

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

58. Sitzung

am Mittwoch, dem 21. Mai 2003, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU) Vorsitzende
Hermann Benker (SPD)
Birgit Herdejürgen (SPD)
Thomas Rother (SPD)
Bernd Schröder (SPD)
Uwe Eichelberg (CDU)
Brita Schmitz-Hübsch (CDU)
Dr. Johann Wadephul (CDU)
Dr. Heiner Garg (FDP) i.V. von Christel Aschmoneit-Lücke
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Thorsten Geißler (CDU)
Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)
Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (SPD)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Mittelstandes (Mittelstandsförderungs- und Vergabegesetz MFG)	4
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache 15/2056 (neu) - 2. Fassung -	
2. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Ergebnisse der EXPO 2000 aus der Sicht der Wirtschaft	5
hierzu: Umdrucke 15/2597 und 15/2960	
3. Bericht des MWAV zur aktuellen Situation der schleswig-holsteinischen Werften	7
hierzu: Umdruck 15/3349	
4. Informationen des MWAV zum aktuellen Stand von Verkehrsprojekten	16
<ul style="list-style-type: none">- Zukunftssicherung des Projektes „Flughafen Kiel“- Zukunftssicherung des Ausbauprojektes „Flughafen Lübeck-Blankensee“- Schlussfolgerungen aus den Gesprächen mit Herrn Mehdorn anlässlich der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages mit der DB AG für die Weiterentwicklung der anstehenden Bahnprojekte- Festigung des Projektes „A 20“ als Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (Gespräche im Bundesverkehrsministerium)	
hierzu: Umdruck 15/3355	
5. Terminplanung für das zweite Halbjahr 2003	19
hierzu: Umdruck 15/3330	
6. Verschiedenes	19

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:

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung des Mittelstandes (Mittelstandsförderungs- und Vergabegesetz MFG)

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU
Drucksache 15/2056 (neu) - 2. Fassung -

hierzu: Umdrucke 15/2823, 15/2847, 15/2934, 15/2935, 15/2943, 15/2948
bis 15/2952, 15/2963, 15/3147, 15/3228

(überwiesen am 10. Oktober 2002)

Einvernehmlich vertagen die Ausschussmitglieder die Beratung des Gesetzentwurfs auf die Sitzung am 11. Juni. Bis dahin sollen in einem interfraktionell getragenen Änderungsantrag bisher noch offen gebliebene Fragen - auch unter Beteiligung des Wirtschaftsministeriums und des Innenministeriums - einer Klärung zugeführt werden.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Ergebnisse der EXPO 2000 aus der Sicht der Wirtschaft

hierzu: Umdrucke 15/2597, 15/2960 und 15/3359

St Rocca verweist einleitend auf den hierzu vom MWAV zur heutigen Sitzung mit Umdruck 15/3359 vorgelegten Bericht, der Antworten der Wirtschaft auf die von Abg. Eichelberg aufgeworfenen Fragen (Umdruck 15/2960) wiedergebe. Zusammengefasst laute das Ergebnis einer hierzu auch durchgeführten Umfrage, dass die Wirtschaft das Engagement des Landes als gut bewerte und dass sie ihr eigenes Engagement auch im zeitlichen Abstand zur EXPO 2000 positiv beurteile.

Abg. Eichelberg vergleicht im Folgenden die Zielsetzungen bei der Gründung des Projektes „EXPO 2000“ mit den heute feststellbaren Ergebnissen. Zu den Ergebnissen gehöre zum Beispiel, dass sich die Wirtschaft schon an der Bereitstellung von Sponsorengeldern nur mäßig beteiligt habe, dass die im Bereich des Marketings für die EXPO 2000 erstellten Werbemittel wie zum Beispiel ein Imagefilm oder ein hochwertiger Ausstellungsbus als Markenträger für die EXPO heute nicht mehr zum Einsatz kämen. Vor diesem Hintergrund stelle sich für ihn, Abg. Eichelberg, schon die Frage, ob die Wirtschaft in diesem Punkt richtig angesprochen worden sei.

St Rocca erwidert, dass sein Haus, wie bekannt sei, für die EXPO nicht zuständig und verantwortlich gewesen sei; dies sei in die Zuständigkeit der Staatskanzlei und des Ministeriums für Finanzen und Energie beziehungsweise der Investitionsbank gefallen. Sein Haus habe sich zur heutigen Sitzung aufgefordert gefühlt aufzuzeigen, welche Auswirkungen die EXPO für die Wirtschaft gehabt habe. Weitergehende Fragen müssten gegebenenfalls noch einmal mit der Staatskanzlei oder dem Finanzministerium erörtert werden.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, zeigt für diese Aussage Unverständnis, sei man doch davon ausgegangen, dass die Staatskanzlei selbstverständlich bei der Vorbereitung auf diese Sitzung einbezogen werden würde. Nicht zuletzt die Verschiebung der Behandlung dieses Themas aufgrund der von der Landesregierung gegebenen Begründung, dass die Staatskanzlei zuvor noch nicht berichtsfähig gewesen sei, mache diese Aussage von St Rocca nicht verständlich.

Abg. Eichelberg bittet sodann darum, dem Ausschuss die im Rahmen der von St Rocca erwähnten Umfrage gegebenen Antworten zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren bittet er um Vorlage der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung der EXPO-Projekte durch das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung.

St Rocca erwidert, dass den Ausschussmitgliedern die Antworten der Wirtschaft gern zur Verfügung gestellt werden könnten, wenn die jeweiligen Firmen dagegen keine Einwände erheben würden. Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung der EXPO-Projekte durch das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung würden dem Ausschuss unmittelbar zur Kenntnis gebracht werden.

RL Horlohe nimmt sodann zur Weiterverwendung des Imagefilms Stellung. Dieser Film sei selbstverständlich auch genutzt worden, aber durch die Zeitabläufe seien eben Inhalte des Films heute veraltet, sodass er nicht mehr intensiv genutzt werden könne. Der Frage von Abg. Eichelberg, wie hoch die Unterhaltungskosten für den Ausstellungsbus seien, der von der Investitionsbank zurzeit nicht eingesetzt werde, werde man nachgehen.

Der Ausschuss behandelt sodann zunächst Punkt 4 der Tagesordnung:

Informationen des MWAV zum aktuellen Stand von Verkehrsprojekten

- Zukunftssicherung des Projektes „Flughafen Kiel“
- Zukunftssicherung des Ausbauprojektes „Flughafen Lübeck-Blankensee“
- Schlussfolgerungen aus den Gesprächen mit Herrn Mehdorn anlässlich der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages mit der DB AG für die Weiterentwicklung der anstehenden Bahnprojekte
- Festigung des Projektes „A 20“ als Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweplans (Gespräche im Bundesverkehrsministerium)

hierzu: Umdruck 15/3355

Zur Zukunftssicherung des Projektes „**Flughafen Kiel**“ erinnert St Rocca einleitend daran, dass die Verhandlungen mit der Landeshauptstadt Kiel über die Finanzierung des Ausbaus des Flughafens Kiel-Holtenau erfolgreich abgeschlossen worden seien. Im August des vergangenen Jahres habe die Kieler Ratsversammlung diesem Konzept zugestimmt. Mittlerweile sei auch ein GA-Antrag gestellt worden und die interministerielle Arbeitsgruppe der Landesregierung „Regionalprogramm“ habe einen entsprechenden Beschluss gefasst. Einzelheiten zur Finanzierung habe M Dr. Rohwer bereits im vergangenen Jahr im Ausschuss mehrfach ausführlich dargestellt. Die in dem Zusammenhang erörterten Zahlenwerke seien weitgehend noch aktuell.

Hinsichtlich der Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Projektes müsse natürlich immer wieder darauf hingewiesen werden, Prognosen, die einen vieljährigen Zeitraum erfassten, könnten bei Abweichungen kurzfristig nach unten oder oben nicht „ausgehebelt“ werden. Die Einschätzung durch Fachleute sei so, dass die prognostizierten Steigerungsraten erreicht würden. Im Übrigen würden im anstehenden Planfeststellungsverfahren auch die Prognosen aktualisiert werden.

Wichtig sei für ihn, St Rocca, an dieser Stelle auch noch einmal der Hinweis, dass deutliche Einnahmeverbesserungen beim Flughafen Kiel-Holtenau erst nach dem Ausbau erzielt werden könnten. Der Ausbau mache ja den Flughafen nicht nur insgesamt attraktiver, sondern verbessere auch die Möglichkeiten für die Luftfahrtunternehmen, auf die Anforderungen des Marktes sehr flexibel reagieren zu können. Die Landesregierung glaube, dass sich auch durch

den Ausbau des Flughafens die Situation der Flughafengesellschaft trotz kurzfristiger Konjunkturschwankungen deutlich verbessern werde.

Zum weiteren Fortgang des Projektes erklärt St Rocca, dass die Ausschreibung für ein externes Projektmanagement im April erfolgt sei. Die Ausschreibungsfrist ende am 26. Mai. Danach werde eine Vergabeentscheidung mit der Trägerin des Verfahrens, der Stadt Kiel, getroffen werden und nach der Erteilung des Zuschlages an ein Consultingbüro - man rechne damit, dass dies im Juli 2003 geschehen könne - erfolge die Vorbereitung des Scooping-Termins und anschließend eine zeitnahe Antragstellung bei der Planfeststellungsbehörde.

Abg. Eichelberg fragt, ob die Landesregierung Gespräche mit dem Vorstand der Lufthansa bezüglich der Aufrechterhaltung von Fluglinien auf Regionalflughäfen geführt habe.

Herr Küpperbusch erwidert, dass man nicht nur mit der Lufthansa, sondern auch mit anderen Fluggesellschaften gesprochen habe. Ergebnis sei immer wieder gewesen, dass der Flughafen unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten nur schwer betrieben werden könne, weil die Start-/Landebahn zu kurz sei.

Abg. Eichelberg möchte sodann wissen, ob es seitens des Lufthansa-Vorstandes eine Äußerung gebe, dass man sich in Zukunft auf die Bedienung größerer Flughäfen beschränken wolle - zum Beispiel Hamburg-Fuhlsbüttel -, um deren Auslastung zu steigern.

Herr Küpperbusch erklärt, dass die Lufthansa klar gesagt habe, dass sie den Flughafen Kiel nicht bedienen wolle, weil sie beabsichtige, den Einsatz von Turboprop-Maschinen zu reduzieren. Aus diesem Grunde habe das MWAV auch verstärkt das Gespräch mit anderen Fluggesellschaften gesucht, um diese für eine Bedienung des Kieler Flughafens zu gewinnen. - St Rocca ergänzt, mit einer Vielzahl von Konkurrenzunternehmen der Lufthansa seien Gespräche geführt worden und man habe von denen häufiger gehört, dass man Kiel im Moment nicht anfliegen wolle, weil die Länge der Start-/Landebahn nicht ausreichend sei.

Abg. Dr. Wadehul zeigt sich erstaunt darüber, erst heute in dieser Deutlichkeit von der Landesregierung zu erfahren, dass die Lufthansa auch im Falle einer Verlängerung der Start-/Landebahn Kiel nicht anfliegen wolle. Er möchte wissen, ob es denn von einer der anderen Fluggesellschaften die Ankündigung gebe, dass man zumindest ernsthaft überlege, den Flughafen Kiel dann anzufliegen, wenn die Verlängerung der Start-/Landebahn erfolgt sein werde. - Herr Küpperbusch bestätigt dies für innerdeutsche Verbindungen. Das alles sei aber noch in einem Stadium, in dem man noch nicht konkret werden könne. - St Rocca bestätigt ebenfalls, dass es eine ganze Reihe von Gesprächen mit Fluggesellschaften unterschiedlicher Größe

gebe, und meint, dass man sich auch vor dem Hintergrund der ablehnenden Äußerung der Lufthansa die Frage stellen könne, ob dann, wenn der Kieler Flughafen „jetfähig“ sein werde, nicht auch für dieses Unternehmen Kiel wieder interessant werden könne. Die Lufthansa habe aber eben zurzeit kein Interesse an einer Bedienung Kiels.

Abg. Harms erkundigt sich danach, ob es bei der Landesregierung Überlegungen gebe, die Verlängerung der Start-/Landebahn so lange zurückzustellen, bis man Gewissheit über den Nachfragebedarf habe. Außerdem möchte er wissen, ob die Finanzierung dieser Maßnahme gesichert sei. Diese Finanzierungsfrage stelle er vor allem mit Blick auf die kommunale Seite.

St Rocca erwidert, er habe keinen Zweifel daran, dass die Stadt Kiel bei ihrer Beschlussfassung korrekt gehandelt habe. Er gehe davon aus, dass die Finanzierung seitens der Stadt Kiel weiterhin gesichert bleibe. Außerdem müsse man bezüglich des Bedarfs sehen, dass in einem Planfeststellungsverfahren die Prognosen aktualisiert würden. Insofern rate er davon ab, schon jetzt von einer möglichen Investitionsruine zu sprechen. Es gehe vielmehr darum, die Optionen für den Standort Kiel zu sichern. Dazu bedürfe es nun einmal eines gewissen Vorlaufs.

Abg. Geißler möchte wissen, für welche Flugzeugtypen der Flughafen Kiel nach einer Verlängerung der Start-/Landebahn „anfliegbar“ sei und welche deutschen Fluggesellschaften in ihrer Flotte Maschinen hätten, die dann eine Bedienung Kiels auch technisch ermöglichen könnten.

St Rocca erklärt, dass es den Trend gebe, dass die Flugunternehmen ihre Flotten von Turboprop-Maschinen auf Regionaljets umrüsteten. - Unabhängig von dieser globalen Aussage erklärt Herr Küpperbusch, dass man die Frage von Abg. Geißler so allgemein nicht beantworten könne; dies sei von Flugzeugtyp zu Flugzeugtyp verschieden. Klar sei nur, dass auch nach einer Verlängerung der Flughafen Kiel nicht für eine Bedienung durch Boeings geeignet sein werde und dies ja auch nicht sein solle. Zurzeit verhandele man nur mit Gesellschaften, die mit Turboprop-Maschinen flögen, weil andere Fluggeräte in Kiel im Augenblick gar nicht starten und landen könnten. Dies heiße aber wiederum nicht, dass in Zukunft bei einer Start-/Landebahnverlängerung das Fluggerät der Unternehmen ganz auf Jets umgestellt werde. Der Einsatz der Turboprop-Maschinen werde auch dann noch aktuell sein. Durch die Verlängerung könnten allerdings die Turboprop-Maschinen, die hier bereits flögen, besser ausgelastet werden, was letztlich die Wirtschaftlichkeit steigern würde.

Abg. Geißler greift die Aussage auf, dass bei Turboprop-Maschinen nach dem Ausbau des Flughafens Kiel eine bessere Auslastung möglich sein werde, wodurch sich logischerweise

der Grad der Wirtschaftlichkeit erhöhen werde. Andererseits - so habe man gehört - bestehe die Tendenz bei den Luftfahrtunternehmen, Turboprop-Kontingente zurückzufahren. Vor diesem Hintergrund stelle sich für ihn die Frage, mit welchen Flugzeugtypen Kiel in Zukunft bei voller Auslastung des jeweiligen Fluggeräts angefliegen werden könne. In einem zweiten Schritt müsse man dann doch ermitteln können, welche Luftfahrtunternehmen diese jeweiligen Flugzeugtypen im Programm hätten und welche Strecken gemeinhin mit diesen Flugzeugtypen angefliegen würden. Daraus sei mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit abzuleiten, ob bezüglich Kiels eine Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebes erreicht werden könne, die das Interesse an der Bedienung Kiels durch diese jeweiligen Fluggesellschaften begründe. - Die von Abg. Geißler aufgeworfenen Überlegungen werden vom MWAV schriftlich abgehandelt werden.

Zum Flughafen **Lübeck-Blankensee** erinnert St Rocca daran, dass der Flugplatz Lübeck-Blankensee über eine Start-/Landebahn von über 1.800 m verfüge und für alle Arten von Luftfahrzeugen zugelassen sei. Ebenfalls sei bekannt, dass im Rahmen eines Ausbauplans des Flughafens verschiedene Optionen diskutiert würden. Dabei gehe es einmal um eine Verlängerung der Start-/Landebahn in Richtung Osten um 224 m und zum anderen um eine Anbindung der Rollwege. Für dieses Projekt sei das Planfeststellungsverfahren bereits im Jahre 2002 eingeleitet worden. Weiterhin gehörten zu den Ausbauoptionen u.a. der Bau einer Werfthalle, die Vorfeldbeleuchtung und die Verbesserung der Anflugbefeuerung.

Zum Stand des laufenden Planfeststellungsverfahrens berichtet St Rocca sodann, dass derzeit die Erörterungen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange stattfänden. Hierzu gehörten im luftfahrtrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch die anerkannten Naturschutzverbände. Aufgrund des Umfangs der von den Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken sei für die Erörterungen der Zeitraum bis zu den Sommerferien vorgesehen. Der bekannt gemachte Termin für die privaten Einwender werde erst nach den Sommerferien stattfinden, um sicherzustellen, dass den Bürgerinnen und Bürgern auch ein offenes Beteiligungsverfahren gewährt werden könne. Es könne damit gerechnet werden, dass das Planfeststellungsverfahren im Frühjahr 2004 seinen Abschluss finden werde.

Abg. Eichelberg möchte wissen, ob seine Information zutreffe, dass für die Ausbaumaßnahme geplante Flächen zur Anmeldung als FFH-Gebiete in Brüssel vorgesehen seien. - St Rocca bestätigt, dass mit dem Umweltministerium über die Ausweisung von FFH-Flächen gesprochen werde. Diese Gespräche seien noch nicht abgeschlossen. Das MWAV setze sich in diesen Gesprächen dafür ein, dass die geschilderten Maßnahmen im Bereich des Flugplatzes Lübeck-Blankensee hierdurch keine Behinderung erführen.

Auf Fragen von Abg. Rother trägt St Rocca u.a. vor, dass der Airport-Businesspark in Lübeck-Blankensee außerhalb der FFH-Gebietsflächen liegen würde. Er, St Rocca, gehe davon aus, dass sein Haus zusammen mit dem Umweltministerium bis Ende Mai d.J. betreffend Ausweisung der FFH-Gebiete im Bereich des Flugplatzes Lübeck-Blankensee einen gemeinsamen Vorschlag vorlegen werde, der anschließend dem Kabinett zur Entscheidung vorzulegen sei.

Abg. Geißler spricht sich dafür aus, das Planfeststellungsverfahren mit der Erörterung der Einwendungen Privater nicht während des gesamten Zeitraumes der Sommerferien von sechs Wochen zu unterbrechen.

St Rocca erklärt, dass er davon ausgehe, dass dies von der Planfeststellungsbehörde wohl auch nicht als Zeitraum gedacht sei, der die vollen sechs Wochen der Sommerferien umfasse, dass er aber doch im Sinne der Bedeutung von „Bürgerfreundlichkeit“ die von der Planfeststellungsbehörde geplante Terminierung der Erörterung der Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger insoweit als Rücksichtnahme auf die Interesse der Einwender und auch zur Sicherung der Rechte der Bürgerinnen und Bürger begrüße.

Zu Schlussfolgerungen aus dem **Gespräch des Wirtschaftsministers mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG** anlässlich der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages mit der Bahn für die Weiterentwicklung der anstehenden Projekte trägt St Rocca vor, dass es im Rahmen der Vertragsunterzeichnung einen einstündigen Meinungs-austausch über allgemeine Probleme des Schienenverkehrs gegeben habe. Darüber hinaus seien noch Themen wie zum Beispiel die wirtschaftliche Situation der DB AG, das Preissystem im Fernverkehr und die Möglichkeiten der Bahn zur Unterstützung einer Forcierung der touristischen Entwicklung des Landes angesprochen worden. Bekanntlich messe das MWAV dem Bereich „Verkehr und Tourismus“ große Bedeutung bei. Der Vorstandsvorsitzende der DB AG habe in diesem Gespräch auch über ein Reisendeninformationssystem informiert und dabei darauf hingewiesen, dass dieses System in einer ersten Stufe noch in diesem Jahr in Schleswig-Holstein eingeführt werden solle.

Abg. Eichelberg spricht Pressemeldungen an, wonach die DB AG beabsichtige, zum Beispiel auf der Strecke Hamburg-Lübeck neue Doppelstockwagen einzusetzen, und fragt diesbezüglich nach weiteren Strecken sowie auch nach zeitlichen Vorstellungen.

AR Reestorff erklärt, dass es sich bei diesen Ankündigungen um die Strecken Kiel-Hamburg und Flensburg-Neumünster gehandelt habe. Die Landesregierung habe die Möglichkeit, sich diesbezüglich bis Ende 2003 zu entscheiden; fiel diese Entscheidung positiv aus, würden

diese Züge auf den genannten Strecken ab 2005 eingesetzt werden. Dabei solle das Land 25 % der Investitionskosten übernehmen, die jedoch inklusive Zinsen wieder zurückfließen.

Zusammenfassend erklärt St Rocca auf Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch und Abg. Dr. Garg, dass die von ihm genannten Themen in dem Gespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG und M Dr. Rohwer nur kurz gestreift worden seien und dass keine konkreten Vereinbarungen getroffen beziehungsweise Erklärungen abgegeben worden seien.

St Rocca nimmt sodann zu dem Punkt **„Festigung des Projektes A 20 als Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans“** Stellung. Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans habe bekanntlich die meisten Projekte, die Schleswig-Holstein für wichtig erachte, berücksichtigt. Dabei habe die Quote für Schleswig-Holstein leicht erhöht werden können. M Dr. Rohwer habe auch bereits öffentlich erklärt, welche zusätzlichen Wünsche das Land Schleswig-Holstein hinsichtlich der A 20 habe. Die Landesregierung wolle, dass der Abschnitt von der A 21 bis zur A 7 (Bad Segeberg-Bad Bramstedt) in den vordringlichen Bedarf mit aufgenommen werde und dass der naturschutzfachliche Planungsvorbehalt gestrichen werde. Dies zu erreichen, werde Gegenstand weiterer Gespräche mit dem Bund sein. Noch nicht ganz befriedigend aus Sicht des MWAV sei das Engagement für den Anschluss auf niedersächsischem Gebiet. Bekanntlich wolle die Landesregierung erreichen, dass die A 20 in Sittensen an die A 1 angeschlossen werde. Mittlerweile gebe es bei der neuen niedersächsischen Landesregierung eine Meinungsbildung, die aus schleswig-holsteinischer Sicht nicht so eindeutig sei, wie man sich das wünsche. Das niedersächsische Kabinett habe offenbar die Einstufung der A 20 in den vordringlichen Bedarf für den Abschnitt der A 26 bis zur A 1 in Sittensen nicht vorgenommen. Vor diesem Hintergrund sei es sicherlich schwierig, die Maßnahme hier in den vordringlichen Bedarf zu bringen, in den sie nach Meinung der schleswig-holsteinischen Landesregierung gehöre.

Auf eine Frage von Abg. Eichelberg schildert AL Dr. Zeichner die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem jetzt noch geltenden Bundesverkehrswegeplan. Es habe ursprünglich eine Unterfinanzierung von rund 100 Milliarden DM gegeben. Die Bundesregierung habe vor diesem Hintergrund erklärt, sie wolle diese Unterfinanzierung abbauen. In der Frühphase der hier zu berücksichtigenden Entwicklung sei es so gewesen, dass das MWAV des Landes Schleswig-Holstein ebenso wie andere Fachministerien auf Arbeitsebene zunächst einmal das wieder für den Plan angemeldet habe, was bisher in der Planung gestanden habe. Dies sei auch zweckmäßig gewesen, weil der Finanzrahmen ursprünglich noch nicht festgestanden habe. Danach habe es erste Konturen gegeben, wie der Finanzrahmen aus Sicht des Bundes aussehen sollte. Die Bundesregierung habe dabei zunächst nur sehr wenig Planungsreserve im Auge gehabt. Die Länder dagegen hätten etwas mehr Planungsreserve gewünscht, aber eben

auch nicht so viel wie bisher bei der Unterfinanzierung von rund 100 Milliarden DM. Bei einer nunmehrigen Absenkung der Unterfinanzierung von rund 100 Milliarden DM auf 25 Milliarden DM sei es klar, dass Maßnahmen anderer Bundesländer weit mehr betroffen seien als schleswig-holsteinische Projekte, sodass man durchaus feststellen könne, dass Schleswig-Holstein infolge der Zielsetzung, weniger Projekte im vordringlichen Bedarf zu haben, exzellent abgeschnitten habe.

Auf Fragen von Abg. Hentschel nimmt AL Dr. Zeichner zu der Frage Stellung, inwieweit es chancenreich sei, den Abschnitt von der A 21 bis zur A 7 (Bad Segeberg-Bad Bramstedt) in den vordringlichen Bedarf zu bekommen. Bisher sage der Bund, dass er den Finanzrahmen nicht ändern werde. Vor diesem Hintergrund bestünden zwei Möglichkeiten. Einmal könne er persönlich sich denken, dass die Länder versuchen würden, den Anteil an Planungsreserve noch ein wenig zu erhöhen. Dies würde in der Konsequenz einen erhöhten Finanzansatz bedeuten, der es ermögliche, mehr in den vordringlichen Bedarf zu bekommen. Sollte dies nicht genügen, bleibe als zweite Möglichkeit, dass Zahlen, die bisher im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes des Bundes enthalten seien, gewissen Änderungen unterworfen würden. Dabei habe er, AL Dr. Zeichner, die Einschätzung, dass dann, wenn dies der Fall sein werde, die Änderungen eher zugunsten Schleswig-Holsteins als zu seinen Lasten ausfielen. Er halte es dann nicht für chancenlos, sondern eher für chancenreich, dass Schleswig-Holstein diesbezüglich sein Ziel erreichen könne. Dies würde dann im Übrigen auch für die Ortsumgehung Schwarzenbek gelten, die Schleswig-Holstein ja ebenfalls noch verfolge.

Bezüglich der Meinungsbildung in Niedersachsen trägt AL Dr. Zeichner sodann vor, dass Schleswig-Holstein und Niedersachsen bis zum Sommer 2002 Einvernehmen gehabt hätten, alles daranzusetzen, beim Bund die A 20 in Niedersachsen bis zur A 1 bei Sittensen abzuschließen. Seit dem Sommer 2002 sei dies wegen des „Spannungsverhältnisses“ A 21 und A 22 aus niedersächsischer Sicht nicht mehr so. Seit dieser Zeit sei die Entscheidung nicht mehr so eindeutig; eher sei sie in die Richtung der A 22 gegangen. Würde die Entscheidung für die A 22 ausfallen, hätte dies auf eine Elbquerung - absolut betrachtet - keine negativen Auswirkungen, wenn man auf die Frequenz der Nutzer abstelle, die mit 1.000 sogar leicht darüber liegen würde. Unter dem Blickwinkel der Zeitschiene sei jedoch auch der Stader Raum für die Realisierung der schleswig-holsteinischen Position, weil man dort eine baldige Anbindung an das Autobahnnetz präferiere. Wäre die Zeitschiene allerdings die gleiche, würde auch der Stader Raum die A 22 bevorzugen.

AL Dr. Zeichner fährt fort, wenn die A 20 im zeitlichen Zusammenhang durchgehend bis zur A 1 in Niedersachsen (Sittensen) gebaut werden würde, würden die Nutzerzahlen höher sein als dann, wenn die A 20 durch den Tunnel geführt an der A 26 - das sei die im Bau befindli-

che Autobahn von Stade nach Hamburg - enden würde. Bezüglich der Bewertung der niedersächsischen Position sei festzustellen, dass die Lage für Schleswig-Holstein schlechter geworden sei; denn nicht nur das Spannungsverhältnis A 20 - A 22 stehe an, sondern davor wolle Niedersachsen in Hunderten von Millionenbeträgen zunächst noch Ortsumgehungen sowie zusätzlich die A 39 bauen.

Auf eine Frage von Abg. Harms erwidert St Rocca, dass sich Schleswig-Holstein mit Hamburg abgestimmt habe und dass auch Hamburg die Auffassung vertrete, dass es für die Gesamtregion insgesamt vorteilhafter wäre, den Anschluss direkt an die A 1 zu bekommen. Schleswig-Holstein hätte sich gewünscht, dass in Niedersachsen eine ähnliche Entscheidung getroffen würde.

AL Dr. Zeichner ergänzt - auch eingehend auf eine Frage von Abg. Dr. Garg -, dass Hamburg von seiner Interessenlage her nicht durchgängig an dem Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven interessiert sei. Dies sei im Sommer 2002 der Punkt gewesen, dass Niedersachsen argumentiert habe, wenn das Milliardenprojekt des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven verwirklicht werden würde, müsse sicherlich als erstes eine Verbindung zwischen der A 29 und der A 27 erreicht werden.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, fragt, wie weit die Planungen von Niedersachsen unter der vorherigen SPD-Regierung zur A 1 vorangetrieben worden seien. - AL Dr. Zeichner erklärt, dass dies genau und einvernehmlich bis zur A 26 durchgezogen worden sei, sodass der Entwurf der Linienbestimmung, den man im März 2003 an das Bundesverkehrsministerium gegeben habe, auch diese Teile von Niedersachsen mit einschließe. Hierüber gebe es keine grundsätzlichen Divergenzen. Wenn jetzt die Entscheidung getroffen würde, dass sich Niedersachsen darum bemühen wolle - entgegen dem Entwurf der Bundesregierung -, dies in den vordringlichen Bedarf zu bekommen, wäre auf der Zeitschiene nichts Nennenswertes verloren; dann nähmen nur - wie bereits ausgeführt - die Nutzerzahlen ab und würde sich der Bedarf an Anschubfinanzierung erhöhen. Gutachten besagten, wenn die Verbindung bis zur A 1 in Sittensen zeitgerecht durchgezogen würde, bedürfe es nur einer Anschubfinanzierung von 4,2 %; bei einer Verschiebung auf lange Sicht käme man hier auf gut 40 %.

Auf eine Frage von Abg. Eichelberg bezüglich des naturschutzrechtlichen Vorbehalts führt AL Dr. Zeichner aus, dass man bisher auf Abteilungsleiterenebene mit dem BMV verhandelt habe, auf der gutes Einvernehmen herrsche, aber es müsse auch noch das BMU entsprechend gewonnen werden. Anfang Juni werde hierüber eine größere Besprechung stattfinden und danach würden sicherlich im „worst case“ politische Gespräche stattfinden. Ziel sei es, noch vor der Entscheidung des Bundeskabinetts in Bezug auf die A 21 das auf den naturschutz-

rechtlichen Vorbehalt zielende „Sternchen“ aus dem Entwurf zu tilgen. Er, AL Dr. Zeichner, sei deswegen davon überzeugt, dass dies gelingen werde, weil in die Planungsstadien von Verkehrsprojekten auf hohem Niveau immer das einfließe, was ökologisch in Betracht zu ziehen sei.

Abg. Dr. Garg gibt an dieser Stelle zu Protokoll, dass dann, wenn die neue niedersächsische Landesregierung den Weg weiterverfolgen würde, der sich im Moment abzeichne, dies kein neuer Weg wäre, sondern ein Weg in Kontinuität zu dem Stimmungswechsel, der im Sommer 2002 bei der niedersächsischen Vorgängerregierung eingesetzt habe. - Abg. Schröder bezeichnet diese Ausführungen von Abg. Dr. Garg als den Beginn einer Legendenbildung. Es sei die CDU-Opposition in Niedersachsen gewesen, die vehement genau das gefordert habe, was die neue niedersächsische Landesregierung jetzt nicht umsetze. Abg. Dr. Garg wolle anscheinend schon jetzt Zeichen dafür setzen, dass es ausschließlich Sache der SPD und der Landesregierung von Schleswig-Holstein sei, wenn es mit der A 20 nicht weitergehen werde.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, betont, dass die A 20 das wichtigste Verkehrsprojekt Schleswig-Holsteins sei, dass es das Zukunftsprojekt sei, für das alle im Landtag vertretenen Fraktionen kämpfen müssten. „Legendenbildungen“ sollten in jedem Fall vermieden werden. Es gehe darum, in der Sache der A 20 zur Zukunftssicherung des Landes weiterzukommen.

Abg. Hentschel merkt abschließend an, dass die Bewertungen zu den verschiedenen Projekten im Bundesverkehrswegeplan vorlägen. Diese Bewertungen seien sehr eindeutig und besagten, dass die beiden wichtigsten Vorhaben in Schleswig-Holstein der Ausbau der A 21 und der Ausbau der A 7 seien.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht des MWAV zur aktuellen Situation der schleswig-holsteinischen Werften

hierzu: Umdruck 15/3349

RL Schriewer führt einleitend aus, die Landesregierung sehe trotz der Insolvenz von Flender und auch des beabsichtigten und zum Teil schon erfolgten Abbaus von Beschäftigten bei HDW Chancen, den Schiffbau in seinem Kern zu erhalten, weil der steigende Welthandel und die Notwendigkeit, die See- und Wasserwege stärker in den Gütertransport einzubeziehen, die Bedeutung der maritimen Wirtschaft generell steigern würden. Dies gelte insbesondere für eine Exportnation wie Deutschland.

Dabei sei in erster Linie an den Spezialschiffbau bei kleineren Serien zu denken; den „Kampf“ mit Ostasien um die großen Serien habe man realistisch gesehen verloren. Dies gelte nicht nur für Schleswig-Holstein, sondern für ganz Europa. Wichtigste Voraussetzung bleibe, dass den europäischen Werften ein fairer Wettbewerb geboten werde. Das heiÙe, dass es im Schiffbau wieder zu einem auskömmlichen internationalen Preisniveau kommen müsse.

Vor diesem Hintergrund - so fährt RL Schriewer fort - sei es auch richtig gewesen, dass die EU bei der WTO Klage gegen Korea eingereicht habe, um sich gegen das preisschädigende Verhalten Koreas zu wenden. Der jüngste Bericht der EU-Kommission zur Lage des Schiffbaus mache aber deutlich, dass sich in der Sache nichts geändert habe, jedenfalls nichts zum Besseren gewendet habe. Auch heute noch böten die koreanischen Werften bis zu 25 % unter Weltmarktniveau und eindeutig auch unter den Kosten an. Dieses Problem werde auch durch vorübergehende Schutzmaßnahmen nicht gelöst. Trotzdem sei es vernünftig gewesen, für die Dauer dieses Verfahrens derartige Schutzmaßnahmen zuzulassen. Schleswig-Holstein habe sich hierzu in der Tranche 2002 - neunte Fortsetzung - umfänglich beteiligt und nahezu alle Aufträge mit dem höchstmöglichen Fördersatz von rund 6 % abgedeckt. Die Forderung des VSM, die Länderquote von 9 Millionen auf 12 Millionen € zu erhöhen, gemeinsam mit den Bundesmitteln, hätte in der Realisierung nicht durch entsprechende Aufträge unterlegt werden können. Auch in den Haushaltsberatungen für 2004/2005 werde sich das Wirtschaftsministerium für eine angemessene Ausstattung dieser Haushaltsposition einsetzen.

Zur Situation der einzelnen Werften und deren Auslastung sei zu sagen, dass die Auftragsbestände sehr unterschiedlich ausgeprägt seien und dass es demnach auch unterschiedliche Auf-

tragsreichweiten gebe. Kleinere Werften verfügten derzeit über eine Reichweite von sechs Monaten und manche größere Werft habe Auftragsbestände, die zu einer Auslastung bis zu zwei Jahren führten. Von den schleswig-holsteinischen Werften besonders gut ausgelastet sei die FSG, die schon für 2005 produziere. Ebenso sei aus der Presse bekannt, dass HDW im Unterwasserbereich bis 2006 ausgelastet sei. Demgegenüber „hake“ es bei HDW im Überwasserbereich, insbesondere im Handelsschiffbausektor. Hier fehle es im Moment an Anschlussaufträgen. HDW werde daher seine Unternehmenspolitik anpassen und die Kapazitäten im Stahlbau reduzieren müssen. Die Landesregierung gehe davon aus, dass die Personalfreisetzen nicht in dem Umfange durchgesetzt werden müssten, wie das zurzeit vom Vorstand geplant sei. Aber diesbezüglich blieben selbstredend die Verhandlungen mit der Belegschaft und mit der IG Metall, die vom Vorstand geführt würden, abzuwarten.

Zur Beteiligungsstruktur von HDW gebe es - so erklärt RL Schriewer weiter - keine belastbaren Informationen. Man wisse, dass Ferrostaal an der Übernahme der 15 % nicht mehr interessiert sei. Es liefen Verhandlungen mit ThyssenKrupp. Was dabei letztlich herauskommen werde, lasse sich seitens der Landesregierung nicht sagen. Bei Flender habe es intensive Bemühungen gegeben, wenigstens einen Rest dieses Werftstandortes zu erhalten. Die Bemühungen seien leider gescheitert. Auch ein Reparaturstandort Lübeck rechne sich nicht, wie man habe ermitteln müssen. Eine grobe Rechnung habe ergeben, dass, um das dortige Dock mit Reparaturaufträgen zu erhalten, das gesamte Reparaturaufkommen im Bereich der Ostsee in Lübeck hätte abgewickelt werden müssen.

Auf der bevorstehenden Dritten Maritimen Konferenz würden sich die Teilnehmer mit der Zukunft des deutschen Schiffbaus im Rahmen eines Workshops befassen. Dabei werde - wie man jetzt schon erkennen könne - die Bündelung der schiffbaulichen Kräfte in Europa ein Schwerpunkt sein. Das neue Programm „LeaderSHIP 2015“, das von der EU-Kommission zusammen mit dem europäischen Dachverband der Werften aus der Taufe gehoben worden sei, solle dazu beitragen, dass die europäische maritime Industrie ihre Ziele und Interessen global besser ausrichten könne. Für ihn, RL Schriewer, stünden jedoch mehr Fragestellungen im Vordergrund, die zum Inhalt hätten, ob es beispielsweise gelinge, das Bürgschaftsinstrumentarium europarechtlich abzusichern. Hier seien die Signale allerdings positiv und man werde möglicherweise noch im Laufe dieser Woche ein Stück weiterkommen.

In der folgenden Aussprache erkundigt sich unter anderem Abg. Eichelberg danach, ob die derzeit für schleswig-holsteinische Werften gewährten Bürgschaften abgesichert seien. - RL Schriewer betont, Bürgschaften dienten der Absicherung von Risiken. Er könne deshalb nicht ausschließen, dass sich solche Risiken auch einmal realisierten. In jedem Einzelfall bemühe man sich um eine gründliche Prüfung der Projekte, aber Fälle wie Flender könne man auch

für die Zukunft nie ganz ausschließen. Dies bedeute dann natürlich auch, dass es zu Ausfällen kommen könne.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Terminplanung für das zweite Halbjahr 2003

hierzu: Umdruck 15/3330

Die Ausschussmitglieder billigen einmütig die Terminplanung in der Fassung des Umdrucks 15/3393 (neu).

Sodann bekräftigt der Ausschuss in einer kurzen Diskussion seine Absicht, in der Zeit vom 10. bis zum 14. September 2003 eine Informationsreise nach Schottland durchzuführen. Sollten ordentliche Ausschussmitglieder verhindert sein, an dieser Reise teilzunehmen, geht der Ausschuss davon aus, dass von den Fraktionen Stellvertreter benannt werden.

Für die Sitzung des Ausschusses am 20. August d.J. wird eine Bereisung in den Raum Brunsbüttel vorgesehen. Ziele sollen das Bayer-Werk sein sowie die neue Radarstation am NOK; dem soll sich ein Besuch bei der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel und bei der Hafengesellschaft anschließen.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 12:50 Uhr.

gez. Roswitha Strauß

Vorsitzende

gez. Manfred Neil

Geschäfts- und Protokollführer