

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

67. Sitzung

am Mittwoch, dem 26. November 2003, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 383 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Jutta Schümann (SPD)

i.V. von Klaus-Dieter Müller

Hermann Benker (SPD)

Wilhelm-Karl Malerius (SPD)

i.V. von Birgit Herdejürgen

Thomas Rother (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Dr. Johann Wadephul (CDU)

Christel Aschmoneit-Lücke (FDP)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Hans-Jörn Arp (CDU)

Ursula Sassen (CDU)

Lars Harms (SSW)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Berichte des Wirtschaftsministers	6
A. - zum dreispurigen Ausbau der B 5 mit Anbindung an die A 23 bei Itzehoe bzw. später an die A 20;	
- zu den Anstrengungen des Landes, eine Aufnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe–Brunsbüttel in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrsweplanes zu erreichen (Umdruck 15/3890);	
- zu Problemen bei der Gewährung von Landes-, Bundes- und EU-Fördermitteln, die sich im Industriegebiet Brunsbüttel aus dem Verlauf der Kreisgrenze Dithmarschen/Steinburg ergeben, und zu Lösungsmöglichkeiten;	
- zur Problematik der akuten Verschlickung der schleswig-holsteinischen Elbehäfen sowie	
- zu aktuellen Entwicklungen beim Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals	
hierzu: Umdruck 15/3928	
B. zur Finanzierungssituation im Schienen- und Busverkehr	
hierzu: Umdruck 15/3947	
2. Bericht des Wirtschaftsministers über das Ergebnis des Gutachtens zur „Neuordnung der Wirtschaftsförderung in Schleswig-Holstein“	16
hierzu: Umdruck 15/3953	
3. Standortmarketing für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein	17
hierzu: Umdrucke 15/3639 und 15/3763	

- 4. Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung eines Haushaltsplanes für die Haushaltsjahre 2004 und 2005** **20**
- Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 15/2790
- **Einzelplan 06 - Maßnahmengruppe 07, Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation zur Stärkung der Wirtschaft in Schleswig-Holstein**
- hierzu: Umdruck 15/3954
- 5. a) Science Center „Phänomenta“ in Flensburg erhalten und stärken** **22**
- Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/2526
- b) Sachstandsbericht des Wirtschaftsministers zur Errichtung eines Science Centers in Schleswig-Holstein**
- hierzu: Umdruck 15/3952
- 6. Regionale Qualitätspartnerschaft Westküste: Bericht des Wirtschaftsministers über mögliche Wettbewerbsverzerrungen bei Förderung des Projektes aus dem Regionalprogramm 2000** **24**
- hierzu: Umdruck 15/3870
- 7. Bericht über die Reduzierung von statistischen Erhebungen** **26**
- Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/2549
- 8. Finanzierung eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau** **27**
- Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/1053

9. Entwurf eines Gesetzes zu dem Staatsvertrag über die Errichtung der Eichdirektion Nord	28
Gesetzesentwurf der Landesregierung Drucksache 15/2872	
10. Wassertourismus in Schleswig-Holstein entwickeln und stärken	29
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/2720	
11. Wirtschaftsbericht 2003	30
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/2550	
12. Bericht zur Situation von Frauen auf dem Arbeitsmarkt	31
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/1173	
13. Tätigkeitsbericht des LEG Unternehmensverbundes nach § 10 a Abs. 4 Landesplanungsgesetz	32
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/2447	
14. Terminplanung für das erste Halbjahr 2004	33
Umdruck 15/3811	
15. Verschiedenes	34

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:

Berichte des Wirtschaftsministers

- A.**
- zum dreispurigen Ausbau der B 5 mit Anbindung an die A 23 bei Itzehoe bzw. später an die A 20;
 - zu den Anstrengungen des Landes, eine Aufnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe–Brunsbüttel in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes zu erreichen (Umdruck 15/3890);
 - zu Problemen bei der Gewährung von Landes-, Bundes- und EU-Fördermitteln, die sich im Industriegebiet Brunsbüttel aus dem Verlauf der Kreisgrenze Dithmarschen/Steinburg ergeben, und zu Lösungsmöglichkeiten;
 - zur Problematik der akuten Verschlickung der schleswig-holsteinischen Elbehäfen sowie
 - zu aktuellen Entwicklungen beim Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

hierzu: Umdruck 15/3928

B. zur Finanzierungssituation im Schienen- und Busverkehr

hierzu: Umdruck 15/3947

M. Dr. Rohwer weist zum **dreispurigen Ausbau der B 5** auf das Landesverkehrsprogramm hin, in dem die Weiterentwicklung der Magistrale A 23/B 5 dargestellt sei. Mit der Fertigstellung der A 23 bis Heide, dem höhenfreien Ausbau der B 5 im Streckenabschnitt Heide–Tönning und der Ortsumgehung Husum im Zuge der B 5 seien Verbesserungen bereits erreicht worden. In Planung befänden sich die Verlegung der B 5 zwischen Hattstedt und Bredstedt sowie der Lückenschluss der A 23 bei Itzehoe. Der Verkehrsfluss zwischen Tönning und Husum solle in Absprache mit der Region durch die Herausnahme des Langsamverkehrs und die Aufnahme der Planung für einen dreispurigen Ausbau verbessert werden, da eine Verlängerung der A 23 aufgrund der Verkehrswerte mittelfristig nicht möglich sei. Auf Fragen von Abg. Eichelberg zur A 23 zwischen Pinneberg und dem Autobahndreieck Hamburg-Südwest führt er, M. Dr. Rohwer, aus, dass ein sechsspüriger Ausbau wegen der Lärmschutzanforderungen zu

Problemen führe. Der Verkehrsfluss solle mit der Nutzung der Seitenstreifen und der Verlängerung der Hamburger Ausfahrten beschleunigt werden.

RL Conradt ergänzt, dass ein Ausbau der A 23 vor einem Ausbau der A 7 nicht sinnvoll sei. Auch sei er im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans nicht mehr enthalten. Ergänzende Maßnahmen unterhalb des Bundesverkehrswegeplans seien jedoch möglich. Auf eine Frage des Abg. Wadephul erwidert er, dass die B 5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel bereits höhenfrei ausgebildet sei.

Auf Frage von Abg. Harms erklärt RL Conradt, dass für die Velegung der B 5 zwischen Hattstedt und Bredstedt zur Zeit die Bauentwurfsunterlagen erarbeitet würden, das Planfeststellungsverfahren 2005 eingeleitet werde und dort ab 2007 gebaut werden könnte, wenn gegen das Vorhaben nicht geklagt werde. Voraussetzung für die Herausnahme der Langsamverkehre zwischen Tönning und Husum sei die Ausweisung einer Kraftfahrstraße und die Erstellung eines Parallelwegenetzes für den Langsamverkehr. Schwierigkeiten beim Grunderwerb selbst beim höhenfreien Ausbau machten Planfeststellungsverfahren notwendig, die zu Verzögerungen führten.

Abg. Arp bittet um Auskunft über die Verkehrsdaten betreffend die B 5. M Dr. Rohwer sagt die Vorlage der Verkehrsdaten zu und stellt einen Zusammenhang zwischen Verkehrsdaten und Begründetheit einer Ausbaumaßnahme her. Die Verkehrsdaten für den Raum Brunsbüttel würden ungeachtet der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Standortes eine Umleitung von Mitteln aus anderen Projekten mit höherer Verkehrsdichte zur Zeit nicht rechtfertigen. Als Vorabinformation nennt RL Conradt für den Bereich der B 5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel Verkehrsmengen von 15 000, für die übrigen Bereiche von unter 10 000.

AL Dr. Eggers trägt zur **Aufnahme der Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe–Brunsbüttel in den „Vordringlichen Bedarf“** vor, dass sich der Minister in Schreiben an den Bundesverkehrsminister persönlich für das Vorhaben eingesetzt habe. Darüber hinaus seien Gespräche im Bundesverkehrsministerium geführt worden. Eine Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ sei letztendlich nicht zustande gekommen, weil sich ein Nutzen/Kosten-Verhältnis von über 1 nicht ergeben habe. Hierzu hätten die nur geringen Vorteile der Elektrifizierung beim Gütertransport aus dem Brunsbütteler Hafen auf die Schiene gegenüber der Dieseltraktion beigetragen.

AL Dr. Haas stellt zur **Problematik der Gewährung von Fördermitteln im Industriegebiet Brunsbüttel** dar, dass die Ziel-2-Förderung eine Schwerpunktförderung innerhalb des GA-Fördergebietes sei. Bei der Entscheidung über die Ziel-2-Fördergebiete sei kreisscharf abge-

grenzt worden und habe sich die Landesregierung bei der EU-Kommission mit dem kleinräumigen Gebietsaustausch zugunsten von Büttel und Helgoland durchsetzen können, während dies bei der Genehmigung der nationalen Fördergebietskarte für die Gemeinschaftsaufgabe nicht gelungen sei. Eine betriebliche Investitionsförderung in Büttel und Helgoland sei weder aus GA-Mitteln, weil nicht Fördergebiet, noch aus Ziel-2/EFRE-Mitteln möglich, weil Ziel-2/EFRE-Mittel für die betriebliche Investitionsförderung nur dann eingesetzt werden könnten, wenn gleichzeitig ein GA-Fördergebiet vorliege. Dies gelte aber nicht für die betriebliche Innovationsförderung von KMUs und die Infrastrukturmaßnahmen, die nach der Entscheidung der EU beide in Büttel und Helgoland durchgeführt werden könnten.

Auf Fragen von Abg. Dr. Wadephul sagt er, AL Dr. Haas, dass die EU es abgelehnt habe, ein Werkslande, das durch eine Gemeindegrenze geteilt werde, der jeweils anderen Gemeinde zugeschlagen zu können. Auch eine Umgemeindung führe nicht zum Ziel, weil Grundlage der Förderentscheidungen die geographische Fördergebietskarte sei, die unabhängig von der Grenzziehung der Gebietskörperschaften bestehen bleibe.

Abg. Schröder gibt seiner Verwunderung darüber zum Ausdruck, dass Sachverhalte wie die des zu behandelnden Tagesordnungspunktes, die vom Wirtschaftsausschuss als Ganzem auch durch Ortsbesichtigungen getragen würden, auf Antrag der CDU-Fraktion auf der Tagesordnung stünden. Er äußert Unverständnis darüber, dass bei Grenzziehungen mitten durch Betriebsgebäude eine Änderung bei der EU nicht möglich sei.

Abg. Dr. Wadephul hält es ebenfalls für unverständlich, dass bei ursprünglich „kreisscharfer“ Abgrenzung eine Änderung der Kreisgrenzen, zum Beispiel dadurch, dass Büttel Dithmarschen zugeschlagen werde, keine Auswirkungen auf die Förderung habe. Es sei sinnvoller, das gesamte Industriegebiet Brunsbüttel einzubeziehen. Es müsse nach Möglichkeiten gesucht werden, über die Bundesregierung oder Europa-Abgordnete eine Änderung herbeizuführen. Hierbei könnten weitere Informationen durch das Ministerium hilfreich sein.

M Dr. Rohwer warnt davor, Beschlüsse der EU unter dem Gesichtspunkt der Rationalität zu betrachten. Seitens des Ministerium sei alles versucht worden, eine Änderung der Fördergebietskarte zu erreichen. Die EU scheue sich jedoch vor Einzelfalllösungen. Er werde sich in der Sache erneut verwenden und hoffe dabei auf Unterstützung der Abgeordneten, warne aber vor zu hohen Erwartungen.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, führt zur **Verschlickung der schleswig-holsteinischen Elbehäfen** einleitend aus, dass die Verschlickungen in mehreren Häfen Schleswig-Holsteins ein Problem darstellten. In den abgeschlossenen Verträgen sei festgelegt, dass bei Folgeschäden in

Form von Verschlickungen und Versandungen der Bund eintreten müsse. Für die Hafenerbetreiber sei der Nachweis eines Folgeschadens jedoch eine fast unüberwindliche Hürde.

AL Dr. Eggers verweist auf die Antwort auf eine Kleine Anfrage von Abg. Hentschel und skizziert die Lösungsansätze, um in Brunsbüttel eine ausreichende Wassertiefe in der Zufahrt zu erreichen. Von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion werde eine Pflicht zur Unterhaltung der Hafenzufahrten unter Hinweis auf das Bundeswasserstraßengesetz verneint. Es müsse geprüft werden, ob aus den vor 40 Jahren erfolgten Fahrwasservertiefungen und Fahrwasserverlegungen Folgenbeseitigungsansprüche abzuleiten seien. In jedem Fall müsse die Ursächlichkeit belegt werden.

Versandungen in der Elbe habe es aufgrund natürlicher Gegebenheiten schon immer gegeben. Auf der anderen Seite beeinflussten die Eingriffe in das Strömungsregime die natürlichen Prozesse. Gutachterliche Untersuchungen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion seien eingeleitet worden. Gegenüber dem Bundesverkehrsministerium sei auf die Bedeutung des Brunsbütteler Hafens für ein Notfallkonzept im Unterelbe-, Außenelbe- und Nordseebereich hingewiesen worden. Da im Notfall für alle betroffenen Schiffe ein Notliegeplatz zur Verfügung stehen müsse, trage der Bund eine Mitverantwortung für den Ausbau der Hafenzufahrt. Vom Bunde sei dieser Aspekt bisher jedoch nicht aufgegriffen worden. Im Zuge der von Hamburg betriebenen weiteren Elbvertiefung werde die Landesregierung darauf hinwirken, dass neben dem Hochwasserschutz und der Vermeidung ökologischer Schäden eine Regelung für die Hafenzufahrt in Brunsbüttel vorgesehen werden.

Abg. Arp macht darauf aufmerksam, dass sich die Verschlickung nicht auf Brunsbüttel beschränke. Eine weitere Elbvertiefung sei nur zu vermitteln, wenn mit der Bevölkerung zusammengearbeitet werde und eine gewisse Wertschöpfung vor Ort bleibe.

M Dr. Rohwer betont, dass die Landesregierung im Fall Brunsbüttel dem Bund gegenüber mehrfach tätig geworden sei. Die Landesregierung habe immer erklärt, dass bei einer weiteren Elbvertiefung, die für den gesamten Norden von wirtschaftlicher Bedeutung sei, die Verantwortung für ökologische und sonstige Folgewirkungen bereits im Planfeststellungsverfahren eindeutig geklärt werden müssten, um nicht hinterher schwierige Verhandlungen führen zu müssen.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, hebt hervor, dass in Brunsbüttel gehandelt werden müsse, um die Wirtschaftlichkeit des Hafens sicherzustellen. Sie stellt die Frage, ob vor der Elbvertiefung der Status quo dokumentiert worden sei. Die Betreiber könnten ihre Ansprüche nur mit ausreichendem Datenmaterial durchsetzen.

AL Dr. Eggers weist auf Peilkarten aus früheren Jahren hin, die die Fahrwassertiefen belegten. Wichtiger sei allerdings der Nachweis der Ursache der Veränderung der Fahrwassertiefe. Die Peilergebnisse belegten die Tatsache der Versandung, trügen aber nicht zur Klärung der Frage bei, ob sie durch natürliche Veränderungen der Morphologie oder durch Veränderung der Fahrwassertiefe und Fahrwasserverlegung hervorgerufen worden seien.

Abg. Eichelberg fragt, wann die Untersuchungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes vorlägen. Beim Bau der Elbehafens sei die Fahrrinne so angelegt worden, dass aufgrund natürlicher Verhältnisse eine Bebaggerung nicht notwendig sei. Eine Verlegung der Fahrrinne führe dagegen zur Verschlickung.

AL Dr. Eggers bestätigt, dass die gutachterlichen Untersuchungen liefen, es sei jedoch nicht absehbar, wann das Ergebnis vorliegen werde. Es handele sich um sehr komplexe Vorgänge, die schwierig zu belegen seien. Auch ohne Fahrwasserverlegungen oder Fahrwasservertiefungen habe es Verschlickungen gegeben.

Abg. Hentschel bemerkt, dass im Staatsvertrag über die Elbvertiefung ein Monitoring vereinbart worden sei und es einen Kabinettsbeschluss gebe, nach dem vor einer Auswertung keine neuen Maßnahmen erfolgen dürften. Die Auswertungen hätten in der Vergangenheit immer zum Ziel gehabt, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt und den Deichbau zu beobachten. Auch das Umweltministerium des Landes sei an den Auswertungen beteiligt. Auf Nachfrage sei eine Untersuchungszeit von mindestens fünf Jahren genannt worden, aufwendige Beobachtungen und Computersimulationen müssten durchgeführt werden. Nach ersten Ergebnissen weichen die beobachteten Werte von den ursprünglichen Simulationen ab. Die Vertiefungen seien anders durchgeführt worden, als ursprünglich geplant. Er fordert das Wirtschaftsministerium auf, bei der Auswertung der Daten mit dem Verkehrsministerium zu kooperieren.

AL Dr. Eggers führt aus, dass im Planfeststellungsbeschluss für die letzte Elbvertiefung ein Beweissicherungsverfahren festgeschrieben worden sei, es sei aber auf die Veränderung des Tidenhubs als Indikator für Hochwasserauswirkungen und ökologische Auswirkungen ausgerichtet. Ein Beweissicherungsverfahren für Hafenzufahrten und Veränderungen im Hafenbereich gebe es nicht. Zwei Berichte zum Monitoring lägen bereits vor. Danach lägen die Veränderungen aufgrund der Elbvertiefung deutlich unter den prognostizierten Werten. Ein dritter Bericht werde in Kürze vorgelegt. Für eine weitere Elbvertiefung seien vom Kabinett und vom Hamburger Senat erste belastbare Ergebnisse zur Voraussetzung gemacht worden. Für eine weitere Elbvertiefung lägen noch keine Planungen vor, vielmehr würden Nutzen-Kosten-Bewertungen durchgeführt, um die Anforderungen an die Bundesverkehrswegeplanung zu erfüllen. Erste Gespräche mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie Hamburg und

Niedersachsen seien geführt worden. Das Umweltministerium sei wie das Verkehrs- und Wirtschaftsministerium und die Landesplanung in die Gespräche einbezogen. Für Schleswig-Holstein sei eine klare Regelung über die Folgenbeseitigung unverzichtbar. Die Regelung im bestehenden Planfeststellungsbeschluss sei an den Nachweis der Ursächlichkeit gebunden.

Abg. Hentschel regt an, die Häfen in das Beweissicherungsverfahren einzubeziehen.

Abg. Dr. Wadephul hält es für nicht ausreichend, für zukünftige Elbvertiefungen Regelungen zu fordern, denn in den Häfen bestehe eine akute Problematik, die einer Lösung bedürfe. Der Bund führe an, dass die Elbvertiefung möglicherweise nicht kausal für die Verschlickung sei. Der Anscheinsbeweis, dass bei einer Vertiefung und Verlegung der Fahrrinne Versandungen aufträten, müsse jedoch vom Bund widerlegt werden. Es sei erforderlich, die Versandungsproblematik in das Beweissicherungsverfahren einzubeziehen. Von der Hafengesellschaft Brunsbüttel sei vorgetragen worden, dass die Zufahrt zum Hamburger Hafen auf Kosten des Bundes vertieft werde und daher eine Ungleichbehandlung vorliege.

M Dr. Rohwer teilt mit, dass in den Gesprächen mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und mit dem Bundesverkehrsministerium darauf gedrängt worden sei, eine Entscheidung für die Anerkennung der Ansprüche in Brunsbüttel zu treffen. Eine Kompensation der Ansprüche durch das Land sei aufgrund fehlender Mittel nicht möglich.

AL Dr. Eggers erläutert, dass im Fall Hamburgs der Bund den Ausbau einer Bundeswasserstraße und Hamburg den Teil, der Hafenzufahrt sei, finanziere. Er bejaht die Frage von Abg. Malerius, ob das oberhalb des Elbhafens liegende Verklappungsgebiet Schelenkuhlen und der Sedimenttransport aus diesem Gebiet untersucht worden seien, und ergänzt, dass in den Untersuchungen der Anteil des auf menschliche Eingriffe zurückzuführenden Sedimenttransports auf unter 10 % geschätzt werde. Zum Vorschlag der Abg. Aschmoneit-Lücke, die Möglichkeit einer Beweislastumkehr zu prüfen, bemerkt er, dass dies in die Überlegungen einbezogen worden sei.

AL Dr. Eggers trägt zum **Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals** vor, dass der Bundesverkehrsminister schriftlich zugesagt habe, die vorgeschlagene Begradigung in der letzten Kanalstrecke zu untersuchen und bei einem positiven Ergebnis in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen. Es habe inzwischen eine Untersuchung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion gegeben, die dazu geführt habe, dass das Planungsbüro Planco eine Nutzen-Kosten-Ermittlung nach den Kriterien des Bundesverkehrswegeplans erarbeiten solle. Die Ergebnisse würden im Sommer 2004 vorliegen. Auf Frage der Abg. Aschmoneit-Lücke bestätigt er, dass es in der Kurve, die begradigt werden solle, eine Kalktuffquelle gebe, die ein schützenswertes Biotop darstelle und

FFH-pflichtig sei. Gemeinsam mit dem Umweltministerium bestehe ein Interesse daran, die Begradigung im Fall einer positiven Bewertung an der Kalktuffquelle nicht scheitern zu lassen. Sie sei durch menschlichen Eingriff im Zuge des Kanalbaus entstanden und bestehe als Biotop weiter, auch wenn einige Meter landeinwärts abgegraben würden.

Abg. Hentschel spricht sich für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die Aufnahme des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals aus. Das Schiff gehöre zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern und entlaste den Güterverkehr auf der Straße.

Abg. Eichelberg fragt, ob der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals ein TEN-Projekt darstelle, was Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Analyse hätte. AL Dr. Eggers widerspricht. Ein Zuschuss sei Teil einer Finanzierung und ändere nichts an der Entstehung der Kosten und der Bewertung eines volkswirtschaftlichen Nutzens. Das Ausbauvorhaben sei kein konkretes Projekt des TEN-Leitnetzes und ein aus dem Bundesverkehrswegeplan zu finanzierendes Vorhaben. Es sei Sache des Baulastträgers Bund, gegebenenfalls einen TEN-Zuschuss zu beantragen.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, erinnert an eine Aussage von vor einem Jahr, dass die Voruntersuchung laufe. Die Kosten-Nutzen-Analyse sei aber gerade erst vergeben worden und liege im Sommer 2004 vor. Der Stellenwert, den Schleswig-Holstein dem Nord-Ostsee-Kanal auch angesichts der EU-Osterweiterung einräume, müsse sich in der Schnelligkeit des Ausbaus widerspiegeln.

M Dr. Rohwer versichert, dass die Landesregierung das Ausbauvorhaben zügig vorantreibe.

AL Dr. Eggers beantwortet die Frage von Abg. Dr. Wadephul nach der Nutzungsdauer der Eisenbahnhochbrücke Rendsburg damit, dass eine weitere Sanierung in 30 Jahren erforderlich werden könnte. Die Landesregierung habe sich dafür eingesetzt, dass Vorstudien über eine mögliche Querung aufgenommen würden, damit in der Region die Trassenplanungen frühzeitig bekannt seien.

M Dr. Rohwer macht deutlich, dass eine feste Fehmarnbelt-Querung dazu beitragen könne, dass die Eisenbahnhochbrücke nicht an die Grenze ihrer Kapazität gelange, und fordert die CDU-Fraktion auf, dieses Projekt mit Nachdruck zu unterstützen.

AL Dr. Eggers berichtet zur **Finanzierungssituation im Schienen- und Busverkehr**, Umdruck 15/4002. Auf die Frage von Abg. Hentschel, wie viel Prozent jeweils die zusätzlichen Maßnahmen und die Kürzungen im Schienenbereich ausmachten, sagt er zu, die Zahlen nachzuliefern.

Abg. Eichelberg beanstandet, dass entgegen dem früheren Konsens Änderungen im Schienenverkehr erst über die Zeitung bekannt würden. Auch vor der Reduzierung bei der S 21 hätte Kontakt mit den Betroffenen vor Ort aufgenommen werden müssen, da diese Verbindung für Pendler die Möglichkeit biete, Hamburg weiter als bis zum Hauptbahnhof zu durchfahren.

M Dr. Rohwer sieht in Anpassungen des Fahrplans einen normalen Vorgang eines wirtschaftlich agierenden Unternehmens. Angesichts der Ausweitung des Verkehrs um 30 % in den letzten Jahren bestehe eine Verpflichtung, schwach genutzte Züge auf nachfragestärkere Strecken zu verlagern. Wenn der Ausschuss es wünsche, werde in Zukunft früher im Detail berichtet. Bei den Änderungen betreffend die S 21 sei wie in den anderen Fällen mit den örtlichen Betreibern gesprochen worden. Auf dieser Strecke bestehe nach wie vor ein großes Angebot. Eine Verstärkung der Verbindungen zwischen Tornesch sowie Pinneberg und Hamburg scheitere an der erforderlichen Mitfinanzierung durch Hamburg und dem Bestreben Hamburgs, die Zahl der Züge im Hauptbahnhof zu begrenzen.

Abg. Aschmoneit-Lücke spricht sich ebenfalls dafür aus, die Abgeordneten in den von Änderungen betroffenen Regionen früher zu informieren. In der Sache halte sie die vorgesehenen Änderungen für sinnvoll. Beim Verkehr gehe Qualität vor Quantität.

Auch Abg. Schröder bemängelt, dass die Betroffenen zu spät informiert worden seien. Obwohl das Angebot im Hamburger Umland in den letzten Jahren verbessert worden sei, würden die Betroffenen durch die Änderungen bei der S 21 belastet.

Auf Bitten der Vorsitzenden, Abg. Strauß, sagt AL Dr. Eggers eine schriftliche Antwort über die kostenmäßigen Auswirkungen der Fahrplanänderungen zu.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, weist darauf hin, dass im Hamburger Koalitionsvertrag die Durchbindung der AKN bis zum Hauptbahnhof erwähnt sei, die von der Landesregierung bisher gleichfalls unterstützt worden sei.

M Dr. Rohwer gibt zu bedenken, dass die AKN-Durchfahrt an der mangelnden Mitfinanzierung durch die Kommunen scheitere, und bittet die Vertreter der CDU, mit dafür zu sorgen, dass so viel Pendler wie möglich bis in den Hamburger Hauptbahnhof und nicht nur bis Hamburg-Altona geführt würden.

AL Dr. Eggers teilt zu den **Schüler- und Schwerbehindertenzuschüssen aus Regionalisierungsmitteln** mit, dass sich die Rechtslage nicht verändert habe und derartige Zuschüsse zulässig seien. Die Regionalisierungsmittel würden den Ländern nach § 5 Abs. 1 des Regionalisie-

rungsgesetzes für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Verfügung gestellt, insbesondere für den Schienennahverkehr. In § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes würden die Mittel aufgeführt, die für die Status-quo-Verkehre des Schienenpersonennahverkehrs bestimmt seien. Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes seien auch für den übrigen ÖPNV einsetzbar. Die Regionalisierungsmittel seien auch nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes nicht ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr bestimmt. Die Ausgleichszahlungen für Schüler- und Schwerbehindertentransporte seien Finanzierungen von Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu den **Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre und die Bargelderstattung für Schwerbehinderte** führt er, AL Dr. Eggers, aus, dass sie nach gesetzlichen Bestimmungen auf Antrag der jeweiligen Verkehrsunternehmen ermittelt würden. Die Verkehrsunternehmen würden zum Teil kreisüberschreitende Verkehre anbieten, sodass eine regionale Zuordnung der Zuschüsse kaum möglich sei. Die Zuschüsse würden zum 15. Juni und 15. November an die Unternehmen ausgezahlt.

Auf Fragen von Abg. Eichelberg, warum die Zuschüsse nicht auch früher aus den Regionalisierungsmitteln bezahlt worden seien, ob die Handhabung in anderen Bundesländern ähnlich sei und inwieweit durch die Zuschüsse die Möglichkeit eingeschränkt werde, Nahverkehre zu finanzieren, antwortet M Dr. Rohwer, dass seit Jahren Zuschüsse aus Regionalisierungsmitteln geleistet würden und andere Bundesländer in gleicher Weise verfahren. Eine weitere Verlagerung komme nicht in Frage und hätte Leistungseinschränkungen zur Folge.

Abg. Aschmoneit-Lücke erinnert daran, dass bei der Verabschiedung des ÖPNV-Gesetzes des Landes diskutiert worden sei, wie die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes eingesetzt werden könnten. Haltung der Landesregierung sei gewesen, die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr einzusetzen. Die Änderung der Rechtsauffassung der Landesregierung sei nicht nachzuvollziehen. M Dr. Rohwer erwidert, dass bei der Verabschiedung des ÖPNV-Gesetzes klar gewesen sei, dass es eine Schnittstelle zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr gebe. Die Abwägung, was an dieser Schnittstelle sinnvoll und was finanziell machbar sei, werde immer eine Gratwanderung bleiben.

MDgt Pätschke fügt hinzu, dass der Landesrechnungshof im Jahr 2005 die Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte und im Jahr 2006 die Ausgleichsleistungen für Schüler prüfen werde.

Abg. Hentschel hält das Vorgehen der Landesregierung für vertretbar, denn trotz der Zuschüsse aus den Regionalisierungsmitteln sei es aufgrund der Einsparungen infolge der Ausschreibungen gelungen, den Schienenpersonennahverkehr um 30 % auszuweiten.

Abg. Schmitz-Hübsch erwähnt, dass die aufgrund der Reduzierung der Gültigkeitstage erfolgte Kürzung der Zuschüsse ab 01.01.2003 zu Lasten der regionalen Busunternehmen gehe, für die der Schülertransport eine Haupteinnahmequelle sei.

M Dr. Rohwer bewertet die Reduzierung der Gültigkeitstage als zumutbar, auch wenn sie nicht im Einverständnis mit den Busunternehmen erfolgt sei, und begrüßt die angekündigten Prüfungen durch den Landesrechnungshof, weil erste Überprüfungen Unklarheiten darüber ergeben hätten, ob die geltend gemachten Kosten die tatsächlichen Kosten seien. Eine Aktualisierung der Kostensätze sei unvermeidlich und könne im Einzelfall auch das Ergebnis haben, dass sie zu niedrig seien.

AL Dr. Eggers merkt an, dass Zahlungsansprüche aus dem Ausbildungsverkehr für die Tage bestünden, an denen Ausbildung stattfindet, nicht jedoch für das Wochenende. Auf die Frage der Abg. Schmitz-Hübsch, ob Unternehmen Rechtsmittel eingelegt hätte, antwortet er, dass dies nicht der Fall sei und die Rechtslage einwandfrei sei. Auf Fragen von Abg. Eichelberg und Abg. Hentschel zur Aufteilung der Kosten der Schülerbeförderung zwischen Land und Kommunen führt er aus, dass die Ermittlung kaum möglich sei, weil es zum einen über die Vereinbarungen der Kommunen mit den Verkehrsunternehmen keine Zahlen gebe und zum anderen die Busunternehmen die Fahrscheineinnahmen nicht preisgeben würden. Abschließend weist er darauf hin, dass eine Reduzierung der Gültigkeitstage nicht zwangsläufig zu einem geringeren Verkehrsangebot führe, denn die Verkehrsunternehmen könnten ein entsprechendes Tarifangebot für das Wochenende entwickeln.

Punkt 2 der Tagesordnung:

**Bericht des Wirtschaftsministers über das Ergebnis des Gutachtens zur
„Neuordnung der Wirtschaftsförderung in Schleswig-Holstein“**

hierzu: Umdruck 15/3953

M Dr. Rohwer trägt vor, dass das in Auftrag gegebene Gutachten noch nicht vorliege. Eine Lenkungsgruppe untersuche die Möglichkeiten, die Wirtschafts- und Technologieförderung des Landes zu verbessern. Räumlich würden die Förderaktivitäten 2004 in einem „Haus der Wirtschaft“ zusammengeführt. Der Gutachter prüfe Modelle der organisatorischen Zusammenführung der Wirtschaftsförderung, der Technologie-Transfer-Zentrale und die Rolle der Stiftungen und Kammern. Das wichtigste Ziel sei eine Zusammenführung der Wirtschafts- und Technologieförderung mit dem Technologietransfer aus den Hochschulen in die Wirtschaft. Das Gutachten werde in enger Zusammenarbeit mit den Betroffenen erarbeitet und im Dezember vorliegen. Auf die Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, warum der Technologietransfer in der Lenkungsgruppe nicht vertreten sei und ob die Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Kreise im Gutachten berücksichtigt würden, antwortet er, dass die Zusammensetzung der Lenkungsgruppe vom Ministerium bestimmt werde. Es sei sichergestellt, dass alle Betroffenen beteiligt würden. Die Schnittstellen zu den Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Kreise würden thematisiert. In die Autonomie der Kreise und Kommunen werde nicht eingegriffen, gleichwohl werde mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften zusammengearbeitet.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Standortmarketing für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein

hierzu: Umdrucke 15/3639, 15/3763 und 15/4003

Die Frage von Abg. Eichelberg, ob von Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam eine Standort-Image-Kampagne erarbeitet werde, verneint M. Dr. Rohwer und fährt fort, dass in Hamburg Planungen für eine eigene Kampagne bestünden. Zum vorgelegten Konzept führt er aus, dass die Regierungsfractionen eine Sofortfreigabe 2003 von 90.000 € und eine Reduzierung der Haushaltsmittel von 900.000 € auf 700.000 € 2004 und von 200.000 € auf 150.000 € 2005 vereinbart hätten, Umdruck 15/4003. Mit diesen Mitteln solle keine klassische Standort-Image-Kampagne durchgeführt werden, sondern der Außenauftritt der Wirtschafts- und Technologieförderungseinrichtungen des Landes unter enger Einbeziehung der Wirtschaft verbessert werden. Auf eine strikte Trennung der geplanten Aktivitäten vom anstehenden Wahlkampf werde geachtet. Auf Frage von Abg. Benker antwortet er, dass eine finanzielle Beteiligung der Wirtschaft wünschenswert sei.

Abg. Eichelberg gibt als Auffassung der CDU-Fraktion wieder, dass die Kommunikationskampagne angesichts der geringen Haushaltsansätze nicht sinnvoll sei. Erforderlich sei ein einheitlicher Auftritt mit Hamburg.

Abg. Arp kritisiert, dass mit dem geplanten Konzept die gewünschte Bündelung der Aktivitäten aller Haushaltsbereiche nicht erreicht werde.

M. Dr. Rohwer erwidert, dass es um eine Profilierung des Wirtschaftsstandortes Schleswig-Holstein gehe und die Zielgruppen abgegrenzt werden müssten. Die Aspekte des Tourismus würden über die TASH abgedeckt. Aktivitäten im Bereich Umweltschutz, Naturschutz oder Sport, die gleichzeitig touristisch bedeutsam seien, sollten langfristig ebenfalls über die TASH koordiniert werden. Eine Kampagne Hamburgs für die Metropolregion könne nur mit Schleswig-Holstein erfolgen. Die CDU-Fraktion müsse sich entscheiden, das vorgesehene Konzept entweder abzulehnen oder höhere Mittel zu beantragen.

Abg. Harms begrüßt die in Umdruck 15/3763, Seite 3 erwähnte Abstimmung des Standortmarketings mit der Wirtschaftsförderung Schleswig-Holstein und der TASH, womit der Minister der Auffassung des Wirtschaftsausschusses entgegengekommen sei.

Abg. Aschmoneit-Lücke nimmt Bezug auf Punkt 4 des Umdrucks 15/4003, „Standortinitiative“, und fragt, was die Formulierung „SH-Unternehmen agieren als Standortbotschafter“ in der Praxis bedeute und ob die Unternehmen vom Land unterstützt würden. Sie stellt weiterhin die Frage, welche zusätzlichen Aufgaben neben der Wirtschaftsförderung Schleswig-Holstein die beantragten Mittel begründeten. Angesichts der reduzierten Haushaltsansätze äußert sie Zweifel an den geplanten Maßnahmen.

Abg. Hentschel legt Wert auf einen hohen Wiedererkennungswert Schleswig-Holsteins in Tourismus- und Wirtschaftsstandortbroschüren. Schleswig-Holstein als Region könne ein Standortmarketing nur gemeinsam mit Hamburg betreiben, wobei die Gefahr bestehe, dass Hamburg Mittel vereinnahme, die Aktivitäten anschließend jedoch allein durchführe.

MDgt Pätschke betont, dass bei einer späteren Prüfung des Mitteleinsatzes die Frage der Evaluierung von Bedeutung sei. Es müsse erkennbar sein, welche Maßstäbe angewandt würden, ob sie nachprüfbar seien und zu jedem Zeitpunkt eine Entscheidungsgrundlage für einen Abbruch der Maßnahmen bildeten. Wichtig sei ebenfalls, ob der Auftrag zur Evaluierung wie der Hauptauftrag ausgeschrieben werde.

M Dr. Rohwer führt zu den Fragen von Abg. Aschmoneit-Lücke aus, dass beabsichtigt sei, Broschüren gemeinsam mit Unternehmen herauszugeben und Veranstaltungen gemeinsam durchzuführen. Die Wirtschaft sei der wichtigste Botschafter für das geplante Vorhaben. Die Standort-Marketing-Initiative gehe über die klassischen Aufgaben der Wirtschaftsförderung Schleswig-Holstein hinaus. Auch bei der WSH sei ein einheitlicher Auftritt wünschenswert. Für einen großen Wurf seien die Mittelansätze zu gering, dies dürfe aber nicht zur Untätigkeit führen.

International sei ein gemeinsamer Auftritt Schleswig-Holsteins und Hamburgs unverzichtbar, jedoch fehlten zur Zeit die Mittel. Bei der vorgesehenen Kampagne Schleswig-Holstein würden die Vorzüge Hamburgs einbezogen, Vorrang habe dabei der eigene Auftritt Schleswig-Holsteins.

Bei der Evaluierung sei noch nicht entschieden, ob sie durch einen externen Gutachter erfolge. Die Wirkungen der Maßnahmen seien durch Indikatoren nur schwer zu messen. Denkbar sei eine Befragung von Multiplikatoren zu einer geänderten Wahrnehmung. Das genaue Verfahren müsse noch abgestimmt werden.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP, Umdruck 15/3639 mit den Änderungen auf Umdruck 15/4003 dem Wirtschaftsausschuss zur Annahme zu empfehlen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung eines Haushaltsplanes für die Haushaltsjahre 2004 und 2005

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 15/2790

- Einzelplan 06 - Maßnahmengruppe 07, Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation zur Stärkung der Wirtschaft in Schleswig-Holstein

hierzu: Umdruck 15/3954

Abg. Schmitz-Hübsch fragt, was aus dem Titel 685 13, „Projektförderung öffentlicher Einrichtungen“, gefördert werden solle, dessen Ansatz von ursprünglich 2,5 Millionen € 2002 erneut auf nunmehr 700.000 € reduziert worden sei. In einer schriftlichen Antwort seien elf Projekte aufgezählt, ohne die Beträge für die einzelnen Vorhaben zu beziffern. Sie möchte wissen, wie hoch die Mittel für die zusammen mit Hamburg geplante Life-Science-Agentur imed veranschlagt würden.

M Dr. Rohwer bedauert, dass Mittel zur Technologieförderung überhaupt gekürzt werden müssten, von Bedeutung sei jedoch, was im Haushalt für diesen Bereich insgesamt zur Verfügung stehe. Dem Ansatz in der Maßnahmengruppe 07, der von 5,9 Millionen € 2003 auf 5,2 Millionen 2004 und 4,6 Millionen 2005 sinke, stehe ein Ansatz im Zukunftsinvestitionsprogramm für Technologie-Infrastruktur von etwa 4,9 Millionen € 2004 und 4,4 Millionen € 2005 gegenüber. Engpässe gebe es bei der betrieblichen F&E-Förderung. Allerdings bestehe die Möglichkeit, Landesmittel durch EFRE-Mittel aufzustocken. Mit imed sei das Signal verbunden, sich zusammen mit Hamburg auf einen Kernbereich gemeinsamer Wirtschaftsstruktur zu konzentrieren. Es werde versucht, einen möglichst großen Teil der für imed vorgesehenen Mittel in den Förderregionen Lübeck und Kiel im Bereich Life-Science/Medizintechnik aus EFRE-Mitteln zu finanzieren.

Die Höhe der Mittel für imed stehe noch nicht fest, auch sei hierzu noch ein Kabinettsbeschluss erforderlich. Im Vorfeld der für das erste Quartal 2004 vorgesehenen Gründung der imed werde zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein über die Mittelaufteilung verhandelt. Die Landesregierung lege großen Wert darauf, dass die Landesmittel für imed der schleswig-holsteinischen Wirtschaft zugute kämen. Er schlägt vor, das Thema imed im Laufe des ersten Quartals 2004 im Ausschuss zu behandeln.

RL Weber weist darauf hin, dass dem geringeren Ansatz in Titel 685 13, „Projektförderung öffentlicher Einrichtungen“, der Titel 894 01, „Investitionsförderung an öffentlichen Einrichtungen“, gegenübergestellt werden müsse, mit dem in Büsum ein Projekt Marekultur gefördert werde. Es werde versucht, die EFRE-Mittel von 1,2 Millionen € pro Jahr um weitere Mittel für Technologiepolitik zu erhöhen.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, bittet um Auskunft über die genaue Zielrichtung von imed und die Rolle Schleswig-Holsteins in diesem Projekt. M Dr. Rohwer betont, dass er von dem stillschweigenden Konsens ausgehe, so viele Projekte wie möglich mit Hamburg gemeinsam durchzuführen. Eine schlagkräftige länderübergreifende Einrichtung führe notwendigerweise zu Veränderungen bestehender Strukturen. Auf Nachfrage der Abg. Schmitz-Hübsch erläutert M Dr. Rohwer, dass imed länderübergreifend zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein die Förderaktivitäten im Bereich Medizintechnik und Life Science koordinieren solle. Damit werde der Forderung nach Schaffung nur eines Ansprechpartners für diesen Bereich entsprochen.

Abg. Schmitz-Hübsch wirft ein, dass die Aufgabe, die Förderaktivitäten zu koordinieren, bisher von der Technologie-Transfer-Zentrale wahrgenommen werde. Es bestehe die Gefahr, dass die bevorstehende Gründung der imed schon jetzt zu Lasten der TTZ gehe. Sie möchte wissen, ob die Kürzung des Titels 685 11, „Institutionenförderung öffentlicher Einrichtungen“, aus dem die TTZ und die Fraunhofer-Gesellschaft finanziert würden, zu Lasten der Fraunhofer-Gesellschaft gehe. M Dr. Rohwer antwortet, dass die TTZ bis zur Errichtung der imed auftragsgemäß weiter arbeite. Unabhängig davon könne wegen knapper Mittel nicht jeder F&E-Antrag bei der TTZ gefördert werden. Ein Vertreter des Ministeriums ergänzt, dass eine Einschränkung der Arbeit der Fraunhofer-Gesellschaft nicht geplant sei. Die Abrechnung der Projekte sei günstiger ausgefallen, sodass die Mittel für die Folgejahre etwas geringer veranschlagt worden seien.

Der Ausschuss nimmt in Aussicht, sich im Februar 2004 über imed berichten zu lassen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

a) Science Center „Phänomenta“ in Flensburg erhalten und stärken

Antrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/2526

(überwiesen am 4. April 2003 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Bildungsausschuss)

b) Sachstandsbericht des Wirtschaftsministers zur Errichtung eines Science Centers in Schleswig-Holstein

hierzu: Umdruck 15/3952

M Dr. Rohwer verwahrt sich gegen den von Flensburger Seite erhobenen Vorwurf, die Regionen Kiel und Flensburg ungleich behandelt zu haben und Kiel zu bevorzugen. Beide Regionen hätten dieselben Informationen bekommen und für beide hätten dieselben Fristen gegolten, die bei Bedarf wie im Falle Flensburgs verlängert worden seien. Er habe Gespräche mit Flensburg geführt und Hinweise zur Optimierung des Angebots gegeben. Schleswig-Holstein als Ganzes könne es sich nicht erlauben, keine Überlegungen zur Ergänzung der Phänomenta anzustellen, wie der SSW und andere forderten.

Zum Science Center lägen eine Machbarkeitsstudie und ein Zeitplan vor, eine Anhörung sei geplant. Die eingegangenen Konzepte würden sowohl intern als auch von einem externen Gutachter bewertet, um jeden Anschein von Parteilichkeit zu vermeiden. Er schlägt vor, dass beide Antragsteller ihre Konzepte im Januar im Ausschuss präsentieren, um bis März 2004 zu einer Entscheidung zu kommen.

Abg. Harms betrachtet den aufgrund eines Artikels in den „Kieler Nachrichten“ erhobenen Vorwurf der Parteinahme mit den Erklärungen des Ministers für ausgeräumt. Der Antrag des SSW zugunsten Flensburgs bedeute eine Anerkennung des Konzepts der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Die Planungen in Flensburg seien weit fortgeschritten. Ein Science Center in Kiel hätte die Schließung der Phänomenta zur Folge.

Abg. Schmitz-Hübsch verweist auf die mit Umdruck 15/3952 gestellten Fragen.

M Dr. Rohwer erläutert, dass Flensburg die Frist bis Ende August nicht eingehalten und das Konzept am 4. September vorgelegt habe. Aus Kiel habe das Konzept am 19. August vorgelegen. In beiden Fällen seien Ergänzungen notwendig gewesen, sodass die Frist verlängert worden sei. Die ergänzten Konzepte seien von Kiel am 14. Oktober und von Flensburg am 3. November eingereicht worden.

In Sachen Science Center/Phänomenta sei es nicht hilfreich, die Auseinandersetzung über die Presse zu führen. Anstelle der Kleinen Anfrage, die zur Verunsicherung in der Flensburger Region beitrage, hätte ein Anruf im Ministerium genügt. Sein persönliches Engagement für die Phänomenta stehe außer Frage.

Beiden Regionen seien die Fördervoraussetzungen und die Förderquoten mitgeteilt worden. Planungsgrundlage sei zunächst eine Förderquote von 50 %, die sich aus EFRE-Mitteln und Landesmitteln zusammensetze. Eine Förderquote von 60 oder 70 % sei nie in Aussicht gestellt worden. Eine höhere Förderquote als die vorgesehenen 50 % sei in Abstimmung mit den Landtag allenfalls dann denkbar, wenn es sich um ein landespolitisches Projekt von hervorragender Bedeutung handele. Im Zukunftsinvestitionsprogramm seien 5,5 Millionen € für das Science Center eingeplant. In Verbindung mit den EFRE-Mitteln ergebe sich eine Gesamtfördersumme von 10 bis 12 Millionen €, was einem Gesamtprojektvolumen von 20 bis 22 Millionen € entspreche.

Abg. Schümann hält es für wichtig, in Flensburg vor Ort entstandene Eindrücke auszuräumen. Hierzu könne die durch den Minister erfolgte Klarstellung beitragen. Angesichts des Gesamtprojektvolumens sei der Weg richtig, zunächst ein Gutachten zu erstellen, eine Anhörung durchzuführen und dann im Landtag zu entscheiden.

Der Ausschuss beschließt einstimmig, den Antrag des SSW zu vertagen und im Februar 2004 eine Anhörung der Städte Flensburg und Kiel zu ihren Konzepten durchzuführen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Regionale Qualitätspartnerschaft Westküste:
Bericht des Wirtschaftsministers über mögliche Wettbewerbsverzerrungen
bei Förderung des Projektes aus dem Regionalprogramm 2000**

hierzu: Umdruck 15/3870

AL Dr. Haas trägt vor, dass es sich um ein Kooperationsprojekt der Fachhochschule Westküste und KMUs aus der Region handele. Das Gesamtvolumen betrage 810.000 € verteilt auf vier Jahre. Das Projekt laufe bis einschließlich 2006 und werde mit 50 % aus dem Regionalprogramm gefördert. Die Kofinanzierung erfolge zu weiteren 40 % durch die beteiligten KMUs und zu 10 % aus dem Förderforum der Fachhochschule Westküste. Das Projekt sei sowohl von der Fachhochschule Westküste als auch von der Industrie- und Handelskammer, von den Sozialpartnern an der Westküste und der Kommunalpolitik unterstützt worden.

Aufgrund einer öffentlichen Diskussion insbesondere mit dem Verband der beratenden Volks- und Betriebswirte seien eine Reihe von Verbesserungen in den Bewilligungsbescheid aufgenommen worden, die sicherstellen sollten, dass das Projekt grundsätzlich für alle Unternehmensberater offen sei, die ein Interesse hätten, an diesem Projekt mitzuwirken. Für jedes am Kooperationsprojekt beteiligte Unternehmen werde ein Team aus dem Firmenkundenberater der jeweiligen Hausbank, dem Steuerberater und dem Unternehmensberater des Unternehmens und dem Unternehmen selbst gebildet. Institutionell getragen werde dies von einer Lenkungsgruppe, an der sich nicht nur die Hausbanken, sondern auch die Steuerberaterkammer und die Fachhochschule beteiligten.

Grundidee sei, dass der Wert der einem Unternehmen zugute kommenden Beratung durch einen vom Unternehmen selbst zu wählenden Berater dem Eigenbeitrag der KMUs an dem Gesamtprojekt entspreche, sodass die Förderung aus dem Regionalprogramm der Koordination, der Durchführung von Veranstaltungen u. ä. diene.

Die erste Phase mit 13 KMUs habe bereits begonnen. Nach einer Pilotphase sollten weitere KMUs beteiligt werden, die bereit seien, an dem bestehenden Netzwerk zu partizipieren. Dadurch könne das Projekt über den Planungszeitraum hinaus Wirkungen entfalten.

Abg. Aschmoneit-Lücke fragt nach der Funktion des neugründeten Instituts zur Steuerung regionaler Entwicklungsprogramme sowie danach, ob es nicht nur Zuwendungsempfänger, sondern auch Zuwendungsverteiler sei.

AL Dr. Haas erwidert, dass das Institut Zuwendungsempfänger sei und dem Ministerium gegenüber für die Verwendung der Fördermittel verantwortlich sei. Eine Lenkungsgruppe bestehend aus dem Institut, der Steuerberaterkammer, Steuerberatern der Unternehmen und den Hausbanken sei für die Durchführung von Veranstaltungen, die Entwicklung des Netzwerkes und die Begleitung der Teams zuständig. Die Kompetenz der Lenkungsgruppe solle im Zuge des Projekts weiterentwickelt werden, was durch zusätzliche Personalmittel unterstützt werde. Dies beziehe sich im Falle der Westküste insbesondere auf den betriebswirtschaftlichen Bereich.

Auf die Frage von Abg. Aschmoneit-Lücke, ob das Institut als Berater auftrete, antwortet AL Dr. Haas, dass die einzelnen Unternehmen einen Unternehmensberater ihrer Wahl wählen könnten und diesen nach üblichen Sätzen zu bezahlen hätten. Andernfalls ginge die gesamte Fördersumme an die Beratungsunternehmen und es käme zu Wettbewerbsverzerrungen. Das Gesamtvolumen der Honorare mache in etwa den Eigenanteil der KMUs an dem Gesamtprojekt aus. Der Vorteil für die Unternehmen bestehe darin, aufgrund des bestehenden Netzwerkes eine qualitativ bessere Beratung zu erfahren. Gleichzeitig werde die Kompetenz der Fachhochschule Westküste gestärkt, entsprechende Netzwerke zu entwickeln.

M Dr. Rohwer erläutert, dass die Förderung aus dem Regionalprogramm und aus EFRE-Mitteln keine einzelbetriebliche Förderung sein solle, sondern über das Projekt zu einem Standortvorteil für die Region führen solle. Voraussetzung dafür sei die Schaffung eines hochwertigen Netzwerkes unter Beteiligung der Wissenschaft, das auch Außenwirkungen auf andere KMUs entfalte. Das Projekt sei damit gut begründet. Wie erfolgreich es sei, werde die Evaluierung zeigen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Bericht über die Reduzierung von statistischen Erhebungen

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/2549

(überwiesen am 4. April 2003 an den **Innen- und Rechtsausschuss** und den
Wirtschaftsausschuss)

hierzu: Umdruck 15/3411

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Finanzierung eines Ausbaus des Flugplatzes Kiel-Holtenau

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/1053

(überwiesen am 11. Juli 2001 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Finanzausschuss)

hierzu: Umdruck 15/3955

Verfahrensfragen

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt auf seine Sitzung am 3. Dezember 2003 zu vertagen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Staatsvertrag über die Errichtung der
Eichdirektion Nord**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 15/2872

(überwiesen am 26. September 2003 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

Der Ausschuss folgt ohne Aussprache der Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses und empfiehlt dem Landtag einstimmig, den Gesetzentwurf, Drucksache 15/2872, anzunehmen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Wassertourismus in Schleswig-Holstein entwickeln und stärken

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 15/2720

(überwiesen am 18. Juni 2003 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Umwelt-
ausschuss)

Verfahrensfragen

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt in seiner Sitzung am 3. Dezember 2003 zusammen mit der Beratung über die TASH zu behandeln.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Wirtschaftsbericht 2003

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/2550

(überwiesen am 3. April 2003)

Der Ausschuss empfiehlt ohne Aussprache dem Landtag einstimmig, Drucksache 15/2550 zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Bericht zur Situation von Frauen auf dem Arbeitsmarkt

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/1173

(überwiesen am 15. November 2001 an den **Sozialausschuss** und den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

hierzu: Umdrucke 15/2011, 15/2063, 15/2064, 15/2102, 15/2118, 15/2210,
15/2218, 15/2235, 15/2259, 15/2605, 15/2606, 15/2617,
15/2720, 15/2904, 15/2913, 15/2915, 15/2916, 15/2918,
15/2919, 15/2929, 15/2930, 15/2940, 15/2980, 15/3028,
15/3049, 15/3065, 15/3204

Der Ausschuss empfiehlt ohne Aussprache dem federführenden Sozialausschuss, Drucksache 15/1173 zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 13 der Tagesordnung:

**Tätigkeitsbericht des LEG Unternehmensverbundes nach § 10 a Abs. 4
Landesplanungsgesetz**

Bericht der Landesregierung

Drucksache 15/2447

(überwiesen am 20. Februar 2003 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Der Ausschuss folgt ohne Aussprache einstimmig dem Votum des federführenden Finanzausschusses, Drucksache 15/2447 zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Terminplanung für das erste Halbjahr 2004

Umdruck 15/3811

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt auf seine Sitzung am 3. Dezember 2003 zu vertagen.

Punkt 15 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Eichelberg bittet M Dr. Rohwer, in der nächsten Sitzung zu erläutern, was die Landesregierung unter „Straffung der Verwaltungsstrukturen“ und „Neuausrichtung der Straßenverwaltung“ verstehe, und weist darauf hin, dass der Wirtschaftsausschuss gemäß dem gefassten Beschluss bei Änderungen von Verpflichtungsermächtigungen wie der Finanzausschuss eingebunden werden müsse.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 13:35 Uhr.

gez. Roswitha Strauß
Vorsitzende

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer