

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

6. Sitzung

am Mittwoch, dem 31. Mai 2000, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

| | |
|---|--|
| Roswitha Strauß (CDU) | Vorsitzende |
| Hermann Benker (SPD) | |
| Birgit Herdejürgen (SPD) | |
| Wilhelm-Karl Malerius (SPD) | in Vertretung von Klaus-Dieter Müller |
| Thomas Rother (SPD) | |
| Bernd Schröder (SPD) | |
| Uwe Eichelberg (CDU) | |
| Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU) | - zeitweise - |
| Brita Schmitz-Hübsch (CDU) | |
| Gero Storjohann (CDU) | in Vertretung von Dr. Trutz Graf Kerksenbrock - zeitweise - |
| Dr. Heiner Garg (F.D.P.) | in Vertretung von Christel Aschmoneit-Lücke |
| Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) | |

Weitere Abgeordnete

Wolfgang Fuß (SPD)
Heinz Maurus (CDU)
Lars Harms (SSW)

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

| Tagesordnung: | Seite |
|---|--------------|
| 1. Bericht des MWTV über das Ergebnis des Gesprächs mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG | 4 |
| 2. Bericht des MWTV über den Zustand der Bahntrassen und zum Handlungsbedarf | 8 |
| 3. Bericht des MWTV über Konsequenzen aus dem Unglück auf der B 76 bei Eutin | 10 |
| 4. Sachstandsbericht des MWTV über den tidefreien Zugang zum Anleger Wittdün auf Amrum | 11 |
| 5. Anhörung zu der geplanten Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll | 14 |
| 6. Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für den Datenschutz bei dem Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages | 15 |
| Drucksache 15/10 | |
| 7. Terminplanung für das zweite Halbjahr 2000 | 17 |
| 8. Verschiedenes | 18 |

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV über das Ergebnis des Gesprächs mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG

M Dr. Rohwer führt einleitend aus, dass der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Herr Mehdorn, in seinem Gespräch mit der Landesregierung am 11. Mai d.J. unmissverständlich erklärt habe, dass die Bahn bis 2004 ein Defizit in Höhe von 8,4 Milliarden DM ausgleichen wolle, was sowohl Maßnahmen auf der Ausgaben- wie auf der Einnahmenseite betreffe. Zu diesen Maßnahmen gehörten die Weiterentwicklung der Führungsstruktur der Bahn, die so genannte Mittelstandsoffensive, hinter der sich das REGENT-Konzept verberge, marktorientierte Angebote im Personenverkehr sowie ein Bahnhofsprogramm. Die Landesregierung habe deutlich gemacht, dass man zwar akzeptiere, dass die Bahn schwarze Zahlen schreiben müsse, dass dies aber nicht zulasten der Fernverbindungen in Schleswig-Holstein und nicht zulasten der Qualität des Schienenpersonennahverkehrs gehen dürfe. Damit im Zusammenhang stünden auch die Punkte Trassenzustand und Trassenpreise.

Zum Fernverkehr habe die Bahn versichert, dass es in diesem Jahr zum Zeitpunkt des Fahrplanwechsels bei den Fernverbindungen keine Einschränkungen geben werde. Eine gewisse Ausnahme betreffe den InterRegioverkehr auf der Strecke Lücke - Bad Kleinen. Diese Verbindung werde bekanntlich eingestellt, gehöre aber nicht zum Fernverkehr im klassischen Sinn. Das gleiche gelte auch für den „Shuttle“, der zwischen Lübeck und Hamburg verkehre. Dieser „Shuttle“ werde wohl wirtschaftlich nicht aufrechtzuerhalten sein. Das Land Schleswig-Holstein werde hier nach Alternativen suchen müssen, wie man zum einen vielleicht sogar einen weiteren durchgeführten Zug in Richtung Kopenhagen auf die Strecke bringen könne, und zum anderen, wie die Anschlusszeiten in Lübeck verbessert werden könnten. Der letzte Punkt betreffe insbesondere die Einführung des Halbstundentaktes, der die erforderliche Flexibilität gewährleiste, um auch in Hamburg die Zuganschlüsse zu erreichen.

Von diesen zuvor genannten Einschränkungen abgesehen habe Herr Mehdorn versichert, dass Flensburg, Westerland, Kiel und Lübeck auch künftig durch Fernverbindungen der Bahn bedient würden. Diese Zusicherung gelte bis zum Ende des Jahres 2001. Planungen für die Zeit nach 2001 sollten auch auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsrechnungen der Bahn in einer

Arbeitsgruppe erörtert werden, die bereits gebildet worden sei. In dieser Arbeitsgruppe werde es darum gehen, die Pläne der Bahn zu diskutieren und gegebenenfalls dann, wenn hier Zugverbindungen tatsächlich eingeschränkt werden sollten, neu zu überlegen, ob die eine oder andere Verbindung dadurch gesichert werden könne, dass das Land den Nahverkehrsanteil, den diese Fernverbindungen in Schleswig-Holstein ja auch hätten, aus Regionalisierungsmitteln stützte. Dieser Weg könne aber nur dann beschritten werden, wenn dadurch tatsächlich an anderer Stelle Nahverkehrsverbindungen eingespart würden. Er, M Dr. Rohwer, wolle an dieser Stelle gern seinen aber im Übrigen nicht für eine Veröffentlichung geeigneten Eindruck wiedergeben, dass insbesondere Flensburg wohl über 2001 hinaus vollständig gesichert bleibe. Weil er jedoch Herrn Mehdorn gegenüber zugesichert habe, vor Abschluss der anstehenden gemeinsamen Gespräche nicht mit der Darstellung von Einzelaspekten „nach außen“ zu gehen, sondern dies erst nach der Erarbeitung eines „Gesamtpaketes“ öffentlich machen zu wollen, bitte er an dieser Stelle um interne Behandlung dieser Information. Über die Arbeit der Arbeitsgruppe sowie über Ergebnisse werde er den Wirtschaftsausschuss zu gegebener Zeit gern informieren.

Zum Stichwort „Mittelstandsoffensive“ verweist M Dr. Rohwer sodann auf die von ihm in einer Sitzung des Wirtschaftsausschusses bereits genannten sieben Strecken, die in Schleswig-Holstein für eine Überführung in ein Regionalnetz zur Diskussion stünden. Diese Pläne bestünden fort und Herr Mehdorn habe der Landesregierung zugesichert, dass dies in einer Form geschehen werde, die den Wettbewerb nicht beeinträchtige. Wenn auch grundsätzlich nach den Vorstellungen der Bahn die Bildung einer solchen Gesellschaft unter der unternehmerischen Führung der Bahn stehen müsse, habe Herr Mehdorn doch Gesprächsbereitschaft in dem Sinne signalisiert, dass in der genannten Arbeitsgruppe darüber gesprochen werden könne, inwieweit möglicherweise aufgrund der in Schleswig-Holstein gegebenen spezifischen NE-Bahnstruktur mit der AKN und anderen ein anderes Modell realisiert werden könne. Die Landesregierung habe der Bahn gegenüber deutlich gemacht, dass Schleswig-Holstein alle Strecken konsequent in den Wettbewerb geben werde, dass man allerdings bereit sei, mit allen Partnern - mit der Bahn und mit allen anderen Gesellschaften, die hier infrage kämen - in den nächsten Monaten Gespräche zu führen, bevor das Wettbewerbskonzept verabschiedet werde. Die Bahn wisse also sehr genau, dass dann, wenn sie sich in der Arbeitsgruppe nicht kurzfristig den schleswig-holsteinischen Interessen öffnen würde, die landesseitigen Ausschreibungen als erstes die Strecken beträfen, die der Bahn besonders „wehtäten“. Es werde abzuwarten bleiben, wie die Bahn darauf reagiere, aber er, M Dr. Rohwer, habe den Eindruck gehabt, dass diese schleswig-holsteinische Haltung von der Bahn sehr gut verstanden worden sei. Aber trotzdem würden die Verhandlungen sicherlich sehr schwierig werden.

Zur Rendsburger Hochbrücke - so fährt M Dr. Rohwer - habe man im Grunde eine doppelte Vereinbarung getroffen, und zwar habe man nicht nur gesagt, dass die Planung für eine neue Querung des Kanals so schnell wie möglich aufgenommen werden müsse, sondern man habe auch betont, dass die laufende Sanierung der Hochbrücke beschleunigt werden müsse. Hier gebe es bekanntlich einen Streit darüber, was die Wasser- und Schifffahrtsdirektion diesbezüglich bezahlen müsse und was die Bahn selbst zu tragen habe. Es gebe aber auch noch die offene Frage, was geschehen müsse, damit diese Brücke nicht nur wieder zweigleisig befahrbar werde, sondern auch ihre Leistungsfähigkeit für die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre durch die feste Øresund- und die Große-Belt-Querung gegeben sei. Hier müsse noch ein Finanzierungsschlüssel zwischen dem Bund und der Bahn AG gefunden werden.

Weiter habe Herr Mehdorn berichtet, dass die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Berlin innerhalb der nächsten vier Jahre auf 1:33 Stunden gebracht werde. Diese vier Jahre insgesamt seien erforderlich, weil eine Vielzahl von Bahnübergängen zu beseitigen seien, für die zunächst Planungsverfahren laufen müssten. Die Maßnahmen würden sukzessive durchgeführt, sodass auch schon vor Ablauf der vier Jahre gewisse Beschleunigungen bei der Fahrzeit erreicht würden.

Weitere Themen bei dem Gespräch seien die Engpassbeseitigung Elmshorn/Pinneberg gewesen, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck. Herr Mehdorn habe zugesagt, diese Punkte so zügig wie möglich abzuwickeln. Weiter seien die Hauptbahnhöfe in Kiel und in Lübeck Thema des Gesprächs gewesen. Während man davon ausgehe, dass die Sanierung des Kieler Hauptbahnhofs nunmehr im Sommer 2001 abgeschlossen sei, sei man bezüglich des Lübecker Hauptbahnhofs auch noch einmal in einem Nachgang zu dem Gespräch zu einer vernünftigen Lösung kommen, die erwarten lasse, dass auch diese Maßnahme nunmehr schnell auf den Weg gebracht werde.

Auf Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch nach dem Zeitraster für die Engpassbeseitigung Pinneberg/Elmshorn erwidert zunächst RL Reiff, dass das MWTV davon ausgehe, dass noch in diesem Jahr beziehungsweise Anfang des nächsten Jahres das Planfeststellungsverfahren laufen werde, sodass im Jahr 2002 mit der Maßnahme baulich begonnen werden könne. - M Dr. Rohwer erklärt, dass Finanzierungsmittel für den ersten Bauabschnitt aus dem Investitionsprogramm des Bundes zur Verfügung stünden sowie ab 2003 Finanzmittel aus dem Anti-Stauprogramm. Im Anti-Stauprogramm seien bekanntlich 200 Millionen DM für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck sowie für die Engpassbeseitigung Pinneberg/Elmshorn vorgesehen.

Auf Fragen von Abg. Eichelberg stellt M Dr. Rohwer zum Streckenabschnitt Lübeck - Bad Kleinen zunächst klar, dass seine diesbezügliche Aussage nur für den Fernverkehr gelte, der dort hochgradig unwirtschaftlich sei. Selbstverständlich laufe der Nahverkehr dort weiter und müsse die Strecke nicht nur erhalten bleiben, sondern sie werde sogar ausgebaut. - Mit Blick auf die Westküstenlinie trägt Abg. Eichelberg sodann ihm vorliegende Informationen vor, nach denen das Aluminiumwerk in Tondern, das gegenwärtig stark auf den mitteleuropäischen Markt dränge, allein 1 Million t nach Rostock per Schiene befördern wolle. Er fragt nach hierzu vorliegenden Erkenntnissen beim MWTV. - M Dr. Rohwer unterstreicht die Bedeutung der Westküstenmagistrale, die auch von seinem Haus als Zukunftsstrecke behandelt werde. Deswegen werde man sie auch in die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan geben. Wenn ihm die von Abg. Eichelberg erwähnten Informationen auch persönlich nicht bekannt seien, stelle sich für ihn doch die Frage, ob es realistisch sei, dass künftig in einem größeren Maße Güterverkehre über die Westküstenlinie abgewickelt würden. Sollten Abg. Eichelberg zu den Absichten des Aluminiumwerkes in Tondern weitere Details bekannt sein, wäre er - so M Dr. Rohwer hierzu abschließend - für entsprechende Hinweise dankbar.

Zur Rendsburger Hochbrücke erwidert AL Dr. Eggers auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, dass über die Maßnahmen bis zum Jahre 2001/2002 hinaus noch an weiteren Verstärkungen gearbeitet werde. Diesbezügliche Planungen der DB liefen. Streitig sei hier jedoch zwischen der DB AG und der WSD, wer die Kosten hierfür trage. Die WSD gehe davon aus, sie habe nur Maßnahmen zu gewährleisten, die den planfestgestellten Zustand der Brücke einschließlich ihrer Tragfähigkeit betreffen. Wenn die DB jetzt eine weitere Verstärkung fordere, müsse sie - so die Auffassung der WSD - nach dem Bundeswasserstraßengesetz auch die daraus resultierenden zusätzlichen Kosten tragen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV über den Zustand der Bahntrassen und zum Handlungsbedarf

M Dr. Rohwer führt aus, dass bei den Trassen zwischen den Abschnitten unterschieden werden müsse, die gegenwärtig befahren würden beziehungsweise die man kurzfristig reaktivieren wolle, und denen, die im Moment nicht befahren würden, die aber für künftige erweiterte Verkehre in einem solchen Zustand gehalten werden müssten, der es erlaube, sie ebenfalls reaktivieren zu können. Die drei größten Hindernisse im Trassenbereich, die man so schnell wie möglich lösen wolle, beträfen die hinlänglich bekannten Strecken Lübeck - Hamburg, die Engpassbeseitigung Pinneberg/Elmshorn und die Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg. Auch bezüglich der Strecke Neumünster - Bad Segeberg befinde man sich in Gesprächen mit der Bahn mit dem Ziel, so schnell wie möglich eine Reaktivierung dieser Strecke zu erreichen, damit die dort geplanten Verkehre im nächsten Jahr laufen könnten. Ein wichtiger Punkt sei auch die Strecke Kiel - Lübeck, die zwar eingleisig in einem guten Zustand sei, die aber wegen teilweise fehlender Zweigleisigkeit bekanntlich den angestrebten 30-Minuten-Takt nicht erlaube. Zur Erreichung des 30-Minuten-Taktes auf dieser Strecke sei deshalb auch einschließlich der Elektrifizierung dieser Strecke die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan erfolgt.

Nach wie vor habe man jedoch leider keine flächendeckend detaillierte Übersicht der Bahn über den Zustand der Trassen in Schleswig-Holstein. Dieses Problem hätten übrigens alle Bundesländer, weil die Bahn diese Übersichten einfach nicht vorlege. Bedauerlicherweise bekomme man die diesbezüglichen Daten immer nur stückweise und bezogen auf bestimmte Streckenabschnitte. Zurzeit erwarte man Informationen der Bahn darüber, welche Strecken in Schleswig-Holstein in den nächsten fünf Jahren nach In-Kraft-Treten des neuen integrierten Taktfahrplanes ab 2002 in welchem Zustand mit welchen möglichen Geschwindigkeiten zur Verfügung stünden. Wenn diese Information durch die Bahn wiederum unbefriedigend ausfallen werde, werde man im Herbst d.J. sicherlich noch eine Trassenkonferenz durchführen müssen.

Bezüglich der zukünftigen Reaktivierung weiterer Strecken befinde man sich jedoch kurz vor dem erfolgreichen Abschluss eines Trassensicherungsvertrages mit der Bahn, in den bestimmte Strecken mit bestimmten Konditionen aufgenommen würden und durch den zum Beispiel erreicht werde, dass solche Strecken wie Niebüll - Flensburg und andere dann künftig auch zur Verfügung stünden.

RL Reiff trägt sodann zu den Einzelheiten des Trassensicherungsvertrages vor, dass es in Schleswig-Holstein acht verschiedene Strecken gebe, die im Wesentlichen stillgelegt seien, die aber als Bahntrasse noch erhalten seien, bei denen jetzt sichergestellt werden solle, dass die Bahn kein Entwidmungsverfahren einleite oder Strecken zurückbaue, soweit es dort noch Gleisanlagen gebe. Dies sei natürlich kostspielig, sodass es erforderlich sei, einen Trassensicherungsvertrag abzuschließen. Kostenträchtig sei dies insoweit, als die Trassen zum Teil öffentliche Wege kreuzten, die Bahn diese Kreuzungen jedoch schnell abstoßen wolle. Das MWTV habe sich deshalb jede einzelne Strecke genau angesehen und erhoben, wie viele Kreuzungen jeweils bestünden, wie hoch die Unterhaltungskosten seien, um diese Kreuzungen in ihrem Zustand zu belassen, bis man Klarheit darüber habe, ob man sich für eine Reaktivierung entscheide oder dagegen. Dieser Trassensicherungsvertrag stehe kurz vor dem Abschluss und werde wohl noch vor der Sommerpause unterschriftsreif vorliegen. Dieser Vertrag erfasse die Strecken Itzehoe - Edendorf, Hohenlockstedt - Wrist, Wilster - Brunsbüttel-Süd, St. Michaelisdonn - Brunsbüttel-Nord (Anschlussstelle Condea), Ratzeburg - Hollenbek, Neumünster - Ascheberg, Flensburg-Weiche - Flensburg-Alter Bahnhof und Flensburg-Weiche - Lindholm.

Die Frage von Abg. Fuß betreffend die Strecke Ratzeburg - Hollenbek, die nach Auffassung des Fragestellers als Option nur dann Sinn mache, wenn sie in Zukunft auch für den Güterverkehr genutzt werden könne und wenn in der Verlängerung Rückbaumaßnahmen auf dem Gebiet von Mecklenburg-Vorpommern nicht weiter verfolgt würden, wird von den Vertretern des MWTV nach entsprechenden Recherchen schriftlich beantwortet werden.

Auf weitere Fragen erwidert RL Reiff, dass der Trassensicherungsvertrag einen Zeitraum von fünf Jahren umfasse. Der Landesweite Nahverkehrsplan solle ja überprüft werden und in diesem Zusammenhang werde dann zu entscheiden sein, welche Streckenoptionen Wirklichkeit würden und welche nicht. Bezüglich der Abschnitte nach Brunsbüttel-Süd und Brunsbüttel-Nord sei es zwar richtig - so RL Reiff auf eine Frage von Abg. Malerius weiter -, dass diese Strecken noch unter Verkehr stünden, dass das MWTV aber davon wisse, dass die Bahn diesbezüglich Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anstelle, und man befürchte, dass es Ansätze geben könne, diese Strecken ebenfalls stillzulegen. Insofern handele es sich hierbei um eine Vorsorgemaßnahme, die bei Vorlage des Trassensicherungsvertrages aber noch einmal im Detail erläutert werden könne. - Auf Wunsch der Vorsitzenden, Abg. Strauß, sagt RL Reiff eine schriftliche Auflistung der im Trassensicherungsvertrag vorgesehenen Strecken, einschließlich betroffener Weichen, als Arbeitsmaterial für die Ausschussmitglieder zu.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV über Konsequenzen aus dem Unglück auf der B 76 bei Eutin

M Dr. Rohwer erklärt einleitend, dass der schwere Unfall auf der B 76 Veranlassung gegeben habe, danach zu fragen, ob es in dem Bereich in der Vergangenheit einen Unfallschwerpunkt gegeben habe und ob in dem Abschnitt bauliche Mängel bestehen würden. Wenn auch die abschließenden Feststellungen zur Frage der Schuld an dem Unfall noch nicht vorlägen, verdichteten sich doch die Hinweise darauf, dass hierbei doch persönliche Einflüsse entscheidend gewesen seien.

Unabhängig von den bereits in der Presse dargestellten Maßnahmen zum künftigen Ausschluss von Behinderungen der Rettungsarbeiten durch von den Medien gecharterte Hubschrauber macht M Dr. Rohwer deutlich, dass es in dem hier in Rede stehenden Unfallabschnitt auf der B 76 keine Geschwindigkeitsbeschränkung und kein Überholverbot gebe. Allerdings dürften LKWs über 7,5 t auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften offiziell nur 60 km/h fahren. Die B 76 sei insgesamt eine hoch belastete Bundesstraße und weise heute gegenüber den Zahlen von '95 in der Verkehrszunahme ein Plus von 6 bis 8 % auf. Der Streckenabschnitt weise jedoch keine Unfallhäufigkeit aus.

Zum baulichen Standard des hier in Rede stehenden Streckenabschnitts sei zu sagen, dass die Fahrbahnbreite dort 7 m betrage, was dem Zustand vieler Bundesstraßen in Schleswig-Holstein entspreche. Es gebe jedoch Überlegungen, in der mittelfristigen Bauplanung in den Bereichen, wo dies möglich sei, gegebenenfalls auf 8 m zu verbreitern. Gegenwärtig werde diese Frage für den gesamten Abschnitt der B 76 von Lübeck bis nach Kiel überprüft. Er, M Dr. Rohwer, werde sich die Ergebnisse genau ansehen und dann entscheiden, ob gegebenenfalls welche Abschnitte entsprechend verbreitert werden müssten. Aber sowohl solche baulichen Maßnahmen als auch das verstärkte Bemühen, LKW-Verkehre auf Autobahnen zu verlagern, und strengere Verkehrskontrollen vornehmlich bei LKWs als Konsequenzen aus schweren Verkehrsunfällen würden es letztlich nicht ausschließen können, dass sich solche schrecklichen Unfälle ereigneten.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Sachstandsbericht des MWTV über den tidefreien Zugang zum Anleger Wittdün auf Amrum

RL Dr. Jenisch schildert die Sachlage und erklärt in diesem Zusammenhang, dass die Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft in der Vergangenheit erforderliche Unterhaltungsbaggerungen in der Zufahrt zum Wittdüner Hafen auf eigene Kosten vorgenommen habe, wozu sie nicht verpflichtet sei, weil diese Maßnahme nach dem Bundeswasserstraßengesetz in die Zuständigkeit des Bundes falle. Durch die Privatisierung des Hafens Dagebülls und auch durch laufende Überlegungen, sich von der Eisenbahnlinie zu trennen, befinde sich die Wyker Dampfschiffahrtsgesellschaft gegenwärtig in einer Phase der Neuorientierung und wolle sich auf ihr Kerngeschäft beschränken; sie lehne es deshalb ab, diese Unterhaltungsbaggerungen auch zukünftig auf eigene Kosten fortzusetzen. In Konsequenz dieser Sachlage sei man an das MWTV mit der Frage herangetreten, inwieweit diese Maßnahme im Rahmen des Küstenschutzes geregelt werden könne oder inwieweit man den Bund hierzu heranziehen könne.

Der MWTV habe den Bund Anfang dieses Jahres an seine Unterhaltungspflicht erinnert, man erwarte jedoch in diesen Tagen eine Absage seitens des Bundes. Auch schon vorher geführte Gespräche mit der WSD Nord hätten deutlich gemacht, dass der Bund auf § 8 des Bundeswasserstraßengesetzes verweise, wonach er zur Unterhaltung verpflichtet sei, soweit es wirtschaftlich vertretbar sei. Der Bund habe diese Wirtschaftlichkeitsbetrachtung angestellt und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass man Amrum weiterhin auch bei Niedrigwasser erreichen könne, man müsse gegebenenfalls nur ein wenig warten; bei Hochwasser sei die Zufahrt ja auch bei Begegnungsverkehr möglich, womit die Erreichbarkeit der Insel nicht in der Substanz gefährdet sei. Verzögerungen durch Festkommen der Schiffe bewerte der Bund preismäßig mit einem sehr bescheidenen Betrag und komme zu einem Kosten-Nutzen-Faktor von unter 1. Damit sehe sich der Bund von seiner Unterhaltungspflicht befreit.

RL Dr. Jenisch fährt fort, als Konsequenz aus diesen Gegebenheiten habe man sich die Frage gestellt, inwieweit fällige Küstenschutzmaßnahmen für Föhr, die in diesem Frühjahr ohnehin durchgeführt werden müssten, mit dem Ausbaggern oder der Anlage eines neuen Zufahrtsweges für Wittdün verbunden werden könnten. Dies würde erhebliche Mehrkosten bedeuten, weil Sandmengen aus größerer Entfernung nach Föhr herangebracht werden müssten. Der Bund sei gefragt worden, ob er bereit sei, diese Mehrkosten zu übernehmen. Auch das habe der Bund abgelehnt. Weil man schon jetzt mit den Küstenschutzmaßnahmen in Föhr beginnen müsse,

seien diese Arbeiten vor kurzem vergeben worden, ohne dass auf die Ausbaggerung der Hafenzufahrt nach Wittdün Rücksicht genommen werden konnte. Jetzt stehe man also vor der Frage, ob man den Bund erneut an seine Unterhaltungspflicht erinnern solle, ob man zugleich auch mit dem Landwirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein nach Alternativlösungen suchen solle, ob bei künftigen Küstenschutzmaßnahmen eine Kombination mit der Ausbaggerung auf eigene Kosten gemacht werden könne. Die Lage sei offen, eine akute Gefährdung der Touristenverkehre sehe man aber ebenfalls nicht.

Abg. Maurus äußert im Folgenden grundsätzlich Unverständnis dafür, dass es nicht möglich sein solle, die diskutierte Kombination von Küstenschutzmaßnahmen vor Föhr und der Ausbaggerung der Fahrrinne zum Anleger Wittdün zu realisieren, zumal - wie er aus einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums wisse - auch der Bund auf diese Kombination setze.

M Dr. Rohwer unterstreicht, dass die von Abg. Maurus vorgetragene Stellungnahme des BMV hinsichtlich einer Kombination der Maßnahmen sehr durchsichtig sei, stelle die Realisierung doch den Bund von seiner finanziellen Verpflichtung frei, denn dann - wie bereits geschildert - müssten die dadurch entstehenden Mehrkosten vom Land getragen werden. Damit würde das Land Kosten für eine Maßnahme übernehmen, für deren Finanzierung der Bund aufkommen müsse. Weil dies von der Landesregierung nicht eingesehen werde, führe man den Streit mit dem Bund in dieser Frage auch weiter. Trotzdem - so zusammengefasst die weiteren Ausführungen des Ministers - liefen zurzeit Gespräche mit dem MLR, inwieweit durch eine kostengünstigere kombinierte Maßnahme das Problem gelöst werden könne. Dies sei jedoch überhaupt nur dann vertretbar, wenn es möglich sei, dies mit begrenzten Landesmitteln hinzubekommen, aber in jedem Fall bedeutete es doch einen Präzedenzfall für den Bund. Insofern übe man weiterhin Druck auf den Bund aus, seinen Verpflichtungen nach dem Bundeswasserstraßengesetz nachzukommen, bemühe sich aber parallel dazu um einen Weg, die Kombination von Sandvorspülung vor Föhr und Ausbaggerung der Fahrrinne zum Anleger Wittdün möglich zu machen. Er, M Dr. Rohwer, habe aus dem MLR die Information, dass nach einer kurzfristigen Lösung gesucht werde. Darüber hinaus nehme er die Bitte der Mitglieder des Wirtschaftsausschusses mit, dass die Maßnahme noch für diese Saison realisiert werden sollte. Er, M Dr. Rohwer, wolle aber kein Präjudiz für künftige Ausbaggerungen schaffen, die mit Sicherheit auch in Zukunft stattfinden müssten und von denen man nicht wisse, wo sie notwendig würden und in welchem Umfang. Schließlich habe auch der Haushaltsgesetzgeber ein Recht darauf zu erfahren, inwieweit die Landesregierung ein Präjudiz schaffe, das künftige Landeshaushalte belasten würde.

Abg. Malerius fragt, ob denn der Kreis Nordfriesland schon einmal signalisiert habe, sich an der Ausbaggerung der Fahrrinne zum Anleger Wittdün zu beteiligen. - M Dr. Rohwer erwidert, dass ein solches Signal bei ihm noch nicht angekommen sei.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Anhörung zu der geplanten Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll

- Verfahrensfragen -

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass ihr ein Schreiben von Abg. Schröder vorliege, in dem die SPD darum bitte, eine Anhörung zur geplanten Verlegung der Autoverladung von Niebüll nach Klanxbüll durchzuführen; über die Durchführung einer solchen Anhörung habe nach ihrem Wissen bereits vorher Konsens bestanden.

Im Folgenden kommen die Ausschussmitglieder überein, die Anhörung in ihrer nächsten Sitzung am 28. Juni 2000 durchzuführen und hierfür den Zeitraum von 9:00 bis 12:00 Uhr vorzusehen; an die Anhörung soll sich dann eine Beratungssitzung des Ausschusses anschließen. Den Kreis der Einzuladenden legt der Ausschuss wie folgt fest: Konzernleitung der Deutschen Bahn AG, DB Autozug GmbH, DB Netz AG, die Bürgermeister der Gemeinden Klanxbüll, Neukirchen, Emmelsbüll-Horsbüll sowie der Städte Niebüll und Westerland; des weiteren die Amtsvorsteher der Ämter Wiedingharde und Landschaft Sylt, die mit dem Thema beschäftigten Bürgerinitiativen in der Region, Vertreter des Fahrgastverbandes PRO BAHN und der Abteilung Landesplanung im MLR und des MWTV.

Darüber hinaus soll die Bahn gebeten werden, die ihr vorliegenden Untersuchungen sowie die Machbarkeitsstudie zur geplanten Verlegung der Autoverladung zur Verfügung zu stellen.

Abschließend fordert Abg. Hentschel die Vertreter des MWTV auf, den einstimmig gefassten Landtagsbeschluss zur Autoverladung der Arbeit der Landesregierung weiterhin zugrunde zu legen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für den Datenschutz bei dem
Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages**

Drucksache 15/10

LD Dr. Bäumler konzentriert sich mit Blick auf die im Wirtschaftsausschuss ressortierenden Aufgabenbereiche auf Möglichkeiten zur Schaffung eines „Gütesiegels“ für datenschutzfreundliche Produkte schleswig-holsteinischer Unternehmen. Das novellierte Datenschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein, das mit Wirkung vom 1. Juli 2000 in Kraft treten werde, regle in § 4 nicht nur, dass die Behörden möglichst datensparsame Technik einzusetzen hätten, sondern schaffe auch die Möglichkeit, dass die Landesregierung durch Verordnung die näheren Einzelheiten eines solchen „Gütesiegels“ regeln könne. Man habe der Landesregierung bereits Vorschläge unterbreitet, wie dies realisiert werden könnte. Wenn man in Schleswig-Holstein ein solches „Gütesiegel“ hätte, an dem auch eine staatliche Stelle beteiligt wäre - dies könne zum Beispiel das ebenfalls mit dem 1. Juli d.J. existierende Unabhängige Landeszentrum für Datenschutz sein -, könnten Unternehmen, die in Schleswig-Holstein ansässig seien, im Wettbewerb einen großen Marktvorteil erringen. Aus Gesprächen mit der Wirtschaft wisse man, dass auch dort ein solches „Gütesiegel“ als Chance gesehen werde. Er, LD Dr. Bäumler, bitte deshalb die Landesregierung nachdrücklich, die entsprechenden Umsetzungsarbeiten zeitnah zu erledigen.

In der anschließenden Aussprache wirft Abg. Benker den Gedanken auf, die Idee zur Einführung eines „Gütesiegels“ im Wege einer Anhörung von Software-Unternehmen voranzubringen. Abg. Schmitz-Hübsch stellt die grundsätzliche Frage, ob es sinnvoll sei, auf diesem Gebiet neue Reglementierungen aufzubauen, während es doch sonst das Bestreben sei, zu deregulieren. Die Unternehmen müssten zur Sicherung ihrer Marktpositionen eigentlich ein Eigeninteresse daran haben, datenschutzfreundliche Produkte anzubieten; sie glaube auch, dass der Markt dies honorierte.

LD Dr. Bäumler erklärt, er halte die Durchführung einer Anhörung, wie von Abg. Benker angeregt, für sinnvoll, weist aber darauf hin, dass die Federführung für die genannte Verordnung beim Innenminister liegt. Insofern müsse an der Anhörung auch das Wirtschaftsministerium beteiligt werden, das die hier in Frage kommenden Ansprechpartner auf der Wirtschaftsseite besser kenne. Gespräche zum Beispiel mit dem TÜV Nord hätten ergeben, dass dieser bereit sei, solch ein „Gütesiegel“ anzubieten, dass der TÜV Nord aber dennoch meine, es wäre sinnvoller, wenn der Staat dabei die „Hand im Spiel“ hätte. LD Dr. Bäumler macht sodann deut-

lich, dass auch seine Vorstellung nicht die von einem staatlichen Siegel sei, sondern dass Firmen das „Gütesiegel“ anbieten könnten, dass sie sich aber akkreditieren lassen müssten und Methoden offen legen müssten, sodass der Verbraucher nachvollziehen könne, wie man zu der Berechtigung zum Führen des Siegels gekommen sei. Schließlich müsse es in diesem Zusammenhang auch eine Art „Vetorecht“ geben, das es ermögliche, gegebenenfalls eingreifen zu können. Darüber hinaus sei es erforderlich, die Berechtigung zur Führung eines solchen Siegels zeitlich zu begrenzen, sodass es nach einer gewissen Zeit erneut vergeben werden könne oder auch nicht. Alles dies könnten Firmen als Dienstleistungen zum Beispiel unter Beteiligung des ab 1. Juli bestehenden Unabhängigen Landeszentrums für Datenschutz anbieten.

Im Zusammenhang mit einer kurzen Erörterung der im Bericht zur Umsetzung der neuen Gaststättenverordnung gemachten Anmerkungen bittet Abg. Schmitz-Hübsch die Vertreter des Wirtschaftsministeriums um Übersendung dieser neuen Verordnung.

Einstimmig spricht der Wirtschaftsausschuss an den federführenden Innen- und Rechtsausschuss sodann die Empfehlung aus, dem Landtag vorzuschlagen, den Tätigkeitsbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Terminplanung für das zweite Halbjahr 2000

hierzu: Umdruck 15/68

Abg. Benker bittet darum, die im Entwurf vorgeschlagenen Termine 8. November und 6. Dezember in Anbetracht der Tatsache, dass an den Tagen parallele Sitzungen des Europausschusses stattfinden, zu ändern. - Die Ausschussmitglieder werden sich in der nächsten Sitzung erneut mit dem Sitzungsplan befassen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Vorbehaltlich der Genehmigung durch den Präsidenten des Landtages bittet der Ausschuss die Vorsitzende, Abg. Strauß, sowie Abg. Rother, der vom Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland ergangenen Einladung zur Teilnahme an der am 13. Juni 2000 in Emden stattfindenden Nationalen Maritimen Konferenz zu folgen und dort den Wirtschaftsausschuss zu vertreten.

Abschließend erinnert Abg. Schmitz-Hübsch die Vertreter des Wirtschaftsministeriums an die in der vorangegangenen Sitzung gegebene Zusage, den Ausschussmitgliedern eine Übersicht über die Stellenentwicklung im Bereich der Straßenbauverwaltung zuzuleiten.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 12:25 Uhr.

gez. R. Strauß

Vorsitzende

gez. Neil

Geschäfts- und Protokollführer