

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

66. Sitzung

am Mittwoch, dem 29. Oktober 2003, 10:00 Uhr
in 25541 Brunsbüttel

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Birgit Herdejürgen (SPD)

Wilhelm-Karl Malerius (SPD)

i.V. von Thomas Rother

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Hans-Jörn Arp (CDU)

i.V. von Brita Schmitz-Hübsch

Dr. Johann Wadephul (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (FDP)

Weitere Abgeordnete

Martin Kayenburg (CDU)

Lars Harms (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Hermann Benker (SPD)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Aktuelle Informationen durch Vertreter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel über Ausbau, Betrieb und Verkehrsentwicklung des Nord-Ostsee-Kanals	4
2. Besuch bei der Bayer AG	7
3. Informationsgespräch bei der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH (egeb) und der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH, Elbehafen	8
4. Integration	9

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/973

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Aktuelle Informationen durch Vertreter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel über Ausbau, Betrieb und Verkehrsentwicklung des Nord-Ostsee-Kanals

hierzu: Umdruck 15/3798

Die Vertreter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Brunsbüttel informieren die Ausschussmitglieder mittels Overhead-Projektion über die Kanalstrecke des NOK, die Schleusenanlagen, den Querverkehr, die Ufergestaltung sowie über Daten zum Bau- und Ausbau des Kanals, seine Abmessungen, Befahrenszulassungen, Schleusen, Wasserstände, Ausbaggerungen, Brücken, Tunnel, Fähren und Weichen.

Im Rahmen der Anpassung der Bau- und Betriebsanlagen des NOK seien von 1960 bis 2002 Maßnahmen zur Erhaltung und Modernisierung der baulichen Anlagen des Kanals, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Anpassung an den gestiegenen Verkehrsbedarf sowie bauliche Verbesserungen am Verkehrsweg selber durchgeführt worden. Zu den angelaufenen und noch geplanten Maßnahmen gehörten die Sicherung der Alten Südschleuse Holtenau, die Sicherung der Vorhafenmolen und Kajen Brunsbüttel, der Ersatz von Funk- und Fernmeldeanlagen, die Teilerneuerung der Signalanlagen in Weichen und Schleusen, der Aufbau einer automatisierten Verkehrslenkung, die Modernisierung der Streckenbefehrerung, die Grundinstandsetzung der Neuen Schleusen Brunsbüttel, der Ausbau von Betriebswegen, die Anpassung und der Teilersatz der NOK-Fähren, die Erneuerung der Fährlandanlagen in Nobiskrug, die Grundinstandsetzung der Leitwerke der Neuen Schleusen Kiel-Holtenau sowie die Grundinstandsetzung der Tunnel in Rendsburg.

Mit Abschluss des Sicherungsprogramms in 2002 seien 88 km des 98,6 km langen Kanals verbreitert worden. Hiervon entfielen 63 km auf das eigentliche Bauprogramm und 25 km auf bereits ausreichend breite Vorhäfen, Weichen und natürliche Seen. Auf der verbleibenden Strecke von knapp 11 km auf dem Ostabschnitt seien aufgrund des anstehenden festen Geschiebemergels bisher keine Sicherungsmaßnahmen vorgesehen. Das BMVBW habe jedoch eine Untersuchung der Ausbaupotenziale der NOK-Oststrecke veranlasst. Die entsprechenden Voruntersuchungen hätten in 2003 begonnen. Mit einer am Bedarf orientierten Abwicklung

des Anpassungs- und Sicherungsprogramms seien die Voraussetzungen gegeben, dass der Nord-Ostsee-Kanal in seiner Leistungsfähigkeit als Verkehrsträger für die verladende Wirtschaft und den Güteraustausch den gegenwärtigen Anforderungen gewachsen sei und darüber hinaus im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verbessert und ausgebaut werde.

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf den Bundeswasserstraßen im Binnenland und an der Küste würden von der WSV stets moderne technische Überwachungseinrichtungen eingesetzt. Umfangreiche Investitionen hätten in den letzten Jahren dazu geführt, dass die Verkehrssicherungssysteme in den Küstenrevieren zu den modernsten auf der Welt gehörten. Die Einführung der AIS-Technologie durch die IMO in der Seeschifffahrt werde einen weiteren Zugewinn an verfügbaren Verkehrsinformationen und damit auch an Sicherheit für die Schifffahrt mit sich bringen. Deshalb werde die WSV die erforderliche Infrastruktur für AIS, das Automatische Schiffs-Identifizierungssystem, aufbauen, das AIS-Küstennetz betreiben und die neuen Technologien in Verkehrszentralen einführen. Das AIS-Küstennetz ermögliche auch den Anschluss weiterer Dienste über die Hafenbehörden oder den Seenotrettungsdienst. Mit AIS identifizierten sich Schiffe und gäben relevante statische, reisebezogene und dynamische Daten für andere eindeutig bekannt.

Die statischen Daten ergäben beispielsweise Auskunft über den Schiffsnamen, das internationale Funkrufzeichen, den Schiffstyp und die Abmessungen des Schiffes. Diese Daten seien charakteristisch für das betreffende Schiff und ermöglichten seine Identifikation. Zu den reisebezogenen Daten gehörten der aktuelle Tiefgang, der Bestimmungshafen, die geplante Ankunftszeit sowie unter Umständen eine Angabe zur Ladungskategorie. Diese Daten seien zumindest für eine Reise feststehend, gäben Auskunft über die aktuelle Mission des Schiffes. Die dynamischen Daten seien für die Kollisionsverhütung mit anderen Schiffen von besonderer Bedeutung. Zu diesen Daten zählten genaue Angaben über die Position des Schiffes, seine Geschwindigkeit und seinen Kurs über Grund, die exakte Vorausrichtung oder auch das momentane Drehverhalten des Schiffes. Zwischen AIS-Geräten würden diese Daten automatisch in kurzen Zeitabständen mit speziellen UKW-Sendern und -empfängern ausgetauscht. AIS biete die technische Möglichkeit, das gesamte deutsche Hoheitsgebiet und weite Bereiche der AWZ, der Ausschließlichen Wirtschaftszone, durch die Verkehrszentralen überwachen zu lassen.

Neben der originären Aufgabestellung der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schifffahrtsstraßen werde mit der AIS-Technologie auch der Informationsaustausch zwischen der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft effizienter gestaltet werden können.

Für die Schifffahrt gebe sich die Ausrüstungspflicht mit AIS aus der Neufassung der internationalen Konvention über die Sicherheit des Lebens auf See. Diese Neufassung sei von der IMO beschlossen worden. An der deutschen Küste lägen die Errichtung der erforderlichen Anlagen und der Betrieb des AIS-Küstennetzes und der Verkehrszentralen in der Hand der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Für den Aufbau der AIS-Landinfrastruktur seien insgesamt 12,5 Millionen € eingeplant. In den nächsten Jahren (bis 2008), sollten auch die kleineren Schiffe der WSV und einige Fahrwassertonnen und Leuchttürme mit AIS ausgerüstet werden.

Ein Besuch in der Verkehrszentrale Brunsbüttel-Elbe der WSV rundet diesen Informationsteil ab.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Besuch bei der Bayer AG

hierzu: Umdrucke 15/1048, 15/2003, 15/2405, 15/3799 und 15/4087

Die Werksleitungen der Bayer AG, der Rütgers Elbechemie GmbH und der DyStar Textilfarben GmbH & Co. Deutschland KG unterrichten die Ausschussmitglieder sodann auf dem Gelände des Industrieparks Brunsbüttel über aktuelle Entwicklungen und Probleme der Chemischen Industrie am Standort des Wirtschaftsraumes (s. hierzu Umdruck 15/3799). In der Aussprache betonen die Wirtschaftsvertreter, dass die Entwicklung der Abgaben bei den Energien im Wirtschaftsraum Brunsbüttel eindeutig zeige, dass Abgabensteigerungen nahezu ausschließlich aus die Abgabe aus dem EEG herrührten. Diese Steigerung von über 6 Millionen € sei in nur drei Jahren erfolgt. Ohne Deckelung dieser Steigerung sei für die nächsten Jahre mit weiterer Gefährdung von Arbeitsplätzen im Wirtschaftsraum Brunsbüttel zu rechnen. Beim Strombezug liege die Kostensteigerung in 2003 im Vergleich zu anderen Industriestaaten um 50 % höher. Da der Strom in vielen Industriebetrieben als Rohstoff eingesetzt werde, schlage die Preissteigerung direkt auf die Produktpreise durch, was wiederum eine Verringerung der Verkaufschancen auf den internationalen Märkten bewirke.

Seit 1999 habe das Werk Brunsbüttel der Bayer AG eine Kostensteigerung von nahezu 15 Millionen € unter anderem durch die Erhöhung der Abgaben verkraften müssen. Da eine solche Kostenerhöhung nicht am internationalen Markt weitergegeben werden könne, könne dies nur durch anderweitige Kosteneinsparungen - Arbeitsplatzabbau - ausgeglichen werden.

Im Umdruck 15/4087 zeige das Zahlenmaterial deutlich die Zusatzbelastungen der Chemischen Industrie und der Baustoffindustrie durch nationale Umweltabgaben und Steuern bezogen auf den Wirtschaftsraum Brunsbüttel im Einzelnen. Hierzu gehören auch Angaben zum Strompreisvergleich innerhalb der EU.

Die Wirtschaftsvertreter betonen abschließend noch einmal, dass ihre Firmen nur dann wirtschaftlich arbeiten und beste Voraussetzungen für neue und dringend benötigte Investitionen schaffen könnten, wenn der Strompreis günstig sei. So hätten in Zeiten, in denen die Energiekosten niedrig gewesen seien, zum Beispiel für das Werk Brunsbüttel der Bayer AG 100 Millionen € für Investitionen ausgegeben werden können.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Informationsgespräch bei der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH (egeb) und der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH, Elbehafen

hierzu: Umdrucke 15/3890, 15/3933 und 15/3938

Vertreter der Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel sowie der Hafengesellschaft Brunsbüttel vertiefen im Folgenden spezifische Probleme, Chancen und Herausforderungen im Wirtschaftsraum Brunsbüttel und betonen dabei, dass bei der geplanten Trassenführung der A 20 mit der Querung östlich von Glückstadt und der Kreuzung der A 23 bei Hohenfelde die Anbindung des Wirtschaftsraumes optimiert werden müsse, um wirtschaftliche Effekte optimal nutzen zu können. Des Weiteren plädieren sie für die Fortsetzung der Förderung aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und betonen das Erfordernis der stärkeren Zusammenarbeit im Nordseeraum im Rahmen der Nordsee-Kommission und der INTERREG-Projekte (s. Umdruck 15/3938).

Aus Sicht der Hafengesellschaft hat die Beseitigung der Mindertiefen im „Zufahrtsbereich“ des Elbehafens Brunsbüttel größte Bedeutung (s. Umdruck 15/3933).

Punkt 4 der Tagesordnung:

Integration

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/973

(überwiesen am 30. Mai 2001 an den **Innen- und Rechtsausschuss**, den Wirtschaftsausschuss, den Bildungsausschuss und den Sozialausschuss)

hierzu: Umdrucke 15/1182, 15/1205, 15/1694, 15/1870, 15/1871, 15/1926, 15/1927, 15/1938, 15/1939, 15/1960 (neu) bis 15/1963, 15/1967, 15/1968, 15/1970, 15/2000, 15/2233, 15/2251 bis 15/2253, 15/2258, 15/2267, 15/2275, 15/2300, 15/2316, 15/2369, 15/2381, 15/3062, 15/3406, 15/3616

Der Ausschuss spricht einstimmig die Empfehlung an den federführenden Innen- und Rechtsausschuss aus, dem Landtag die Annahme der Nummer 4 „Ausbildung und Arbeit“ in folgender Fassung vorzuschlagen:

„4. Ausbildung und Arbeit

Die Landesregierung soll Regelungen treffen, die gewährleisten, dass

- eine gezielte Qualifizierung **Jugendlicher aus Immigrantenfamilien** durch regionale Förderpakete der Bundesanstalt für Arbeit erfolgt; dazu ist auch der verstärkte Einsatz von Arbeitsberatern für diese Zielgruppe erforderlich;
- Ausbildungsprojekte, in denen Mehrsprachigkeit gezielt genutzt wird, besonders gefördert werden;
- durch gezielte **Information und Zusammenarbeit mit Immigrantenorganisationen die Einbeziehung von jungen Menschen aus Immigrantenfamilien in die deutsche Berufsausbildung erreicht wird.**“

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 16:50 Uhr.

gez. Strauß

Vorsitzende

gez. Neil

Geschäfts- und Protokollführer