

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

31. Sitzung

am Mittwoch, dem 7. November, 10:00 Uhr
im Konferenzsaal 142 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (CDU)	stellv. Vorsitzender
Wolfgang Fuß (SPD)	i. V. von Bernd Schröder
Birgit Herdejürgen (SPD)	
Wilhelm-Karl Malerius (SPD)	i. V. von Thomas Rother
Jutta Schümann (SPD)	i. V. von Hermann Benker
Uwe Eichelberg (CDU)	
Dr. Trutz Graf Kerssenbrock (CDU)	
Brita Schmitz-Hübsch (CDU)	
Thomas Stritzl (CDU)	i. V. von Roswitha Strauß
Dr. Heiner Garg (FDP)	i. V. von Christel Aschmoneit-Lücke
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	

Weitere Abgeordnete

Gisela Böhrk (SPD)
Manfred Ritzek (CDU)
Lars Harms (SSW)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Bahnpolitisches Konzept für das Land Schleswig-Holstein	7
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/1176	
2. Schaustellergewerbe fördern	13
Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 15/807	
Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP Drucksache 15/839	
3. a) Entwurf eines Gesetzes zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Land Schleswig-Holstein (Landes-Vergabegesetz)	5
Gesetzesentwurf der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/957	
b) Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen	
Antrag der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/958	
4. Bericht über die Bedeutung des Handwerks in der Wirtschaft Schleswig-Holsteins und die derzeitige Lage des Handwerks	14
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/1178	
5. Modellversuch zur Nutzung der Standspur der A 7 in Verkehrsstoßzeiten der Fahrgemeinschafts-Fahrstreifen	15
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/1179	

- | | |
|---|----|
| 6. Auswirkungen von Basel II | 16 |
| Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/1177 | |
| 7. Entschließungsantrag zur Telekommunikations-Überwachungsverordnung (TKÜV) | 18 |
| Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/967 | |
| 8. Schreiben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V. | 19 |
| 9. Terminplan für das erste Halbjahr 2002 | 20 |
| 10. Verschiedenes | 20 |

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

Der Ausschuss behandelt zunächst Punkt 3 der Tagesordnung:

a) Entwurf eines Gesetzes zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Land Schleswig-Holstein (Landes-Vergabegesetz)

Gesetzentwurf der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/957

hierzu: Umdrucke 15/1197, 15/1291-15/1293, 15/1318, 15/1326, 15/1327, 15/1332, 15/1342, 15/1344, 15/1346, 15/1350, 15/1351, 15/1357, 15/1359, 15/1360, 15/1365, 15/1366, 15/1368, 15/1376, 15/1380 bis 15/1382, 15/1392

b) Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen

Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/958

hierzu: Umdrucke 15/1318, 15/1332, 15/1344, 15/1605, 15/1610

(überwiesen am 31. Mai 2001 an den Wirtschaftsausschuss und den Innen- und Rechtsausschuss)

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, weist einleitend darauf hin, dass die Bundesregierung bekanntlich noch im November d. J. den Entwurf eines Bundesvergabegesetzes vorlegen werde, und schlägt vor, zunächst die Fassung dieses Gesetzentwurfes abzuwarten und dann auf dieser Grundlage darüber zu beraten, inwieweit dann noch landesgesetzliche Regelungen nötig seien. Wenn der Ausschuss diesem Vorschlag folge, könne die Beratung der Drucksache 15/957 heute von der Tagesordnung abgesetzt werden.

Abg. Eichelberg weist darauf hin, dass der Bund zu dieser Thematik ein Gutachten in Auftrag gegeben habe, und bittet die Vertreter des Wirtschaftsministeriums darum, dem Ausschuss die Kernaussagen dieses Gutachtens zur Kenntnis zu geben.

Abg. Hentschel erklärt, dass es für ihn wichtig sei, dass Regelungen zur Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Land Schleswig-Holstein getroffen würden, dass es aber auch nach seiner Auffassung zunächst darum gehe zu prüfen, was die Bundesregierung im Rahmen eines Bundesvergabegesetzes hierzu regeln wolle, und dass es dann darum gehe zu sehen, ob es darüber hinaus zusätzliche Regelungsbedarf in Schleswig-Holstein gebe. Er bittet deshalb die Vertreter des MWTV um eine Stellungnahme dazu, inwieweit die zu erwartende Vorlage der Bundesregierung alle auch hier in Schleswig-Holstein interessierenden Tatbestände und Notwendigkeiten erfasse beziehungsweise ob es zusätzlichen Regelungsbedarf im Land gebe.

Mit den zuvor genannten Maßgaben verschieben die Ausschussmitglieder die Beratung der Drucksachen 15/957 und 15/958, einschließlich der mit den Umdrucken 15/1605 und 15/1610 vorliegenden Stellungnahmen, auf die Sitzung des Ausschusses am 5. Dezember 2001.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Bahnpolitisches Konzept für das Land Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/1176

(überwiesen am 19. Oktober 2001 zur abschließenden Beratung)

M Dr. Rohwer nimmt nach kurzem Hinweis auf den vorliegenden Bericht der Landesregierung und die hierzu geführte Aussprache im Landtag schwerpunktmäßig zu aktuellen Entwicklungen Stellung. Er betont dabei, dass es zurzeit Gespräche mit der DB AG darüber gebe, ob und inwieweit es nach MORA P, dem Konzept zur Streichung von Fernverbindungen aus dem letzten Jahr, weitere Einschränkungen bei den Fernverbindungen von und nach Schleswig-Holstein geben solle. Leider könne er hierzu aber noch nichts Genaueres mitteilen, weil - wie schon oft in der Vergangenheit - die DB AG hier „auf Zeit“ setze. Besonders gefährdet sei - dies wisse man schon - die InterRegio-Verbindung von und nach Flensburg sowie grenzüberschreitend nach Dänemark.

M Dr. Rohwer betont, dass er angesichts dieser Entwicklung beabsichtige, die Verhandlungen mit der DB AG sehr massiv zu führen. Für den Fall, dass die Bahn dem Land diesbezüglich nicht entgegenkomme, werde er eine solche Haltung in die Ausschreibungsfolge in Schleswig-Holstein einbeziehen. Dies könne bedeuten, dass das Land diese Strecke früher ausschreibe als andere, um Synergieeffekte zwischen Nah- und Fernverkehr zu nutzen. Dabei weist er darauf hin, dass die Ausschreibungen jedoch keine „Selbstgänger“ seien, weil erstens auf den Märkten im Moment immer dieselben Anbieter im Fernverkehr aufträten, und dass man zweitens darauf achten müsse, dass man die auch nicht überfordere. Deshalb gehe es darum, zunächst einmal Gespräche zu führen, wer überhaupt leistungsfähig genug sei, um ein großes Netz zu fahren. Diese Gespräche habe man geführt und werde sie weiter führen. Bei den Ausschreibungen müsse das Land schrittweise vorgehen, um auch Erfahrungen von Betreibern großer Netze abzuwarten. Er beabsichtige, das Ausschreibungskonzept, das von der Landesregierung verfolgt werde, in den nächsten Wochen vorzustellen, wenn alle Gespräche geführt worden seien.

Im zweiten Punkt der Schilderung der aktuellen Entwicklung spricht M Dr. Rohwer sodann die Ergebnisse der Task-Force zum Wettbewerb im Trassenbereich an. Er habe schon in der Landtagsdebatte darauf hingewiesen, dass diejenigen, die in der Task-Force mitgearbeitet hätten, der Meinung seien, dass durch die Vorschläge, die im Bericht der Task-Force enthalten

sein, eine Unabhängigkeit von Netz und Betrieb gewährleistet werde. Er, M Dr. Rohwer, habe sich hier immer für eine strikte Unabhängigkeit eingesetzt. Inwieweit es dabei um eine Trennung gehe, hänge von den institutionellen Bedingungen ab. Er sehe sich heute noch nicht in der Lage, abschließend zu beurteilen, ob die im Task-Force-Bericht vorgeschlagenen Regelungen ausreichend seien oder nicht, weil man noch nicht wisse, wie die geplante Trassenagentur letztlich ausgestaltet sein werde.

Ein positives Ergebnis des Task-Force-Berichtes sei - dies im Ergebnis auch mit auf die Initiative Schleswig-Holsteins -, dass es künftig grundsätzlich die Möglichkeit geben werde, dass einzelne Regionalstrecken langfristig von einem öffentlichen oder einem privaten Betreiber vor Ort gepachtet werden könnten. Für entsprechende Anträge, die man zurzeit vorbereite, brauche man aber auch die Rückendeckung durch den Bundesverkehrsminister, weil die Deutsche Bahn dies in vielen Fällen wohl nicht „freiwillig“ machen werde.

In diesem Zusammenhang - so fährt M Dr. Rohwer fort - wolle er darauf hinweisen, dass die Verzögerungen, die bei der Reaktivierung der Strecke Neumünster-Bad Segeberg eingetreten seien, im Wesentlichen darauf zurückzuführen seien, dass es immer noch Interdependenzen zwischen dem Bahnbetrieb und dem Netzbetrieb der DB AG gebe. Wegen der hier laufenden unerfreulichen Entwicklung werde man den Termin Mai 2002 nicht halten können und werde froh sein müssen, wenn man Ende 2002 alles „in trockenen Tüchern“ haben werde. Bekanntlich habe sich die Bahn doch für eine Ausschreibung entschieden, die sicherlich drei bis vier Monate dauern werde, sodass der Baubeginn für die Reaktivierung wahrscheinlich erst im Februar 2002 liegen werde. Danach werde man mindestens weitere sechs Monate für die Maßnahme brauchen. M Dr. Rohwer erinnert an dieser Stelle noch einmal daran, dass er den Vorschlag gemacht habe, die Trasse zu pachten. Dies sei jedoch von der DB AG abgelehnt worden.

Als dritten Punkt zur aktuellen Entwicklung weist M Dr. Rohwer sodann auf die Verhandlungen zur künftigen Aufteilung der Regionalisierungsmittel hin, die gut gelaufen seien. Man habe sich zwischen den Ländern verständigt, was nicht so selbstverständlich gewesen sei. Hierbei habe es sich um sehr harte Verhandlungen gehandelt, aber letztlich hätten sich alle Länder ein Stück weit bewegt. Nach entsprechenden Signalen aus Berlin sei zu erwarten, dass Schleswig-Holstein mehr Mittel zur Verfügung haben werde. Allerdings werde im Gegenzug der Personenkilometersatz, einschließlich der Trassenpreise, künftig höher werden. Dies gelte für die Strecken, die von der DB AG gefahren würden; zurzeit seien dies rund 75 % der Strecken.

In der folgenden Aussprache spricht Abg. Schmitz-Hübsch die Mittelverteilung aus dem Anti-Stau-Programm an, den Rückzug von DB Cargo aus der Einzelwagenbeförderung im Bereich

der Westküste sowie die Wiedereröffnung der Strecke Flensburg-Niebüll an. M Dr. Rohwer führt hierzu aus, dass die Aufteilung der 200 Millionen DM im Anti-Stau-Programm für die Zulaufstrecken ganz bewußt nicht fixiert worden sei, weil die Kosten für die Teilmaßnahmen wie Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck, Instandsetzung der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke und Engpassbeseitigung Pinneberg-Elmshorn deutlich über 200 Millionen DM lägen. Hier gebe es deshalb noch keine endgültige Aufteilung, weil dies auch gar nicht das Land entscheide, sondern es Sache der DB AG sei. Jedoch könne er, M Dr. Rohwer, mitteilen, dass es folgende wichtige Informationen gebe. Es gebe eine eindeutige Erklärung der Bahn, dass die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck jetzt nicht nur geplant werde, sondern auch realisiert werden solle. Die Kosten seien noch nicht exakt zu beziffern. Sicher sei aber, dass die Elektrifizierung zu einem erheblichen Teil aus diesen 200 Millionen DM finanziert werden solle. Zweitens könne er nach Gesprächen mitteilen - es liege zwar noch keine schriftliche Zusage vor, aber man habe gestern eine mündliche Zusage erhalten -, dass die Sanierung und die Leistungssteigerung bei der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke wahrscheinlich außerhalb des Anti-Stau-Programms durch andere Finanzierungsquellen gesichert werden könnten. Damit verbleibe noch der Punkt Engpassbeseitigung Pinneberg-Elmshorn. Dort gebe es ja zunächst einmal die Maßnahme bezüglich des Bahnhofs Elmshorn, die im Planfeststellungsverfahren laufe, aber darüber hinaus als zweite Komponente die Leistungssteigerung über die so genannte verschränkte Dreigleisigkeit. Dieser Punkt sei nach wie vor offen, was damit zusammenhänge, dass die DB AG klar gesagt habe, dass sie die Leistungssteigerung nur für erforderlich halte, wenn die Güterverkehre auch langfristig über diese Linie liefen. Dies wiederum habe etwas mit der Frage der festen Fehmarnbelt-Querung und der Vogelfluglinie zu tun. Dieser Standpunkt der Bahn sei ärgerlich, weil man eben beides brauche.

Zur Frage DB Cargo könne er, M Dr. Rohwer, darauf hinweisen, dass es nunmehr eine vernünftige Lösung im Bereich Nordfriesland gebe, mit der die Beteiligten - wie man gehört habe - gut leben könnten. Allerdings gebe es noch ein großes Problem in Wahlstedt, an deren Lösung das MWTV gegenwärtig in Moderatoreneigenschaft mitarbeite. Bekanntlich habe das Land hier ja keine Entscheidungskompetenz. Man könne immer nur die DB Cargo zum Beispiel mit der AKN oder mit anderen potenziellen Betreibern an einen Tisch bringen.

Die Strecke Flensburg-Niebüll sei in der Tat Teil des Cargo-Konzeptes eines nicht DB-Betreibers, das er, M Dr. Rohwer auch persönlich sehr unterstütze. Ob es bei dieser Strecke zu einer Pachtlösung kommen werde, sei zurzeit noch offen. Auch hier brauche man leider wieder Zeit für die Verhandlungen mit der DB AG. Die Kosten für die Wiedereröffnung der Strecke beliefen sich schätzungsweise auf einen einstelligen Millionenbetrag, weil diese Strecke nur für den Güterverkehr geplant sei und die Anforderungen entsprechend geringer seien. Er, M Dr. Rohwer, wolle an dieser Stelle aber keine Finanzierungszusage geben, allerdings beto-

nen, dass ihm eine Lösung für diese Strecke sehr wichtig sei, weil dies auch ein Musterbeispiel dafür wäre, dass ein Dritter auf einer bisher nicht genutzten Strecke sinnvoll Cargo-Verkehre betreiben könne.

M Dr. Rohwer geht sodann auf Fragen der Abgeordneten Eichelberg, Harms und Hentschel ein: Der Zustand der Schienenstrecken in Schleswig-Holstein werde zurzeit für ausgewählte regionale Strecken, deren Übernahme das Land in Pachtung zu übernehmen beabsichtige, durch ein Gutachten geprüft. Die Anfertigung dieses Gutachtens sei deswegen schwierig, weil man dabei auf Zahlen angewiesen sei, die die DB Netz zuliefern müsse. Diese Angaben habe man teilweise bekommen, zum Teil nicht. Aus diesem Grunde habe der ursprüngliche Zeitplan für die Vorlage des Gutachtens nicht eingehalten werden können; es werde erst in etwa zwei-einhalb Wochen vorliegen. Dieses Gutachten werde Grundlage für die Entscheidung des Landes sein, bezüglich welcher Strecken man Verhandlungen mit der DB Netz - mit Rücken-deckung des Bundes - in Richtung Pachtung aufnehmen wolle.

Die Prognosen für die Ostsee-Verkehre, die über Schleswig-Holstein auf den Hauptstrecken der Vogelfluglinie und der Jütlandlinie liefen, ergäben sich zum Teil aus den vorliegenden Untersuchungen zur festen Fehmarnbelt-Querung. Die entsprechenden Zahlen besagten, dass ohne eine feste Fehmarnbelt-Querung insgesamt eine Verlagerung - jedenfalls prozentual - der Verkehre Richtung Osten drohe. Man habe jedoch keine Prognosen für den Bahnverkehr, weil die bisher von der Bahn nicht vorgelegt würden. Die Bahn gehe davon aus, dass ein bahnpolitisches Konzept von ihr erst dann vorgelegt werden könne, wenn die politische Entscheidung für eine feste Fehmarnbelt-Querung getroffen worden sei. Es mache aus seiner Sicht keinen Sinn, eigene Prognosen dazu erarbeiten zu lassen, wie künftig die Jütlandlinie oder die Vogelfluglinie bedient werde. Dies sei irrelevant, so lange man nicht wisse, welche Planungen die Bahnbetreiber im Einzelnen verfolgten.

M Dr. Rohwer geht sodann auf den Wunsch von Abg. Eichelberg ein, Näheres zum DB Cargo-Umsetzungskonzept zu hören. Er unterstreicht, dass es nicht Aufgabe des Landes sei, der DB Cargo ein Konzept vorzuschreiben. Die Aufgabe des Landes bestehe darin, dabei zu helfen, dass nach der für ihn unverantwortlichen Entscheidung der DB Cargo, sich aus diesen Verkehren zurückzuziehen, dass so viel wie möglich von diesen Verkehren auf der Bahn gehalten werde, was bedeute, so viel wie nötig dritte Betreiber an den Verhandlungstisch zu bringen, damit sie diese Verkehre übernähmen, und so viel wie möglich bei der DB Cargo zu belassen.

Der Rückzug der DB AG aus der Fläche - im Rahmen des Konzeptes MORA P - sei aus ihrer Sicht konsequent, weil sie - dies sei auch ein Auftrag, den der Eigentümer Bund gegeben habe - das Ziel verfolge, wirtschaftlich zu fahren. Dabei müsse man nun einmal festhalten, dass die

Auslastungszahlen auf bestimmten Strecken desaströs seien. Dies gelte übrigens auch für einige InterRegios Richtung Flensburg. Richtig sei in diesem Zusammenhang aber auch die Feststellung von Abg. Eichelberg, dass dies ein Stück weit mit dem Auftrag des Grundgesetzes kollidiere, in der Fläche Fernverkehre zu sichern. Auf der anderen Seite gebe es die Meinung, dass es keinen Auftrag des Grundgesetzes gebe, dass zum Beispiel von Kiel aus ein Fernzug nach Basel fahren müsse, sondern es gebe nur den Auftrag des Grundgesetzes, dass auch von Kiel aus eine vernünftige Anbindung bestehen müsse. Dies interpretiere die Bahn nun so, dass es reiche, wenn man in Hamburg in einen Fernzug nach Basel umsteigen könne. Der Bund stelle sich in der Tat auf den Standpunkt, dass die Deutsche Bahn im Fernverkehr nur noch Verkehre fahre, die sich rechneten. Selbstverständlich sei dies Gegenstand von langen Diskussionen in der Verkehrsministerkonferenz gewesen. Immerhin habe man aber im Zuge der Neuverhandlungen über die Regionalisierungsmittel erreicht, dass ein Korridor von 200 Millionen DM zusätzlich geschaffen worden sei, der auf die Länder für Ersatzverkehre des Fernverkehrs verteilt werde. Aus diesen 200 Millionen DM könnten auch Angebote wie die von Connex für Inter-Regio-Ersatzverkehre mit finanziert werden.

Zum Anti-Stau-Programm - ebenfalls auf eine Frage von Abg. Eichelberg und, ausgelöst durch eine Meldung in der „Ahrensburger Zeitung“ - stellt M Dr. Rohwer sodann klar, dass das Anti-Stau-Programm von 2003 bis 2005 laufe und dass es dabei irrelevant sei, dass die zur Finanzierung aus diesem Programm jeweils vorgesehenen Maßnahmen zum 31. Dezember 2002 oder Ende 2003 planfestgestellt seien. Eine Meldung, wonach nur das in die Finanzierung komme, was bis 2002 planfestgestellt sei, treffe somit nicht zu.

Zur Rendsburger Eisenbahnhochbrücke stellt M Dr. Rohwer auf die Frage von Abg. Harms klar, dass die Bauarbeiten, die im Moment die eingeschränkte einspurige Betriebsführung erforderten, bis 2002 dauern würden. Die vollständige Grundinstandsetzung der Eisenbahnhochbrücke werde sich nach Angaben der DB AG bis 2006 hinziehen. Genaueres zu diesen Terminen wolle er, M Dr. Rohwer, den Ausschussmitgliedern gern noch nachliefern.

Bezüglich Niebüll-Tondern und der Ausschreibung des dänischen Netzes könne man mitteilen, dass der dänische Verkehrsminister gebeten worden sei, Schleswig-Holstein bei den Entscheidungen zumindest so weit einzubeziehen, dass man darüber informiert sei, wer dort mit welchen Nebenangeboten zum Zuge komme, sodass die schleswig-holsteinische Komponente dabei berücksichtigt werden könne. Unmittelbaren Einfluss könne er, M Dr. Rohwer, auf das Verfahren nicht nehmen. Der Informationsaustausch sei jedoch sichergestellt.

Überlegungen von ProBahn zur Strecke Kiel-Lübeck seien - so ein Mitarbeiter des MWTV - auf Arbeitsebene diskutiert worden und seien, soweit sie berücksichtigt werden konnten, auch in die Vereinbarung mit der DB Netz eingeflossen.

Zur Frage von Abg. Hentschel, wie sichergestellt werde, dass die Bahn die ihr zufließenden erheblichen Mittel nicht überwiegend in den Fernstreckenausbau einbringe, sondern dabei auch die Netze in Schleswig-Holstein berücksichtige, gebe es - so fährt M Dr. Rohwer fort - nur eine 70-prozentig befriedigende Antwort. Inzwischen habe man von der Bahn einen Katalog der Maßnahmen vorgelegt bekommen, die sich auf Schleswig-Holstein bezögen; darin seien fast alle Punkte, die für das Land wichtig seien, enthalten. Das einzig große Problem sei, dass darin die Engpassbeseitigung Pinneberg-Elmshorn mit dem eigentlichen Gleisabschnitt, also der Dreigleisigkeit, nicht aufgeführt sei beziehungsweise nur mit einer Fußnote, weil noch die Einschränkung - wie bereits gesagt - im Hinblick auf die ausstehende Entscheidung zur Fehmarnbelt-Querung bestehe.

Die Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, ob es zutreffe, dass die Bahn für dieses Jahr Mittel von 1,8 Milliarden DM an den Bundesverkehrsminister habe zurückgeben müssen, erklärt M Dr. Rohwer, dass entsprechende Meldungen bezüglich der UMTS-Gelder richtig seien. Dieser Sachverhalt habe aber nichts mit dem Bereich Pinneberg-Elmshorn zu tun.

Zur Frage von Abg. Stritzl, welche Mittel der Bund in den Jahren bis 1998 für die Deutsche Bahn zur Verfügung gestellt habe, wird das MWTV Zahlenmaterial nachliefern.

Die Ausschussmitglieder nehmen sodann den Bericht der Landesregierung, Drucksache 15/1176, zur Kenntnis und erklären ihre Beratungen insoweit für abgeschlossen.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Schaustellergewerbe fördern

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 15/807

Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP
Drucksache 15/839

hierzu: Umdruck 15/1119

(überwiesen am 22. März 2001)

Ohne weitere vertiefte Aussprache stellt der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, die Anträge alternativ zur Abstimmung. Der Antrag der Fraktionen von CDU und FDP, Drucksache 15/839, erhält 5 Ja-Stimmen und 6 Gegenstimmen, der Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 6 Ja-Stimmen und 5 Gegenstimmen. Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, stellt damit fest, dass der Antrag Drucksache 15/807 die erforderliche Mehrheit gefunden habe und somit dem Landtag zur Annahme empfohlen werde.

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Bericht über die Bedeutung des Handwerks in der Wirtschaft
Schleswig-Holsteins und die derzeitige Lage des Handwerks**

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/1178

(überwiesen am 27. September 2001 an den Wirtschaftsausschuss und den Bildungsausschuss zur abschließenden Beratung)

Die Beratung dieses Tagesordnungspunktes wird in der heutigen Sitzung nicht aufgenommen, nachdem Abg. Eichelberg bittet, den Bericht in Anwesenheit von M Dr. Rohwer und der Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses, Abg. Strauß, zu behandeln.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**Modellversuch zur Nutzung der Standspur der A 7 in Verkehrsstoßzeiten
der Fahrgemeinschafts-Fahrstreifen**

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/1179

(überwiesen am 27. September 2001)

AL Dr. Zeichner greift in seiner Darstellung die im Rahmen der Landtagsberatung von M Dr. Rohwer gemachten Ausführungen auf und betont, dass man beabsichtige, den Modellversuch auf der A 7 mit der Freigabe von Abschnitten des Standstreifens während der Hauptreisezeit, der sich bewährt habe, im nächsten Jahr weiterzuführen. Dabei wolle man auch überlegen, ob man neben der Hauptreisezeit im Sommer weitere Ferienzeiten wie die Oster- und die Herbstferien und auch weitere Uhrzeiten in diese Maßnahme mit einbeziehen könne. Nach geltendem Straßenverkehrsrecht sei eine Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmer, wie dies in dem Antrag Drucksache 15/1179 gefordert werde, nicht zulässig.

Nach einem kurzen Austausch der schon in der Plenardebatte vorgetragenen Argumente erklärt Abg. Stritzl, dass er seinen Antrag, in dessen Grundintention sich bei der Landesregierung offenbar etwas bewege, gegenüber dem Präsidenten des Landtages zurückziehen werde.

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, stellt fest, dass der Tagesordnungspunkt damit seine Erledigung gefunden habe.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Auswirkungen von Basel II

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/1177

(überwiesen am 18. Oktober 2001 an den Wirtschaftsausschuss und den Finanzausschuss)

Abg. Schmitz-Hübsch beantragt für ihre Fraktion die Durchführung einer Anhörung - gemeinsam mit dem Finanzausschuss -, zu der sowohl Verbandsvertreter des Mittelstandes, der Industrie- und Handelskammern, der Banken - einschließlich Landesbank und Investitionsbank - als auch die Landesregierung zu der Frage gehört werden sollten, welche neuen Finanzierungsinstrumente entwickeln werden müssten, um sicherzustellen, dass zumindest der Mittelstand nach der Umsetzung von Basel II nicht Not leide.

Abg. Fuß weist darauf hin, dass das Land aufgrund der Vereinbarungen auf EU-Ebene und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zur Anstaltshaftung und Gewährträgerleistung gehalten sei, das Sparkassengesetz zu ändern. Er empfiehlt deshalb, in die von Abg. Schmitz-Hübsch beantragte Anhörung diesen Fragenkomplex mit einzubeziehen, weil sich daraus ebenfalls Konsequenzen für die mittelständische Wirtschaft ableiten lassen würden.

Abg. Hentschel begrüßt die Durchführung einer Anhörung. Er erklärt, dass ihm bekannt sei, dass es in den Vereinigten Staaten sehr detaillierte gesetzliche Regelungen für spezielle Banken gebe, die regional für Kreditvergaben an kleine Betriebe zuständig seien. Dort sei es zu sehr speziellen Regelungen gekommen. Er halte es für wünschenswert, wenn der Wissenschaftliche Dienst einmal feststellen würde, wer aus der Wissenschaft in der Lage wäre, dem Ausschuss gegenüber einmal zu berichten, wie in den Vereinigten Staaten die Kreditvergabe im Unterschied zu den Gegebenheiten in Europa organisiert sei. Die gegenwärtigen Entwicklungen bei den Sparkassen, bei denen nach seinen Erkenntnissen die Kredituntergrenze für Existenzgründungen mittlerweile von 200.000 DM auf 250.000 angehoben worden sei, sei hier nicht sehr hilfreich. Dies bedeute ja, dass auch von den Sparkassen kleinere Kreditanträge gar nicht mehr bedient würden. Weil es ja neue Vorstellungen gebe, wie der Wissenschaftliche Dienst in Zukunft arbeiten solle, bitte er um Prüfung der Frage, inwieweit es möglich sei, aus dem wissenschaftlich-universitären Bereich entsprechendes Know-how für die Beratung des Themas nutzbar zu machen.

Nach kurzer Diskussion kommen die Ausschussmitglieder überein, die Anhörung zunächst nur zum Bericht der Landesregierung, Drucksache 15/1177 - gemeinsam mit dem Finanzausschuss -, durchzuführen. Der Wissenschaftliche Dienst wird um Prüfung der Frage gebeten, ob es wissenschaftliches Material zu der von Abg. Hentschel angesprochenen Frage des Spezialbankensystems in den USA für die Kreditvergabe an mittelständische und kleine Betriebe gibt. - An dieser Stelle weist Abg. Dr. Garg darauf hin, dass sich Prof. Dr. Hans Hermann Franke auf dem Gebiet der monetären Ökonomie seit Jahren unter anderem mit dem Spezialbankensystem in den USA befasse.

Die Ausschussmitglieder werden gebeten, den Kreis der aus ihrer Sicht zu der Anhörung zu ladenden Teilnehmer bis Ende November zu benennen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

**Entschließungsantrag zur Telekommunikations-Überwachungs-
ordnung (TKÜV)**

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 15/967

Aufgrund der inzwischen auf Bundesebene eingetretenen Entwicklung beantragt Abg. Dr. Garg, dem Plenum des Landtages nunmehr zu empfehlen, den Antrag für erledigt zu erklären. - Der Ausschuss beschließt dies einstimmig.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Schreiben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Umdruck:15/1578

Abg. Eichelberg weist darauf hin, dass sich die Fraktionen zurzeit noch in der Diskussion über den Haushalt befänden. Seine Fraktion schläge vor, das Schreiben zur Kenntnis zu nehmen und die Fraktionen im Übrigen zu bitten, den Inhalt des Schreibens in ihre Überlegungen mit einzu beziehen. Aus dem Grunde sollte das Schreiben auch dem Finanzausschuss zur Verfügung gestellt werden.

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, weist darauf hin, dass er am Vorabend mit dem Unterzeichner des Schreibens, Herrn Dr. Schöttelndreyer, zu dem Petitum der schleswig-holsteinischen Schiffbauindustrie ein längeres Gespräch geführt habe, in dem er, Abg. Müller, darauf hingewiesen habe, dass die Beratungen zum Haushalt 2002 in den Fraktionen zurzeit noch liefen. Er habe dem Adressanten des Schreibens empfohlen, das Gespräch über die Anliegen des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik auch mit den finanzpolitischen Sprechern der im Landtag vertretenen Fraktionen zu führen.

Der Ausschuss nimmt das Schreiben Umdruck 15/1578 zur Kenntnis.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Terminplan für das erste Halbjahr 2002

Umdruck: 15/1578

Nach dem Hinweis von Abg. Hentschel, dass er wegen der Sitzungszeiten des Ältestenrates bis März 2002 darum bitte, die Sitzungen des Wirtschaftsausschusses jeweils um 10:30 Uhr beginnen zu lassen, wird der Terminplan für die Sitzungen des Wirtschaftsausschusses in der Fassung des Umdrucks 15/1545 unter Einbeziehung des Wunsches von Abg. Hentschel akzeptiert.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder billigen - unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Landtagspräsidenten - die Teilnahme der Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses, Abg. Strauß, an der Veranstaltung des Forums Vergabe e.V. zum Thema „Vergabeverordnung 2001 und neue Verdingungsordnungen“ am 20. November 2001 in Hamburg.

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, weist sodann auf ein Schreiben des Präsidenten des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern vom 12. Oktober d. J. hin, in dem eine Einladung des Wirtschaftsausschusses des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern zu einem Forum „Länderübergreifender Erfahrungsaustausch zum Themenkomplex Deutsche Bahn AG“ an die Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages sowie an die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen ausgesprochen werde. Die Veranstaltung solle am 9. Januar 2002 in Schwerin stattfinden. - Die Ausschussmitglieder bitten - vorbehaltlich der Genehmigung durch den Landtagspräsidenten - die Vorsitzende, Abg. Strauß, den stellvertretenden Vorsitzenden, Abg. Müller, sowie die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher, den Wirtschaftsausschuss bei diesem Forum zu vertreten.

Abschließend appelliert Abg. Eichelberg an die Vertreter der SPD Fraktion, nunmehr eine Beratung des Wirtschaftsausschusses zu den Themenkomplexen Ladenöffnungszeiten und LKW-Maut zu ermöglichen. - Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller sagt zu, diesen Wunsch von Abg. Eichelberg im Arbeitskreis der SPD Fraktion zu thematisieren.

Der stellv. Vorsitzende, Abg. Müller, schließt die Sitzung um 12:00 Uhr.

gez. Klaus-Dieter Müller

stellv. Vorsitzender

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer