mit Fähren bewältigt werden könne, müsse man sehr sorgfältig abwägen, sodass die Region nicht der Verlierer dieser Maßnahme sei. Sollte allerdings eine Entscheidung für den Bau einer festen Querung getroffen werden, müssten schnellstmöglich die Weichen gestellt werden, um mögliche Nachteile frühzeitig abzufedern.

Herr Olsen berichtet, Storstrøms Amt habe unter den Betrieben des Kreises eine Umfrage durchgeführt. Dabei habe sich herausgestellt, dass drei von fünf Betrieben bereit seien zu investieren, wenn eine feste Querung gebaut werde.

Nicht zu vergessen werde dürfe auch, dass in der Bauphase mit 3.000 bis 4.000 Arbeitsplätzen zu rechnen sei. Die Randregionen, also Storstrøms Amt und Kreis Ostholstein, müssten sich der Herausforderung stellen.

Die von Umweltschützern formulierten Bedenken müssten ernst genommen werden. In Erinnerung rufe er aber, dass die künftigen Verkehrsströme so seien, dass es zu einem Verkehrskollaps komme, wenn nicht gegengesteuert werde. Wolle man den Güterverkehr vom LKW wegverlagern, sei ein Stop durch eine Fähre kontraproduktiv. Die Entwicklung eines längerfristigen Fährkonzeptes halte er für begrüßenswert. Allerdings müsse man längerfristig umdenken. Dazu gehöre, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Auch die hinsichtlich der Vogelwelt genannten Aspekte seien zu beachten. Zu sehen sei aber auch, dass sich auch diese Tiere auf neue Gegebenheiten einstellten.

Abg. Greve betont, er sehe seine Aufgabe als Abgeordneter darin, zur Stärkung der Regionen beizutragen. Des Weiteren wendet er sich der von Abg. Hentschel vorgetragene These hinsichtlich des Modal Split zu und hält, wenn sich der künftige Verkehr, wie von Abg. Hentschel angenommen, aufteilt, das Projekt einer festen Querung für unwirtschaftlich. Außerdem stellt er die Frage, mit welchen anderen Großprojekten eine feste Fehmarnbelt-Querung im Rahmen der gesamteuropäischen Planung in Konkurrenz steht.

Herr Weppeler, Amtsleiter des Amtes für Planung und nachhaltige Entwicklung des Kreises Ostholstein, trägt vor, bisher seien zwei Aspekte zum Thema Wirtschaftlichkeit noch nicht angesprochen worden. Das eine sei die Laufzeit, die wesentlich für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sei. Das andere sei, dass es einen Vertrag gebe, wonach Güterzüge über die Großer-Belt-Querung führen. Dieser habe eine Laufzeit von dreißig Jahren. Danach trete eine neue Situation ein.

Nach Auffassung von Abg. Behm seien die wesentlichen Aspekte Pro und Kontra genannt worden. Er führt aus, beide Aspekte ließen sich sicherlich gutachterlich untermauern. Stelle sich heraus, dass eine Verbindung aus überregionalen Erwägungen heraus notwendig sei, würden regionale Bedenken sicherlich in den Abwägungsprozess einfließen, aber nicht zur Verhinderung eines solchen Projektes führen. Wenn es zu einer Entscheidung für den Bau einer solchen Querung komme, müsse alles in die Wege geleitet werden, damit die Region durch dieses Projekt keinen Schaden erleidet.

Abg. Hentschel weist auf den Kabinettsbeschluss des Landes Schleswig-Holstein sowie den Beschluss der Bundesregierung hin, dass das Projekt privat finanziert werden und es eine an-

gemessene Beteiligung des privaten Investors auch am Risiko geben müsse. Für entscheidend halte er, dass der politische Wille deutlich werde, dass auch der private Investor Risiko übernehme.

Der Vorsitzende regt an, dass sich der Ausschuss weiter mit der Thematik beschäftigt und die Angelegenheit im Frühjahr des Jahres 2002 mit dem Wirtschaftsminister erörtert. Er macht in diesem Zusammenhang die Zusage, das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt-Querung über den Termin zu unterrichten.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht über den Stand der Entwicklung „Südliche Ostsee“

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 15/906

Der Ausschuss nimmt den Antrag Drucksache 15/906 abschließend zur Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Tätigkeitsbericht 2001 des Unabhängigen Landeszentrums für den Datenschutz Schleswig-Holstein

Drucksache 15/870

Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Innen- und Rechtsausschuss, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Teile des Tätigkeitsberichts 2001 zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Gemeinsame Vereinbarung über regionale Zusammenarbeit zwischen dem Land Schleswig-Holstein und Sønderjyllands Amt

Bericht der Landesregierung

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Auswirkungen der Deutschen Ostseerats-Präsidentschaft auf Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung abschließend zur Kenntnis.

.Punkt 6 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass am 19. September zwischen 15 und 16 Uhr ein Gespräch mit Vertretern der Agrarfachverwaltung und Vertretern der Hochschulen aus Kaliningrad in Raum 138 des Landshauses stattfindet.

Im Folgenden berichtet der Vorsitzende über die **Parlamentarier-Konferenz in Greifswald** und trägt vor, dass sie ein wichtiges Ereignis gewesen sei. Deutlich geworden sei, dass es bei einem so wichtigen Thema wie der Schiffssicherheit hilfreich sei, zur Vorbereitung eine Arbeitsgruppe einzusetzen. Dieses Verfahren habe sich bewährt. Er gehe daher davon aus, dass die Konferenz dieses Verfahren weiterhin wählen werde. Es sei eine Resolution gefasst worden, die er den Ausschussmitgliedern zuleiten werde. An der Thematik werde auch weiterhin gearbeitet werden. Es sei eine entsprechende Arbeitsgruppe gebildet worden.

Das zweite Thema sei die Zivilgesellschaft gewesen. Es habe eine gute Diskussion über die Frage der Demokratieentwicklung, aber auch der Minderheitenrechte stattgefunden. Hier habe Schleswig-Holstein mit mehreren Beiträgen deutlich gemacht, dass man auf einige Punkte hinweisen könne, die vielleicht auch für andere von Wichtigkeit seien. Die Diskussion sei auch deshalb interessant gewesen, weil die russische Delegation die Bedeutung der Zusammenarbeit und der Kooperation im Ostseeraum befürwortet habe. Auch zu diesem Thema sei eine Resolution gefasst worden, die er den Ausschussmitgliedern zuleiten werde.

Deutlich werde, dass die Konferenz auf Kontinuität setze, dass die Kontakte, die seit Jahren aufgebaut worden seien, erhalten bleiben müssten, sodass man Stetigkeit in den Prozess hineinbringen könne. Damit werde auch der Anspruch an die Teilnehmer größer.

Außerdem sei ein Memorandum über die Zusammenarbeit zwischen dem Landtag **Schleswig-Holstein** und der **Wojewodschaft Pommerania** in Danzig unterschrieben worden. Deutlich geworden sei, dass es in diesem Zusammenhang auch eine Erwartungshaltung an Schleswig-Holstein gebe. Es habe erste Gespräche von Mitgliedern der beiden Europaausschüsse gegeben. Vor diesem Hintergrund schlage er vor, dass die erste Station der nach Kaliningrad geplanten Reise im nächsten Jahr nicht Stettin, sondern Danzig sein sollte.

Der Vorsitzende, Abg. Fischer, schließt die Sitzung um 12:55 Uhr.

gez. Rolf Fischer
Vorsitzender

gez. Petra Tschanter
Geschäfts- und Protokollführerin