

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Europausschuss

27. Sitzung

am Mittwoch, dem 6. Februar 2002, 10:00 Uhr,
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Rolf Fischer (SPD)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

i.V. von Ulrike Rodust

Dr. Gabriele Kötschau (SPD)

Gerhard Poppendiecker (SPD)

i.V. von Astrid Höfs

Claus Ehlers (CDU)

Uwe Greve (CDU)

Peter Lehnert (CDU)

Manfred Ritzek (CDU)

Joachim Behm (FDP)

Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Anke Spoorendonk

Fehlende Abgeordnete

Gisela Böhrk (SPD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bildungspolitik im grenzüberschreitenden Vergleich; Rückschlüsse aus PISA	4
- Ministerin Ute Erdsiek-Rave	
2. Feste Fehmarnbelt-Querung	8
- Minister Dr. Bernd Rohwer	
3. Perspektiven der Hafenwirtschaft	12
- Jörg Rüdell, Seehafen-Geschäftsführer der Hafen- und Verkehrsbetriebe Kiel	
- Manfred Evers, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft	
4. Verschiedenes	17

Der Vorsitzende, Abg. Fischer, eröffnet die Sitzung um 10:03 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bildungspolitik im grenzüberschreitenden Vergleich; Rückschlüsse aus PISA

M Erdsiek-Rave hebt als Vorbemerkung hervor, dass PISA keine europäische, sondern eine internationale Studie der OECD sei. Als Vertreterin des Bundesrates im Europäischen Rat der Bildungsminister verweist sie darauf, dass der Europäischen Union zwar keinerlei Kompetenzen auf dem Gebiet der Gestaltung des Bildungswesens zustünden, dass aber gleichwohl im Rahmen der Verträge für Mobilität und Vergleichbarkeit auf diesem Gebiet zu sorgen sei. Die Kommission plane, ähnliche Untersuchungen wie die PISA-Studie auch für Europa durchzuführen und Standards zu setzen, was zu Konflikten mit den Ländern führen könne. Zu dem Themenkomplex, welche Kompetenzen europäische Gremien in der Bildungspolitik hätten, welche Rolle Deutschland dabei spiele und welche Prozesse der Angleichung und der Mobilitätsförderung in Europa stattfänden, würde sie in einer der nächsten Sitzungen gern Ausführungen machen. Des Themas, dass Brüssel möglicherweise auch im Bereich der Bildung stärker in die deutsche Alltagspolitik hineinwirken könne, sollten sich die Parlamente annehmen.

PISA sei das bisher weitreichendste und ambitionierteste Projekt zur vergleichenden Leistungsmessung. Es sei Teil eines längerfristigen Programms der OECD und solle den Regierungen der zunächst 32 und später 45 teilnehmenden Länder eine wissenschaftlich abgesicherte Auskunft darüber geben, wie gut 15-Jährige, also Jugendliche am Ende der Pflichtschulzeit, auf die Anforderungen der Wissensgesellschaft vorbereitet seien. Weltweit hätten an der im Jahr 2000 durchgeführten Studie 180.000 Schüler teilgenommen, in Deutschland habe die Stichprobe 5.000 Schüler aus 219 Schulen, davon neun aus Schleswig-Holstein, umfasst. Gleichzeitig sei eine nationale Ergänzungsstudie, an der 1.500 Schulen in Deutschland, davon 95 in Schleswig-Holstein, teilgenommen hätten, durchgeführt worden und deren Ergebnisse, die einen Vergleich der Bundesländer ermöglichten, würden am 30. Juni vorgestellt.

Die Inhalte der Studie seien daran ausgerichtet, welche Grundfähigkeiten in den zentralen Bereichen des Lesens, der Mathematik und der Naturwissenschaften vorhanden sein müssten, wenn man am gesellschaftlichen Leben teilnehmen wolle. Es sei um Aufgabenbewältigung in realitätsgerechten Situationen und nicht so sehr um einen Lehrplanbezug gegangen.

In Bezug auf die Grundkonzeption verweist sie darauf, dass in der jetzt vorliegenden Studie 75 % der Aufgaben dem Bereich der Lesekompetenz und 25 % den Bereichen Mathematik und naturwissenschaftliche Grundbildung entnommen seien, dass sich aber das Verhältnis bei den kommenden Erhebungen 2003 und 2005/2006 dieses langfristig angelegten Projektes umkehren werde.

Sie betont, die Lesekompetenz beziehe sich nicht so sehr auf literarische Texte, sondern auch auf das Verständnis von Alltagstexten wie Gebrauchsanweisungen oder Fahrplänen.

Als das für sie dramatischste Ergebnis nennt sie, dass in Deutschland im Gegensatz zu anderen Ländern sozial schwächere Verhältnisse zu einem niedrigen Bildungsniveau führten, dass also herkunftbedingte Ungleichheiten nur mangelhaft ausgeglichen würden. Um zu validen Aussagen zu gelangen, sei gleichzeitig die Intelligenz der Schülergruppen abgetestet worden. Die wesentlichen Zielsetzungen eines demokratischen Schulsystems würden in Deutschland nicht angemessen erreicht. Bei allen abgetesteten fachlichen Kompetenzen liege Deutschland deutlich unter dem OECD-Durchschnitt, es fehle eine klare Spitzengruppe und 25 % der Jugendlichen müssten zur Risikogruppe, zu denen, die über das Grundschulniveau nicht hinausgekommen seien, gerechnet werden.

Hinsichtlich der als Vergleich heranzuziehenden Länder rät sie dazu, sich an den europäischen Ländern zu orientieren. Eine vordergründige Konzentration auf die skandinavischen Länder und auf Schulsysteme führe nicht weiter, vielmehr sei auf Unterrichtsmethodik, Organisation des Schulalltags, Aus- und Fortbildung der Lehrer, zur Verfügung stehende Lernzeit abzustellen. Die in dieser Situation liegende Chance sei auch durch den Blick über die Grenzen zu nutzen. Hierbei könnten Bildungsausschuss und Europaausschuss zusammenarbeiten.

Herr Klein vertieft die Darstellungen der Ministerin exemplarisch anhand der der Sitzungsakte beigefügten Unterlage „Lesekompetenz“. So ersehe man aus der Skala auf Seite 5, dass deutsche Schüler in den unteren Leistungsklassen überdurchschnittlich vertreten seien, in den oberen Klassen dagegen unterdurchschnittlich. Die „Gesamtskala Lesen“ auf Seite 6 belege nicht nur einen sehr niedrigen Platz für Deutschland in der Gesamtrangfolge. Vielmehr besage der Wert 111 für die Standardabweichung vom Durchschnitt, dass sich die durchschnittliche Arbeit um 111 Punkte vom Mittelwert unterscheide, dass also der Abstand zwischen den Starken und den Schwachen besonders groß sei und somit eine möglichst breite Förderung der Schüler nicht gelungen sei. 23 % der deutschen Schüler gehörten eindeutig zu einer Risikogruppe.

Vor dem Hintergrund der Feststellung, Lesekompetenz sei nicht nur Ergebnis des Einwirkens der Schule, sondern auch als eine gesellschaftliche Erscheinung zu sehen, verweist er darauf,

dass 40 % der deutschen Schüler angäben, sie läsen nicht zum Vergnügen. Diese negative Rückmeldung sei bei keinem anderen Industriestaat vorgekommen; eine Reizüberflutung durch Fernsehen sei auch in anderen Ländern zu konstatieren.

Die Leistungsunterschiede zwischen Jungen und Mädchen im Test zeigten, dass es eine geschlechterspezifische Differenzierung dahin gehend gebe, dass Jungen Schwierigkeiten hätten, das Bildungsangebot adäquat wahrzunehmen.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion mit der Bemerkung, dass sich der Ausschuss vor dem Hintergrund der weiter laufenden PISA-Untersuchungen und der parallel dazu stattfindenden Neustrukturierung Europas, die eine bessere Integration ermöglichen könne, des Themas Bildung annehmen müsse.

Der Auffassung des Abg. Behm bezüglich der Vernachlässigung der sprachlichen Integration von Ausländerkindern stimmt M Erdsiek-Rave zu. Das Ergebnis sei jedenfalls nicht mit zu geringen Mitteln oder zu wenigen Lehrerstellen zu erklären. Man müsse sich fragen, ob die richtigen Maßnahmen ergriffen worden seien.

Auf die Frage der Abg. Spoorendonk nach der Motivation der Schüler eingehend, unterstreicht M Erdsiek-Rave, dass das, der familiäre Hintergrund und der Grad der Zufriedenheit mit der Schule ebenfalls abgefragt worden seien, sodass das durch PISA vermittelte Bild aufschlussreich sei. Aus dem in Deutschland relativ hohen Grad der Zufriedenheit mit der Schule folge aber nicht ein hoher Leistungsstand.

In der weiteren Diskussion meint Abg. Steenblock, dass man die föderale Struktur der Bildungsorganisation in Deutschland mit diskutieren müsse, und fragt nach Vereinheitlichungstendenzen auf europäischer Ebene, die eine Vergleichbarkeit von Abschlüssen und Kompetenzen sicherstellen könnten, sodass Absolventen auf dem europäischen Arbeitsmarkt bestehen könnten. M Erdsiek-Rave will dies einer eigenständigen Diskussion vorbehalten wissen, meint aber, man müsse zu einer gegenseitigen Anerkennung von Abschlüssen gelangen, Mobilität gewährleisten und als europäischer Raum mit seinem Bildungssystem konkurrenzfähig bleiben, ohne dass nationale und, auf Deutschland bezogen, föderale Eigenständigkeiten angetastet würden. Eine analoge Diskussion in Bezug auf Vereinheitlichungstendenzen könne man für Deutschland führen und sich fragen, ob der Bund im Bereich der Bildung größere Kompetenzen haben müsse und ob es eine stärkere Verständigung der Länder untereinander geben müsse. Ihre Auffassung sei aber, dass sich Bundespolitiker in dieser Frage zurückhalten sollten.

Auf die Frage des Abg. Benker nach einer gemeinsamen europäischen Auswertungsgruppe für PISA antwortet M Erdsiek-Rave, das gebe es zwar nicht, aber im Rat der europäischen Bildungsminister sei man bestrebt, im Sinne des „best practice“ durch Erfahrungsaustausch voneinander zu lernen.

Zu dem Hinweis des Abg. Greve über einen Zusammenhang zwischen der guten Qualität des finnischen Jugendfernsehens und dem Abschneiden in der Studie meint sie, auch zum Fernsehverhalten gebe es in der PISA-Studie ausführliche Erhebungen. Eine Ursache für die bessere Lese- und Fremdsprachenkompetenz skandinavischer Schüler führt sie übrigens auf den Umstand zurück, dass fremdsprachige Filme nur in Untertitelten Fassungen gezeigt würden. Das Lesen habe also direkten Bezug zu Alltagssituationen von Kindern. Darüber hinaus sei es richtig, dass es bei uns kein qualifiziertes pädagogisches Kinderfernsehen mehr gebe. Die „Sesamstraße“ sei aus den Gründen entstanden, über die man heute hier diskutiert habe, nämlich wegen der Bildungsdefizite in unteren Schichten in den USA.

Der Vorsitzende sagt, man nehme das unterbreitete Angebot gern an und werde vielleicht noch vor der Sommerpause in die weitere Diskussion einsteigen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Feste Fehmarnbelt-Querung

Der Vorsitzende verweist einleitend darauf, dass es sich dabei um die Fortsetzung einer Debatte handele, die der Ausschuss schon auf Fehmarn selbst geführt habe und dass dem Ausschuss eine Einladung des Amtsborgmesters Ivan Olsen vorliege, sodass man das Gespräch auch mit der dänischen Seite führen könne.

M Dr. Rohwer bemerkt einleitend, dass es sich bei der festen Fehmarnbelt-Querung um eines der wichtigsten transeuropäischen Projekte handele, das nicht nur unter schleswig-holsteinischen Gesichtspunkten gesehen werden dürfe.

Er führt zum Stand des Verfahrens aus, dass zurzeit das Interessenbekundungsverfahren laufe, das im April abgeschlossen sein solle. Dann werde auch ein Berichtsentwurf verfasst, der im Mai oder Juni veröffentlicht werde. Es gebe eine Vereinbarung zwischen den beiden betroffenen Nationalstaaten unter Beteiligung Schleswig-Holsteins dahin gehend, noch in diesem Jahr eine Grundsatzentscheidung zu treffen. Seine Einschätzung sei, dass eine Grundsatzentscheidung erst nach Bildung der neuen Bundesregierung erfolgen werde. Die dänische Seite habe erklärt, noch in diesem Jahr ihre Entscheidung fällen zu wollen. Er werde Anfang April mit dem dänischen Verkehrsminister zusammentreffen, um die dänische Position in Erfahrung zu bringen.

Im Verlauf des Interessenbekundungsverfahrens hätten sich Konsortien zwischen Bauwirtschaft und Banken gebildet, die Vorschläge unterbreitet hätten, die jetzt ausgewertet würden. Unklar sei, ob eine vollständig private Finanzierung erfolgen könne und ob eine Bürgschaftsfinanzierung und eine Anschubfinanzierung hinzutreten müssten. Die Europäische Kommission habe durch Aufnahme in die TEN-Liste eine 20-prozentige Förderung auch der Investitionen in Aussicht gestellt.

M Dr. Rohwer unterstreicht, dass man, wenn die feste Fehmarnbelt-Querung nicht realisiert würde, die bestehenden Verkehrsachsen ausbauen müsse. Selbst von der Insel Fehmarn werde der Ausbau der A 1 in Richtung Puttgarden gefordert. Dazu komme, dass die vorhandene eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnlinie ertüchtigt werden müsse, was auch Neubauabschnitte einschließen könne. Diese Zusammenhänge müssten bei einer Gegenüberstellung der möglichen Kosten der alternativen Projekte berücksichtigt werden.

Auf die Frage des Abg. Steenblock, ob die Aufnahme in die TEN-Projekte und die Bereitstellung von Fördermitteln an die feste Fehmarnbelt-Querung geknüpft seien, bemerkt M Dr. Rohwer, dass die Liste den Korridor Hamburg-Kopenhagen mit einer optionalen Fortsetzung nach Stockholm unter Realisierung der festen Fehmarnbelt-Querung enthalte. Hinsichtlich der vom Abg. Steenblock angesprochenen verkehrspolitischen Position der neuen dänischen Regierung verweist er auf sein kommendes Gespräch mit dem dänischen Verkehrsminister.

Abg. Poppendiecker bezieht sich auf die finanziellen Probleme bei der Øresund-Brücke, die sich daraus ergäben, dass sich die Prognosen über die Nutzerzahlen nicht erfüllt hätten, und befürchtet, dass der Steuerzahler für eine solche Fehlkalkulation einzustehen habe. M Dr. Rohwer nennt als Gründe die Konjunkturabschwächung und die Überschätzung des Tempos beim Zusammenwachsen der beiden Regionen. Die Fehmarnbelt-Querung und die Øresund-Brücke hätten aber völlig unterschiedliche Funktionen in ihren Großräumen: Bei der Fehmarnbelt-Querung handle es sich nicht um die Verknüpfung zweier dicht besiedelter Regionen, die zusammenwachsen sollten. Aus dem Nichteintreten der Prognosen bei der Øresund-Brücke dürfe nicht ein Gleiches für die feste Fehmarnbelt-Querung gefolgert werden. In jedem Fall müsse die Prognose bei einer positiven Grundsatzentscheidung aktualisiert werden.

Ferner fragt Abg. Poppendiecker nach der Möglichkeit eines parallelen Fährverkehrs mit der Gefahr von Dumping-Preisen, da der Ausnutzungsgrad der Scandlines-Fähren zurzeit nur 40 % betrage. Dazu meint M Dr. Rohwer, dass man es ihnen kartellrechtlich kaum untersagen könne, es sei aber abzuwarten, wie die Gesellschafter entscheiden würden. Das optimierte Fährschiffkonzept, das eine dichtere Bedienung vorsehe, weise zwar eine günstige Kosten-Nutzen-Relation auf, man müsse aber auch die volkswirtschaftlichen Effekte über mehrere Jahre hinweg beachten. Das Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung werde man frühestens ab 2012 realisieren können, weil es eine lange Planungszeit benötige. Man habe Verantwortung auch dafür, dass die Verkehrsströme in 20 oder 30 Jahren optimal liefen. In diesem Zusammenhang beantwortet er die Frage des Abg. Behm nach dem Nutzen für die Region. Eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur diene ja nicht allein der verbesserten Durchleitung der Transitverkehre, sondern auch der Erreichbarkeit der dortigen Standorte. Der Ostseeraum sei zwar ein wichtiger, aber auch ein am Rande liegender Raum in Europa, dessen Erreichbarkeit man verkehrlich optimieren müsse. So erfolge der Ausbau der A 7 zum einen wegen der Transitverkehre und zum anderen mit dem Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Standorte entlang dieser Autobahn. Der Nutzen der Region ergebe sich daraus, dass die entlang der Autobahn errichteten Gewerbegebiete durch Schiene oder Straße besser angebunden werden könnten. Man wisse aus Befragungen, dass die verkehrliche Erreichbarkeit für Standortentscheidungen wichtig sei. Er nennt als Beispiele den Lübecker Hafen, der durch

eine bessere Hinterlandanbindung mehr genutzt werden könne, und die Ansiedlung des Versenders Viking im Kreis Herzogtum Lauenburg, der eine hervorragende Logistik brauche. Weiterhin hebt er die Bedeutung der verkehrsmäßigen Erreichbarkeit auch für den Tourismus hervor. Eine Betrachtung, die darauf hinauslaufe, den Nutzen eines Projektes nach Regionen aufzuschlüsseln, etwa in Bezug auf Dänemark und Schleswig-Holstein, sei falsch: Man profitiere nur gemeinsam.

Er stimmt Abg. Ritzek nicht zu und sieht keine Tendenz gegen die Querung. Hinsichtlich der von Abg. Ritzek angesprochenen Finanzierungsfragen meint auch er, dass dieses Projekt kein finanzieller Selbstläufer sei. Am Ende würden EU-Mitfinanzierung oder staatliche Garantien eine Rolle spielen. Seine Auffassung sei, dass das Projekt langfristig kommen müsse. Dass die Europäische Kommission bereit sei, das Vorhaben mit 20 % zu fördern, sei in seinen Augen legitim, da sie das Zusammenwachsen Europas voranbringen müsse. Die endgültige Entscheidung werde aber von den beiden Nationalstaaten getroffen, wobei hervorzuheben sei, dass sich Schleswig-Holstein schon früh habe einbringen können und weiterhin Einfluss nehme.

An der nachfolgenden zweiten Diskussionsrunde beteiligen sich die Abg. Spoorendonk, Benker, Ehlers und Poppendiecker. Abg. Spoorendonk ist der Ansicht, Scandlines habe seine Monopolstellung ausgenutzt und mache Politik auf Kosten des Landes Schleswig-Holstein. Sie fragt nach der Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern, das andere Interessen habe. Sie sei bereit, die Fehmarnbelt-Querung als Chance zu sehen; das dürfe aber nicht zulasten anderer Projekte wie der Jütland-Verbindung gehen. Abg. Benker meint, die Fehmarnbelt-Querung sei Teil einer Achse Paris-Stockholm, und vermisst die Einbeziehung der Schweden. Abg. Ehlers stellt auf den Nutzen für die Region ab, der sich nur dann einstellen könne, wenn man über die Landesraumordnung neu diskutiere, sodass es in Bezug auf Erschließungen nicht immer nur zu Einzelfallentscheidungen kommen dürfe. Auch Abg. Poppendiecker geht auf die Arbeitsplatzsituation ein und meint, durch die Fehmarnbelt-Querung würden in der Region, die schon Arbeitsplätze verloren habe, keine Arbeitsplätze geschaffen, nur woanders. Zur Verbesserung der Situation auf Fehmarn bedürfe es der gezielten Hilfe des Landes und vor allem des Bundes. Das würde auch die Akzeptanz des Projektes auf der Insel Fehmarn verbessern. Er bitte, das in den Gesprächen in Berlin vorzutragen.

In Bezug auf die angesprochene Monopolstellung der Scandlines bezieht sich M Dr. Rohwer auf die einschlägige Rechtsprechung und betont, das Land habe keine Möglichkeit, hier Einfluss zu nehmen. Scandlines habe ein um 11 % gestiegenes Passagieraufkommen zu verzeichnen gehabt; man setze auf das Wachstum der Verkehre. Das halte er für richtig.

Er stimmt zu, dass sich die Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern bei diesem Projekt schwieriger gestalte. Länderübergreifende Projekte im norddeutschen Raum nützten den verschiedenen Regionen in unterschiedlichem Maße. So diene die bisherige A 20 der Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns an die überregionalen Verkehrsströme. Eine feste Fehmarnbelt-Querung, die in Mecklenburg-Vorpommern nicht nur positiv gesehen werde, stärke den Ostseeraum insgesamt.

Er hebt zwar hervor, dass die Abstimmung primär mit Dänemark erfolgen müsse, unterstreicht aber, dass Schweden bisher durchaus Einfluss beim Bundesverkehrsminister und bei der EU genommen habe und man Schweden als Verbündeten weiter nutzen müsse.

Er stimmt zu, dass die Realisierung dieses Projekts, Ausbau der Vogelfluglinie und feste Fehmarnbelt-Querung, nicht zulasten der Jütland-Linie gehen dürfe. Sie erfahre durch den Ausbau eines wichtigen Teilstücks, nämlich Pinneberg-Elmshorn, eine deutliche Entlastung. Es blieben aber noch weitere Engpässe in Richtung Hamburg.

Dann wendet er sich dem von der Frage des Abg. Ehlers berührten Achsenkonzept der Landesregierung zu, das auf die Nähe zu den Schienenwegen abstelle und das immer wieder zu Diskussionen zwischen dem Wirtschaftsministerium und dem Landesplanungsministerium geführt habe. Das Wirtschaftsministerium habe immer darauf verwiesen, dass Arbeitsplätze dort entstehen müssten, wo es dazu eine Chance gebe. Wenn man Autobahnen an gewissen Stellen als Entwicklungschance begreifen wolle, müsse es eine weitere Öffnung des Achsenkonzepts geben. Für den Vogelflugkorridor bedeute das, dass ohne die feste Fehmarnbelt-Querung die anderen Maßnahmen zur Stärkung nicht durchzuführen sein würden.

Hinsichtlich der Ersatzarbeitsplätze für Fehmarn ist er der Ansicht, dass man darüber erst reden könne, wenn es eine positive Grundsatzentscheidung gebe. Hier solle man nicht auf ein mögliches Bundesprogramm setzen, sondern könne auch die eigenen regionalen Strukturfördermittel einsetzen. Der Kreis Ostholstein habe zusammen mit Storstrøms Amt eine Studie erarbeiten lassen, die die Chancen des Projekts darstelle, allerdings auch Forderungen enthalte. Die Region Ostholstein solle für die feste Fehmarnbelt-Querung eintreten und er wolle diese Region dahin gehend unterstützen, dass Wertschöpfungseffekte dort verbleiben könnten.

Der Vorsitzende macht den Vorschlag, das Treffen mit dem dänischen Amtsborgmester Olsen unter Einbeziehung der regionalen Abgeordneten nach der Sommerpause auf die Tagesordnung des Ausschusses zu setzen. Der Ausschuss stimmt diesem Vorschlag zu.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Perspektiven der Hafenwirtschaft

- Jörg Rüdell, Seehafen-Geschäftsführer der Hafen- und Verkehrsbetriebe Kiel
- Manfred Evers, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft

hierzu: Umdruck 15/1860

Herr Rüdell gibt zunächst einen historischen Rückblick auf die Entwicklung des Seehafens. Nach der vorher erfolgten primär militärischen Nutzung habe der verstärkte zivile Ausbau nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem mit dem Ankauf des HDW-Geländes in Dietrichsdorf, dem heutigen Ostuferhafen, eingesetzt. Rückgrat des Kieler Hafens seien immer noch die Verbindungen nach Oslo und Göteborg. Bereits Anfang der 90er-Jahre habe man sich dem osteuropäischen Raum, das heißt dem Baltikum und Russland, zugewandt und dort gezielt akquiriert. 80 % der Ladungen aus deutschen Ostseehäfen in diesen beziehungsweise von diesem Raum würden über den Kieler Hafen verschifft. Quelle beziehungsweise Ziel dieser Ladungen seien Westdeutschland oder Westeuropa. Heute verfüge Kiel über das mit Abstand dichteste Liniennetz mit hoher Abfahrtsfrequenz nach Osteuropa. Der Osteuropaverkehr sei heute ebenso umfangreich wie der Skandinavienverkehr und trage ungefähr ein Drittel, nämlich 2 Millionen t, zum Gesamtumschlag bei, wobei man die Größe Kiels insofern relativieren müsse, als Kiel zwar 5,3 Millionen t umschlage, Lübeck aber das Fünffache. Die Linie mit dem stärksten Aufkommen sei Kiel-Klajpeda, auf der 2001 1,3 Millionen t verschifft worden seien.

Dass Kiel diese Position auch gegenüber Saßnitz-Mukran habe erlangen können, beweise, dass die Gesamttransportkette und die Anbindung Kiels an das westdeutsche beziehungsweise westeuropäische Hinterland und nicht die Länge des Seeweges entscheidend seien. Hauptkonkurrent seien nicht die anderen Häfen, sondern der Transport auf dem Landweg. So sei der Landweg nach Russland durch Sozialdumping sehr günstig.

Osteuropa sei der mit Abstand wichtigste Wachstumsmarkt. Allein Russland mit seinen 150 Millionen Menschen habe einen gewaltigen Nachholbedarf bei Konsum- und Investitionsgütern und zu einer demokratischen und wirtschaftlich stabilen Entwicklung dieses Landes gebe es keine Alternative. Die Aufnahme der baltischen Staaten in die EU werde einen wirtschaftlichen Schub auslösen.

Dieser Entwicklung habe Kiel mit der Erweiterung des Ostuferhafens Rechnung getragen; die Entscheidung gegen den denkmalgeschützten Bunker Kilian sei richtig gewesen. Zudem unterhalte man Büros in Tallinn und Riga und werde eines in Petersburg errichten; denn die Präsenz vor Ort sei angesichts der sich schnell wandelnden Bedingungen sehr wichtig.

Er kommt auf die Unterstützung durch die Politik zu sprechen und verweist darauf, dass die Landesregierungen in Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg sich zum Wohl ihrer Häfen massiv engagierten. So bemühe sich Mecklenburg-Vorpommern mit Ministerpräsident Ringstorff an der Spitze sehr darum, dass Saßnitz Endpunkt einer Eisenbahnfäherverbindung zwischen dem nordrussischen Usluga und einem deutschen Ostseehafen werde. Dabei handle es sich um ein direkt unter der Aufsicht Putins stehendes Prestigeprojekt. Es gehe auch darum, den Raum von Kaliningrad mit dem Kernland zu verbinden. Er sei der Auffassung, dass Kiel als Endhafen besser geeignet sei; man sei auch schon in Moskau vorstellig geworden. Man wünsche sich, dass die Landesregierung dem Raum Baltikum/Russland eine höhere Priorität zuerkennen möge. Damit man aktuelles Wissen über die dort herrschenden Strukturen und Entwicklungen bekommen könne, schlägt er die Einrichtung eines Osteuropa-Referates im Wirtschaftsministerium vor.

(Abg. Ehlers übernimmt den Vorsitz)

Eingangs weist Herr Evers darauf hin, dass er im Vorstand des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe für die Belange Schleswig-Holsteins zuständig sei. Bei seinem Vortrag bezieht er sich auf die in Umdruck 15/1860 enthaltenen Unterlagen, auf die insofern verwiesen wird. Hinsichtlich des Tourismusfaktors, den die schleswig-holsteinischen Seehäfen darstellten, nennt er ergänzend die Zahl von 7,4 Millionen Passagieren, von denen der größte Teil in Puttgarden zu verzeichnen gewesen sei. Beim Güterumschlag der deutschen Ostseehäfen sei es wichtig, zwischen Massengut und Stückgut zu unterscheiden und zu sehen, dass der hohe Stückgutanteil der schleswig-holsteinischen Häfen eine hohe Wertschöpfungsfunktion bedeute, da der Umschlag der Stückgüter im Vergleich zu den Massengütern Arbeitskräfte im Verhältnis von 3:1 und auch mehr Material erfordere. Dagegen entfalle der Umschlag in Rostock zur Hälfte auf Massengüter wie Öl oder Kohle. Dieser Tatbestand verdiene vor dem Hintergrund von Subventionen Beachtung und man müsse fragen, ob Subventionen Häfen mit einer hohen Wertschöpfungsfunktion zugute kämen. In Bezug auf die Prognose über die Entwicklung des Güterverkehrs, die den baltischen Staaten und Russland einen Zuwachs um den Faktor 2,37 zuweist, meint er, dass man aufgrund der dort noch vorhandenen mafiösen Strukturen und der Mängel der Infrastruktur Geduld haben müsse. Auch der Seehafen Lübeck verfüge über ein Auslandsbüro, das sich der baltischen Staaten und Russlands annehme, und man habe eine Umschlagsgesellschaft in Polen gegründet. In diesem Zusammenhang spricht er die Wettbewerbs-

verzerrung durch die den ostdeutschen Häfen gewährten Subventionen an und nennt zum Vergleich die durchschnittlichen Förderraten in verschiedenen Bundesländern: Sie betragen in Mecklenburg-Vorpommern 75 %, in Hamburg 50 %, in Bremen 80 %, in Niedersachsen 50 % und in Schleswig-Holstein zwischen 20 und 25 %. Er wolle keine Subventionen für seinen Hafen fordern, sondern den Abbau der Subventionen bei den anderen.

Herr Rüdell bestreitet die einer Studie des BMVBW entnommene Prognose, die für Saßnitz-Mukran bis 2015 einen Zuwachs von 12,5 Millionen t und für Kiel nur einen Zuwachs von 7,6 Millionen t vorsieht, und bemerkt, dass diese von Professor Breitzmann in Rostock erstellte Studie eine politische Studie sei. Herr Evers stimmt zu und hebt auf die Prognose für die Fähr- und Ro-/Ro-Verkehre von Russland und den baltischen Staaten ab, die von 1,3 Millionen t 1999 auf 5,18 Millionen t 2015 steigen sollten. Seiner Ansicht nach seien die Osteuropaverkehre zu niedrig angesetzt, was sich auch in unterschiedlichen Schätzfaktoren, 5 oder 10, ausdrücke. Es sei aber der Anteil der Osteuropaverkehre innerhalb des Gesamtwachstums aller Verkehre zu relativieren. Ferner sei das Wachstum im Segment der Osteuropaverkehre mit Risiken behaftet. Hierbei sei an den Abstand beim Bruttosozialprodukt zwischen vor allem Russland und den nordeuropäischen Ländern und an die Inflationsrate dort von 20 % zu denken.

Die Osterweiterung der EU könne sowohl Chancen als auch Risiken mit sich bringen. Zu den sozialen Leistungsunterschieden stellt er fest, dass es eine Angleichung der sozialen Strukturen und eine Anpassung der Löhne in den betreffenden Ländern geben müsse. Die Produktion dürfe nicht vollständig in solche Billiglohnländer wechseln, obwohl das unter dem Gesichtspunkt eines steigenden Bedarfs an Logistikdienstleistungen für die Häfen auch positiv sei. Als weiteren Punkt bei den Risiken hebt Herr Evers die Umlenkung von Fördermitteln hervor, da das Verhältnis der Verteilung von GA-Fördermitteln von neuen zu alten Bundesländern schon jetzt 90:10 betrage. Der Lübecker Hafen sei zwar dabei, die Verkehre zu den baltischen Staaten und zu Russland auszubauen, müsse aber auch das Wachstum der traditionellen Routen, nach Finnland und Schweden, bewältigen. Es komme darauf an, Verkehre sinnvoll zu steuern, Infrastrukturmaßnahmen zu koordinieren und Fördermittel sachgerecht auf die schleswig-holsteinischen Häfen zu verteilen.

Man habe logistische Kompetenz aufgebaut und sei zu einem Logistik-Provider geworden, sodass man Einfluss auf Transportketten nehmen und Warenströme in Europa steuern könne. In diesem Bereich werde sich der Wettbewerb zwischen den Häfen abspielen. Ein Großteil der Verkehre des Lübecker Hafens sei allerdings umlenkfähig auf Nordseehäfen. Ordnungspolitischer Handlungsbedarf stelle sich schon jetzt mit Blick auf niederländische und belgische Häfen, würde sich aber verstärkt mit der Osterweiterung ergeben. Es gelte, die diesbezüglichen Verzerrungen des Wettbewerbs zurückzufahren.

Wie schon Herr Rüdell ist auch er der Ansicht, dass man eine noch größere Unterstützung durch die Politik benötige.

Abg. Dr. Kötschau fragt nach konkreter politischer Unterstützung, nach dem Hafen vor Kaliningrad, Baltijsk, und nach der Möglichkeit gemeinsamer Büros der Häfen von Kiel und Lübeck. Herr Rüdell schätzt die Möglichkeit gemeinsamer Büros gering ein, da ja beide Konkurrenten seien. Hinsichtlich der politischen Unterstützung unterstreicht er, dass sie in Mecklenburg-Vorpommern ungleich größer als in Schleswig-Holstein sei und dass er sich eine höhere Priorität für das Baltikum und die GUS-Staaten wünsche. Er würde es begrüßen, wenn, über die bisherige hervorragende Zusammenarbeit mit dem Ministerium hinausgehend, für diese Gebiete mehr Kompetenz, etwa durch Einrichtung eines Osteuropa-Referates, aufgebaut werden könne. Auf die Frage nach dem Kaliningrader Hafen eingehend, betont er, dass das uninteressant sei, weil das Ladungsaufkommen nicht zufrieden stellend sei. Die Russen sähen den Hafen unter politischen Gesichtspunkten, als Möglichkeit der Anbindung dieser Enklave an das Kernland. Die Nachfrage der Abg. Dr. Kötschau, ob er Kontakt mit dem stellvertretenden Bürgermeister von Baltijsk, Kozhelev, habe, verneint er, weil die Akteure in Moskau oder St. Petersburg wichtiger seien. Herr Evers ergänzt, dass der Hafen von Kaliningrad aus logistischer Sicht auch zukünftig keine große Bedeutung haben werde. Aufgrund eigenen Datenmaterials könne er gesicherte Aussagen über die Entwicklung von Warenströmen treffen, die sich auf St. Petersburg und die GUS konzentrieren würden.

Zur Frage des Abg. Ritzek nach dem Umschlagsrückgang im Lübecker Hafen sagt Herr Evers, dieser sei besonders auf den Rückgang bei Papier zurückzuführen. Es handle sich zudem um einen konjunkturellen Einbruch, der im nächsten Jahr überwunden sei. Den Danziger Hafen, den Abg. Ritzek angesprochen hat, werde man insofern beobachten, als dorthin kein Ladungspotenzial der schleswig-holsteinischen Häfen umgelenkt werde. In Hinsicht auf die ebenfalls von Abg. Ritzek thematisierte Fehmarnbelt-Querung unterstreicht er, dass man sie nicht für erforderlich halte, da sie keine Wirtschaftsräume verbinde und keinerlei Erhöhung der Ladungspotenziale bewirke. Das alternative Fährkonzept, das unter großer Anstrengung der Häfen zustande gekommen sei, zeige, dass man den gleichen Effekt, der durch die Brücke bewirkt werde, auch mit Schiffen erzielen könne, weise gegenüber der Brücke einen günstigeren Kosten-Nutzen-Faktor auf und biete eine bessere Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals. In Bezug auf die als letzten Punkt von Abg. Ritzek genannte Maut vertritt er den Standpunkt, dass sie nicht allein in Deutschland, sondern europaweit eingeführt werden müsse. In den anderen Ländern seien nur wenige oder gar keine Straßen mautpflichtig. Sonst bestehe die Gefahr, dass Verkehre, etwa auf Nordseehäfen, umgelenkt würden. Das betreffe rund 8 % des Trailer-Verkehrs. Die Einwände, die die Häfen beim Bundesverkehrsministerium vorgetragen hätten, seien nicht berücksichtigt worden. Zur von Abg. Greve genannten Fremdsprachenproblematik

betont er, das Englische werde vorherrschend bleiben. Man habe aber auch viele Mitarbeiter eingestellt, die des Russischen mächtig seien. Abschließend geht er auf die von Abg. Benker angesprochene Kooperationsmöglichkeit mit kleineren Häfen wie Neustadt oder Flensburg ein und betont, diese ergebe sich nicht, weil das Synergiepotenzial nicht gegeben sei. Herr Rüdel ergänzt hinsichtlich der Fremdsprachen, dass man für das Büro in Tallinn und in Riga einheimische Kräfte rekrutiert habe, die auch über Kenntnisse des dortigen Marktes verfügten. Er verweist auf die Politik der russischen Regierung, wonach der Verkehr von und nach Russland durch russische Häfen abgewickelt werden müsse. Zur Entlastung des Petersburger Hafens werden ein neuer großer Hafen in Usluga gebaut, der 2015 fertig gestellt sein werde. Die Nachfrage des Abg. Ritzek nach der Zusammenarbeit mit den Schleswig-Holstein-Büros beantwortet er mit dem Hinweis, das sei in Riga der Fall, ansonsten arbeite man mit der Industrie- und Handelskammer zusammen.

AL Dr. Eggers ergänzt zum Thema politische Unterstützung, dass auch das Ministerium im baltischen Raum und Russland erhebliche Entwicklungschancen sehe, dass eine Reise des Wirtschaftsministers in die baltischen Staaten und nach Russland in der Planung sei und dass man auf diesem Wege die schleswig-holsteinischen Häfen unterstützen wolle.

In einer weiteren Nachfrage hebt Abg. Poppendiecker auf den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals ab. Herr Evers erwartet sich davon eine positive Auswirkung auf die Hinterlandanbindung im Rahmen des Modal Split, der Aufspaltung auf die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenwasserstraße, da man das prognostizierte Ladungsaufkommen nicht allein über die Straße abwickeln könne.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Verschiedenes

RL Schmidt Holländer weist auf die zwei verteilten Papiere mit den Programmentwürfen für die Reise nach Kaliningrad und Danzig hin, die am 22. April beginnen solle. Jeweils ein ganzer Tag werde für die Anreise mit dem Bus benötigt. Änderungswünsche könnten noch berücksichtigt werden.

Ferner gibt sie zwei Termine bekannt. Die erweiterte Sitzung, auf der der Entwurf eines Arbeitsprogramms mit Pommerania aufgestellt werden solle, solle am 11. März von 18 bis 20 Uhr im Landeshaus stattfinden. Das vom Vorsitzenden angeregte europapolitische Kolloquium solle am 30. Oktober mit einer Veranstaltung zum Thema „Die regionale Dimension im europäischen Einigungsprozess“ zum ersten Mal abgehalten werden. Diese gemeinsam mit der Europäischen Akademie in Sankelmark durchgeführte Tagung werde gegen 10 Uhr beginnen und ungefähr einen halben Tag dauern.

Abg. Dr. Kötschau findet den Zeitraum von anderthalb Tagen, den man sich für Kaliningrad nehmen wolle, „blamabel wenig“, da man in dieser kurzen Zeit keine vernünftige Arbeit leisten könne.

Auf eine entsprechende Frage des Abg. Benker erklärt RL Schmidt Holländer, die Kosten für die Teilnahme an den Konferenzen über Schiffsicherheit würden übernommen, es sei aber noch zu klären, aus welchem Budget die Mittel genommen würden. Ferner erläutert sie, dass die stellvertretenden Mitglieder des Ausschusses an der Reise nach Kaliningrad nicht teilnehmen könnten, da das Kontingent erschöpft sei. Abg. Poppendiecker ergänzt, dass seine Teilnahme nach Rücksprache mit dem Präsidenten ermöglicht worden sei, da die Anwesenheit eines Vertreters des Eingabenausschusses erwünscht sei.

Der stellvertretende Vorsitzende, Abg. Ehlers, schließt die Sitzung um 12:47 Uhr.

gez. Rolf Fischer
Vorsitzender

gez. Claus Ehlers
Stellv. Vorsitzender

gez. Petra Tschanter
Geschäfts- und Protokollführerin