

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

84. Sitzung

am Mittwoch, dem 3. November 2004, 10:30 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)	Vorsitzende
Klaus-Dieter Müller (SPD)	
Hermann Benker (SPD)	
Helmut Jacobs (SPD)	i.V. von Birgit Herdejürgen
Thomas Rother (SPD)	
Bernd Schröder (SPD)	
Uwe Eichelberg (CDU)	
Dr. Trutz Graf Kerssenbrock (CDU)	- zeitweise -
Brita Schmitz-Hübsch (CDU)	i.V. von Dr. Trutz Graf Kerssenbrock - zeitweise -
Joachim Wagner (CDU)	
Christel Aschmoneit-Lücke (FDP)	
Angelika Birk (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	i.V. von Karl-Martin Hentschel - zeitweise -
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	- zeitweise -

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

Tagesordnung:	Seite
1. Fortsetzung der Anhörung zur Bahnreform	5
- DB AG	
- PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg e.V.	
2. Direkte Bahnverbindung auf der Zentralachse Kiel-Neumünster-Ulzburg-Hamburg über den Flughafen Fuhlsbüttel und die nördlichen Zentren Hamburgs zum Hauptbahnhof	11
hier: Stellungnahme von PRO BAHN und Sachverhaltsdarstellung durch das MWAV	
3. Beschleunigung der Planungsverfahren für TEN-Verkehrsprojekte	15
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/3455	
4. Zukunft der Provinzial Nord Versicherungsgruppe mit Sitz in Kiel	17
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/3460	
5. Endlagerstätten für radioaktive Abfälle	18
Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU Drucksache 15/3348	
6. Energiebericht 2004	19
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/3493	

-
- | | |
|--|-----------|
| 7. Patentverwertungsagentur der schleswig-holsteinischen Hochschulen | 20 |
| Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/3640 | |
| 8. Vorlage der Landesregierung zur Einführung der 2. Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs und Strukturveränderungen im Öffentlichen Personennahverkehr in den Hamburg-Randkreisen (HVV-Süd-Erweiterung) | 21 |
| Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Umdruck 15/5032 | |
| 9. Vorlage des MWAV betr. Schaffung der Voraussetzungen zur Überführung der Straßenbauverwaltung in einen Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr | 22 |
| 10. Information durch den MWAV über die Verordnung der EU-Kommission zur Registrierung, Bewertung und Zulassung von Chemikalien (REACH) sowie über mögliche Auswirkungen der Verordnung auf die mittelständische Wirtschaft in Schleswig-Holstein | 23 |
| 11. Verschiedenes | 24 |

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 10:33 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Fortsetzung der Anhörung zur Bahnreform

hierzu: Umdrucke 15/4761, 15/4961, 15/4962, 15/4983 bis 15/4985, 15/4989 bis 15/4992

- DB AG, Konzernbevollmächtigter Hinrichs

- PRO BAHN, Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg e.V.

Herr Hinrichs erläutert die Position der Deutschen Bahn AG zur Bahnreform auf der Grundlage des Umdrucks 15/4992. - Abg. Eichelberg erkundigt sich, inwieweit es bei Lang- und Kurzstrecken Zuwächse gegeben habe und auf welchen Strecken besondere Vorteile zu verzeichnen seien. Außerdem möchte er wissen, welche Lösungen für Railion gefunden wurden seien, um eine weitere Stilllegung von Gütergleisen zu verhindern, und er bittet Herrn Hinrichs, auf die Wettbewerbsverzerrung zulasten der Schiene in Anbetracht der Mineralölsteuer einzugehen.

Herr Hinrichs legt dar, dass der ÖPNV im Gegensatz zum Fernverkehr schneller angestiegen sei. Zur Wettbewerbsverzerrung stellt er fest, dass die DB zum Beispiel bei der Mehrwertsteuer und der Ökosteuern einer Belastung unterliege, die zum Beispiel im Flugverkehr nicht vorhanden sei. Man unterliege dem Wettbewerbsdruck der Billigflieger, gegen den man zurzeit noch nicht ankomme. Zu Railion Deutschland AG, führt er aus, Mora C sei eine Neustrukturierung des Einzelwagenverkehrs. Mit der NVAG seien Gespräche geführt worden, um eine Kooperation eingehen und die betriebswirtschaftlichen Risiken gleichmäßiger verteilen zu können. Die NVAG habe jedoch diesen Vorschlag abgelehnt und das Risiko allein getragen. Insgesamt sei mit Mora C bereits ein „Quantensprung“ erreicht worden, allerdings müsse am System noch weiter gearbeitet werden, um unter dem Wettbewerbsdruck mittelfristig Kostenstrukturen im Güterverkehr zu erreichen, die auch europaweit wettbewerbsfähig seien. Als Beispiel führt er die französische Staatsbahn an, die sowohl im ÖPNV als auch im Güterverkehr keinen Dritten auf ihren Gleisen zulasse. Ein großes Problem stelle aufgrund der starken Verflechtungen und Abhängigkeiten der Personalkostenbereich dar. Der Vorstand befinde

sich momentan in Gesprächen mit TRANSNET und der Gewerkschaft der Lokführer, denn man sei zwar bei Ausschreibungen im ÖPNV bei Wagenmaterial usw. wettbewerbsfähig, jedoch gebe es im Personalkostenbereich ein Negativum in einer Größenordnung von circa 10 %.

Abg. Eichelberg fragt, ob es bei der DB AG noch Altlasten gebe. Außerdem habe er festgestellt, dass die DB-Tochter Schenker Logistics in Skandinavien mit LKWs die Bahn verdränge. Er möchte deshalb wissen, ob diese Strategie auch für Flächenländer wie Schleswig-Holstein befürchtet werden müsse und ob man sich - wie in Frankreich - gegen einen EU-weiten Schienenzugang wehren sollte.

Herr Hinrichs erwidert, dass Deutschland gemeinsam mit Schweden im diskriminierungsfreien Schienenzugang an der Spitze liege. Er ist der Auffassung, dass eine Diskriminierung trotz des Verbundunternehmens nachweislich nicht stattfinde. Es habe Diskussionen in Brüssel und in Köln über die Frage der Öffnung des Netzes für Dritte gegeben, die dabei jedoch abschlägig beschieden worden sei. Er empfehle deshalb, das Thema von Berlin aus in Brüssel nachdrücklicher zur Sprache zu bringen. Andererseits seien die Staatsbahnen dadurch an einer Aufstellung wettbewerbsgerechter Kostenstrukturen gehindert, sodass irgendwann eine Öffnung erfolgen müsse.

Probleme gebe es auch bei der italienischen Staatsbahn, die dazu geführt hätten, dass sich Railion über Kooperationen und Beteiligungen an anderen italienischen Bahnen Wege nach Italien eröffne, zum Beispiel über die Beteiligung an der Locomotion und an der Rail Traction Company. Dadurch sei man im unbegleiteten Güterverkehr deutlich vorangekommen, was unter anderem am Pünktlichkeitsgrad von etwa 90 % zu erkennen sei. Mittelfristiges Ziel sei es, gemeinsam mit Schenker Logistics Verkehre zu lenken beziehungsweise umzulenken und sie Schienen-affin zu machen. Die Stinnes AG habe hier bereits Erfolge zu verzeichnen und sei weiterhin bestrebt, Verkehre „herüberzuziehen“.

Zum Thema Altlasten führt er aus, ursprünglich sei prognostiziert worden, dass der Bundeshaushalt durch die Bahnreform in einer Größenordnung von circa 100 Milliarden € entlastet werden könne. Dieses Ziel sei mit circa 144 Milliarden € übererfüllt worden. Nur in Nischenbereichen gebe es noch einige Altlasten - beispielsweise bei den Personalkosten aufgrund der früheren Beamtenstruktur -, die sich aber mittelfristig von selbst erledigen würden, denn seit 1994 seien keine Mitarbeiter mehr ins Beamtenverhältnis übernommen worden.

Abg. Benker möchte wissen, warum man im Güterverkehr die Abschaffung gebrochener Verkehre anstrebe und dies im Personenverkehr gerade umgekehrt sei; er führt die Beispiele Sylt-

und Fehmarn-Express an. Außerdem bittet er um eine Information zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck und zur Engpassbeseitigung in Elmshorn.

Abg. Birk fragt, wann die DB die Tarifinformationen in ihr PC-Informationssystem aufnehmen werde und die Regressansprüche bei Verspätungen für die Kunden deutlich gemacht würden. - Herr Hinrichs verweist dazu auf die Kundenkarte, mit der dieses Thema - zumindest in Bezug auf den Fernverkehr - geregelt worden sei. Zum Nahverkehr sieht er noch Diskussions- und Nachholbedarf. Zur Tarifrfrage des Nahverkehrs verspricht er eine schriftliche Antwort an den Ausschuss, in der auch auf die Frage der gebrochenen Verkehre eingegangen werde. Weiter führt er aus, dass es zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck derzeit Erfolg versprechende Gespräche auf verschiedenen Ebenen - auch mit dem Bundesverkehrsminister - gebe und dieses Projekt mit 1 Milliarde € bezuschusst werden solle. Zum Thema Elmshorn informiert er, dass vor allem die DB Netz AG in engem Kontakt mit dem Land stehe. Er halte den Ausbau der Strecke für unbedingt erforderlich und die im Bundesverkehrswegeplan für Elmshorn vorgesehenen 150 Millionen € könnten hierfür verwendet werden.

Abg. Eichelberg spricht ebenfalls die Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck und den Engpass Elmshorn an und erkundigt sich nach einem S-Bahn-Konzept für Kiel und den Verbundvorteilen. - Herr Hinrichs bemerkt dazu, er befürworte den Verbund von Netz und Transport und die Einführung eines „Schienenfliegers“ angesichts der umfangreichen Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene.

Abg. Hentschel fügt hinzu, nach seinen Erkenntnissen aus dem Verkehrsausschuss des Bundestages sei die gesamte Ausbaumaßnahme Hamburg–Lübeck in die Ergänzungsliste der Prioritätenliste aufgenommen worden. Er bestätigt, dass bis 2008 zusätzlich 1 Milliarde € zur Verfügung gestellt worden seien. Die Maßnahme umfasse drei Abschnitte, von denen der erste der dreigleisige Ausbau der Teilstrecke sei und die Abschnitte 2 und 3 Elektrifizierungsmaßnahmen beinhalteten.

AL Dr. Eggers informiert darüber, dass sich der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss des Bundestages mit der Bereitstellung zusätzlicher Investitionsmittel für den Ausbau von Schienenstrecken befasst hätten. Es gehe dabei um die Bereitstellung von 1 Milliarde € für den Zeitraum bis 2008 zusätzlich zu den Mitteln, die der Bund für das Bestandsnetz sowie für 66 Bedarfsplan-Projekte bereitstelle, in denen Hamburg und Schleswig-Holstein nicht enthalten seien, sondern internationale Projekte und solche, die infolge der deutschen Einheit noch realisiert werden müssten. Bei den neun Projekten, die mit der zusätzlichen Milliarde € finanziert werden sollten, sei die Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck in drei Ab-

schnitten enthalten, von denen der Abschnitt Gleiswechselbetrieb schon realisiert sei. Der eigentliche Fahrdrabt zwischen Hamburg und Lübeck sei mit einem Investitionsbetrag von etwas über 100 Millionen € bereits baureif. Darüber hinaus gehe es um den zweigleisigen Ausbau zwischen Bad Schwartau und Kücknitz, der insbesondere bei einer weiteren Steigerung der Güterverkehre aus dem Lübecker Hafen wichtig sei. Die Dreigleisigkeit der Strecke Hamburg–Lübeck sei im Bundesverkehrswegeplan enthalten; dafür gebe es bisher aber noch keine Planfeststellungen und keine Investitionsplanungen. Bei der Realisierung einer Dreigleisigkeit als Verbundsystem müsse über die Frage ihrer Nutzung für den Güterfernverkehr und den Personennahverkehr nachgedacht werden beziehungsweise darüber, ob zusätzliche Gleise für die S-Bahn geplant werden sollten.

Er fügt hinzu, man sei weiterhin im Gespräch mit der DB AG und dem Bundesverkehrsministerium. In der Neunerliste seien die einzelnen Projekte nicht gesondert dotiert, sondern es gehe darum, welcher Teilabschnitt vorrangig realisiert werden solle. Man trete dafür ein, die Elektrifizierung - den eigentlichen Fahrdrabt - jetzt in Angriff zu nehmen und den zweigleisigen Ausbau im Anschluss daran zu realisieren.

Auf die Frage der Vorsitzenden, Abg. Strauß, ob bereits Planungen zum zweigleisigen Ausbau existierten, antwortet AL Dr. Eggers, es gebe planerische Absichten, aber noch keine Planfeststellungen für diesen relativ kurzen Streckenabschnitt zwischen Bad Schwartau und Kücknitz. - Herr Hinrichs fügt hinzu, bei der Elektrifizierung gehe es nicht nur um diese eine Strecke, sondern auch um die Anbindung an die Güterumgebungsbahn Hamburg und die teilweise Elektrifizierung der Lübecker Hafengleise, die „Spitzenüberspannung“, damit der Güterverkehr ohne Umspannvorgänge auf die Strecke gebracht werden könne.

In Beantwortung der Frage der Vorsitzenden, Abg. Strauß, nach einer eventuell späteren Realisierung des zweigleisigen Ausbaues teilt AL Dr. Eggers mit, es habe Überlegungen gegeben, zunächst die Zweigleisigkeit mit der zusätzlich zur Verfügung gestellten Milliarde € zu finanzieren. Da diese Maßnahme aber noch nicht planfestgestellt sei, scheine es sinnvoll, zuerst die Elektrifizierung zu realisieren.

Herr Dr. Busche erläutert sodann die Stellungnahme von PRO BAHN zur Bahnreform auf der Grundlage des Umdrucks 15/4990.

Abg. Eichelberg äußert die Überzeugung, dass ein konstruktives System aufgebaut werden müsse, um den Zugang von der Straße auf die Schiene zu vereinfachen. Ferner interessieren ihn die Standards für Nebenstrecken und die Kosten für deren Unterhalt. Als Beispiel führt er an, dass sich in Schweden die Standards für die Nebenstrecken rechneten. Eine Harmonisie-

rung innerhalb der EU setze auch gleiche Anforderungen an die Grundstruktur der Netze voraus.

Dazu bemerkt Herr Dr. Busche, es gebe Strecken, bei denen der Standard deutlich niedriger als auf anderen Strecken sein könne, und verweist dabei auf die Einteilung in Haupt- und Nebenbahnen. Betrachte man zum Beispiel das Problem der Bahnübergänge, sei festzustellen, dass diese, wenn sie geschlossen seien, von den Straßenverkehrsteilnehmern häufig missachtet würden und die Schuld dann auf die Bahn abgewälzt werde. Wenn die Standards gesenkt würden, reiche es nicht aus, ein Stoppschild aufzustellen, sondern die Bahn müsse bei Fehlverhalten von Straßenverkehrsteilnehmern schuldfrei gestellt werden.

Herr Hinrichs ergänzt, unter dem Sicherheitsaspekt fühle sich die DB AG verpflichtet, nicht nur qua Gesetz, sondern auch per Selbstauftrag Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten. Dies sei ein Thema, bei dem es in einigen Randbereichen einen Arrondierungsbedarf gebe. Als Beispiel nennt er das Thema Landeseisenbahnaufsichten. Die DB AG unterliege dem Eisenbahn-Bundesamt, wenn es um die Sicherheitsstandards für den Fuhrpark gehe. Häufig habe man aber feststellen müssen, dass es Unklarheiten über den Geltungsbereich gebe und dass dann, wenn Dritte ans Netz gekommen seien und in einer anderen Region als der des Firmensitzes ihre Züge betrieben, unzureichende Sicherheitsstandards vorhanden gewesen seien. Daraufhin sei die Landeseisenbahnaufsicht dort, wo das Unternehmen fahre, eingeschaltet worden.

Abg. Strauß erkundigt sich nach der Festlegung von Sicherheitsstandards in Ausschreibungen. - Herr Hinrichs erklärt, dies werde im ÖPNV selbstverständlich sichergestellt; ein Problem gebe es jedoch im Güterverkehr. - Abg. Hentschel bestätigt die Wichtigkeit der Diskussion über Standards und Sicherheit, gibt aber zu bedenken, dass es keine Einheitsstandards für Sicherheitssysteme über alle Strecken in der Bundesrepublik geben könne, weil damit Reservekapazitäten verschwinden würden und die Möglichkeit zur Akquisition zusätzlicher Güterverkehre in der Region kaum noch gegeben sei. Gerade deswegen fordere man die Regionalisierung der Netze und eine Differenzierung der Standards, die vor Ort gesetzt werden könnten, um zum Beispiel beurteilen zu können, ob es sich um ein Industriegleis handele, auf dem nur wenige Züge führen und niedrigere Sicherheitsstandards ausreichen, oder ob es sich um eine Hauptstrecke mit erforderlichen höheren Standards handele. In der Vergangenheit sei festgestellt worden, dass bundesweit aus Kostengründen Reservekapazitäten verschwunden seien, was den Zugang für neue Anbieter bzw. Konkurrenten zur Schiene aufgrund fehlender Kapazitäten erschwere.

Zum Standard für Fahrzeuge gebe es einen Einheitsstandard nach der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung), der dazu führe, dass zum Beispiel Triebwagen im Regionalverkehr das Fünffache vergleichbarer Busse mit gleicher Sitzanzahl kosteten, denn sie müssten in der Lage sein, bei Koppelung mit einem Güterzug mit 50 t schweren Waggons die Druck- und Zuglasten auszuhalten. Auch dort müsse es zu anderen Standards kommen, um rentabel arbeiten zu können. Dies spreche ebenfalls für eine radikale Dezentralisierung des Bahnbetriebes.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Direkte Bahnverbindung auf der Zentralachse Kiel-Neumünster-Ulzburg-Hamburg über den Flughafen Fuhlsbüttel und die nördlichen Zentren Hamburgs zum Hauptbahnhof

hier: Stellungnahme von PRO BAHN und Sachverhaltsdarstellung durch das MWAV

hierzu: Umdrucke 15/5107 und 15/5148

Herr Dr. Jaeger stellt mithilfe von Overheadfolien das Projekt „Schienenflieger auf der Zentralachse“ vor (s. Umdruck 15/5148), und verweist dabei auch auf die Website www.schienenflieger.de.

Im Anschluss daran legt AL Dr. Eggers dar, die Idee einer direkten Verbindung über die Zentralachse sei bereits vor einigen Jahren diskutiert worden. Im Zusammenhang mit der Diskussion über den Ausbau des Flughafens Kiel-Holtenau sei diese Verbindung unter dem Aspekt einer Alternative untersucht worden, eine attraktive Fahrzeit nach Fuhlsbüttel zu erreichen. Mit PRO BAHN habe es bereits Gespräche gegeben, um das Fahrgastpotenzial auf der Zentralachse zwischen Neumünster, Bad Bramstedt und Fuhlsbüttel auf der Schiene mit zu erschließen. Dadurch würden sich natürlich andere Anforderungen ergeben, denn ein Zug, der das Fahrgastaufkommen in der Region erschließen solle, müsse auch an einigen Orten halten, was eine Fahrzeitverlängerung um jeweils drei Minuten bedeute. Er weist darauf hin, dass dieses Vorhaben als langfristiges Ziel in das Landesverkehrsprogramm aufgenommen worden sei, und man sehe zunächst Untersuchungsbedarf, bevor man weitere Entscheidungen treffe. Für den Bundesverkehrswegeplan sei dieses Vorhaben jedoch nicht vorgesehen worden.

Ein weiterer interessanter Aspekt sei eine zu erwartende Entlastung auf der Strecke Kiel-Neumünster-Elmshorn-Hamburg, jedoch setze diese voraus, dass auf der Strecke Zentralachse zum Hauptbahnhof eine gleiche Fahrtzeit wie auf der anderen Strecke erreicht werde. Zu bedenken sei auch, dass der Bundesverkehrswegeplan weder ein Investitionsplan noch ein Finanzierungsinstrument sei. Die Mittel, die für Bundesverkehrswegeplanprojekte erforderlich sind, würden erst in einer Investitionsplanung im Bundeshaushalt und im Plan der DB/DB Netz bereitgestellt. Dennoch solle diese Idee weiterhin untersucht werden. Eine abschließende Bewertung könne jedoch noch nicht getroffen werden, da man noch einige Unklarheiten und Defizite in dem Papier von PRO BAHN sehe.

Als Beispiel führt AL Dr. Eggers sodann an, dass auf der Strecke Hamburg–Kiel eine Fahrtzeit von 50 Minuten angestrebt werde. Dies sei nur bei einer grundlegenden Ertüchtigung der Strecke vom Oberbau über Bahnübergänge bis zur Schaffung von Begegnungsabschnitten erreichbar. Außerdem seien bei einer erforderlichen Geschwindigkeit von 160 km/h nur die Haltepunkte Kiel und Neumünster erreichbar. Darüber sei nochmals vertieft zu diskutieren. Ebenfalls Klärungsbedarf gebe es beim Investitionsumfang der vorgesehenen zwei Streckenlinien über Hasloh und Norderstedt. Auch beim Hamburger Streckenteil seien erhebliche Investitionen erforderlich, zum Beispiel für den S-Bahn-Tunnel am Flughafen.

Ein weiteres Problem stelle der überwiegend nicht bundeseigene Schienenweg zwischen Neumünster, Norderstedt und Hasloh dar. Hier sei der Bund nicht bereit, eine zusätzliche Strecke in seine Finanzierungsverantwortung zu übernehmen, und auch die DB AG habe sich bisher nicht interessiert gezeigt, was jedoch bedeutsam für die Frage der einzusetzenden Finanzierungsinstrumente wäre; denn für den Ausbau einer bundeseigenen Schienenstrecke könnten Mittel nach § 8 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes eingesetzt werden, wenn das Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen würde. Für nicht bundeseigene Strecken gebe es ein Bundesprogramm, das eine Förderung bis zu 60 % zulasse. Was darüber hinausgehe, müsse aus dem Landesprogramm finanziert werden. Da es hierbei um eine Größenordnung von 245 Millionen € gehe, betrachtet AL Dr. Eggers die eigenwirtschaftliche Finanzierung durch PRO BAHN skeptisch. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre auf der Strecke Hamburg–Neumünster–Elmshorn müsse unter dem Aspekt der Entlastung gesehen werden. Da keine ausreichenden finanziellen Mittel zur Verfügung stünden, müsse man hier Prioritäten setzen.

Abg. Eichelberg erinnert Herrn Hinrichs an das bereits vorhandene Konzept für die Strecke innerhalb eines vernünftigen Kostenrahmens. Er möchte wissen, ob eine Geschwindigkeit von 160 km/h wirklich notwendig sei, um die Fahrtzeiten einzuhalten.

AL Dr. Eggers stellt für Januar erste Ergebnisse zum Thema Fahrgastaufkommen in Aussicht. Zur Frage der Flexibilität der Finanzierungsinstrumente erklärt er, die Voraussetzung für die Bereitstellung von Geldern für solche Vorhaben durch den Landtag bzw. durch den Bund sei das Bedarfsplangesetz auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes; im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege sei dieses Vorhaben jedoch nicht enthalten. Im Verkehrsausschuss des Bundestages sei im Zusammenhang mit der Änderung des Bedarfsplangesetzes das Vorhaben diskutiert worden, allerdings habe ein von der CDU/CSU-Bundestagsfraktion gestellter Antrag keine Mehrheit gefunden.

Herr Dr. Jaeger informiert, dass die erforderlichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen bereits durchgeführt worden seien. Zur Frage der Zuggeschwindigkeit stellt er richtig, dass der Regionalverkehr als Zubringerverkehr fungieren solle. Die Finanzierung könne über bereits vorhandene Investoren im Rahmen von Public Private Partnership (PPP) sichergestellt werden.

Herr Hinrichs ist der Ansicht, dass zukünftig „Lighttech“-Züge zum Einsatz kommen müssten. - Abg. Schröder betont, dass sich an der Prioritätenliste - auch hinsichtlich des Ausbauknotens Elmshorn - nichts ändern werde. - Herr Hinrichs stimmt dem zu. - Die Vorsitzende, Abg. Strauß, stellt klar, es gehe nicht um eine Alternative, sondern um ein Projekt, über das bereits in den 90er-Jahren nachgedacht worden sei. Bereits damals sei klar gewesen, dass das höhere Beförderungspotenzial auf der direkten Nord-Süd-Achse liege. Man habe sich damals zwar anders entschieden, jedoch würde das Thema heute keineswegs neu betrachtet werden.

Abg. Benker verdeutlicht ebenfalls, dass es im Bundesverkehrswegeplan keine Veränderung geben werde. Er schlägt vor, den Wirtschaftsausschuss der Hamburger Bürgerschaft zu kontaktieren, um einen Zeitlaufplan aufzustellen und sich über die bereitzustellenden Mittel beziehungsweise ein PPP-Modell zu verständigen. - Die Vorsitzende, Abg. Strauß, verdeutlicht, dass die geplante Durchfahrt nicht an Hamburg, wo sie in den Koalitionsvertrag aufgenommen worden sei, sondern an den Kosten gescheitert sei. Solche Vorhaben müssten gemeinsam intensiv geplant werden.

Abg. Hentschel wünscht Einigung darüber, ob der Landtag das Projekt mit Priorität verfolgen wolle. Wenn diese Linie die am dichtesten besiedelte Linie im Hamburger Umland sei und man festlege, diese Strecke mittel- beziehungsweise langfristig anzubinden, müsse man sich über die Konsequenzen im Klaren sein. Im Landtag seien dazu bereits zwei Beschlüsse gefasst worden und das MWAV habe eine Untersuchung zur Anbindung an den Flughafen durchgeführt, in der jedoch die zusätzlichen 10.000 Fahrgäste, die die Anbindung Hamburg-Nord nutzten, sowie die Nutzung des Nahverkehrs durch die Einwohner nicht berücksichtigt worden seien, sodass man lediglich 1.000 bis 2.000 Fahrgäste gezählt habe. In den letzten Jahren seien 100 Millionen € in die AKN investiert worden, um die bestehenden Strukturen zu manifestieren. Er erinnert dabei an den Bahnhof Norderstedt und andere, die bewusst ohne Durchfahrtmöglichkeit gebaut worden seien. Man müsse sich überlegen, ob die AKN eine „Insellösung“ werden solle. Zum Thema Holtenau bemerkt er, dass nach Untersuchungen 98 % aller Fluggäste aus Schleswig-Holstein die Schienenanbindung zum Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel benutzen würden; außerdem könnten die Pendler angeschlossen werden.

Weiter führt Abg. Hentschel aus, dass bei einer Einstellung des Regionalexpresses Wrist der einzige betroffene Bahnhof sei, was eine Umlenkung der Fahrgäste nach Bad Bramstedt und

Kaltenkirchen bedeuten könne. Wenn der Zug in Zukunft nicht mehr über Wrist, sondern über die Zentralstrecke fahren würde, würde kein zusätzlicher Zug im Stundentakt benötigt. Im Halbstundentakt könne der Flensburg-Express auf dieser Strecke fahren, was insgesamt zu einer Kosteneinsparung führen würde. Laut einer Studie seien die Einnahmen durch die Fahrgäste weit höher als die für die Investitionen erforderlichen Kostenfinanzierungsanteile. Er bittet deshalb alle Fraktionen, sich mit diesem Projekt auseinander zu setzen.

Den geplanten Ausbau des Bahnhofs Elmshorn befürwortet Abg. Hentschel ebenfalls. Für die Abwicklung des Verkehrs auf der Strecke genüge bei vorhandenen Alternativen - wie Ausbau der Zentralstrecke und Güterzüge über Neumünster und Bad Oldesloe - jedoch die Zweispurigkeit. Der Ausbau des Bahnhofes Elmshorn sei Konsens; die dafür vorgesehenen 50 Millionen € müssten umgehend eingesetzt werden. Damit würde eine Flexibilität auf der Strecke erreicht und der dreispurige Ausbau nach Pinneberg wäre dann nicht erforderlich. AL Dr. Eggers betont, im MWAV sei man bereit, sich mit diesem Vorhaben weiterhin zu befassen.

Herr Dr. Busche setzt den Vortrag auf der Grundlage des Umdrucks 15/5148, fort. - Abg. Eichelberg bestätigt die Notwendigkeit der Durchfahrt nach Hamburg und kritisiert, dass verschiedene Institutionen wie AKN, DB AG und S-Bahn sowie die beiden Landesregierungen gegeneinander gearbeitet hätten. - Abg. Müller fügt an, dass sich die Prioritäten für die vereinbarten Projekte nicht verändern dürften. Außerdem verlangt er als Diskussionsgrundlage überprüfte statistische Angaben über Fahrgastzahlen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Beschleunigung der Planungsverfahren für TEN-Verkehrsprojekte

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 15/3455

(überwiesen am 26. Mai 2004)

AL Dr. Zeichner informiert, dass im Mai 2005 auf Bundesebene der Referentenentwurf eines Artikelgesetzes vorliegen solle, dem dann die Ressortabstimmungen folgten, und man beabsichtige, das Gesetzgebungsverfahren im Spätherbst einzuleiten. Bezüglich der Verkehrswegeplanungsbeschleunigung seien in diesem Gesetz einige Punkte enthalten mit der Intention, dass die neuen Länder, insbesondere, was den Verfahrensweg betreffe, nur eine Instanz - das Bundesverwaltungsgericht - brauchten, um damit in Anbetracht der Wiedervereinigungssituation etwas bessere Verhältnisse vorzufinden. Dieses Gesetz sei zweimal verlängert worden und ende am 31. Dezember 2004. Die alten Bundesländer wollten diese Frage nicht mehr nur auf die neuen Länder bezogen sehen, sondern in die Planungsvereinfachung und -beschleunigung einbezogen werden.

Wenn man berücksichtige, dass diverse Vorgaben, insbesondere des europäischen Umweltrechts, nicht veränderbar seien, würden die Akzentuierungen in der Sache selbst etwas unübersichtlich bleiben, aber trotzdem nennenswerte Vorteile bringen. Insbesondere gehe es dabei um Fristenverkürzung und so weiter bezogen auf die Behörden, aber auch auf die bei Behörden Vorsprechenden, um eine deutliche Verkürzung der Verfahren zu erreichen. Zugeführt hätten die Länder durch die Erstellung eines so genannten Eckpunktepapiers, das von den Bundesländern auf der Verwaltungsebene verabschiedet worden sei und das in die Beratungen des Bundes einfließen werde.

Abg. Benker fragt vor dem Hintergrund dieser Sachlage, ob die CDU ihren Antrag zurückziehen wolle. - Die Vorsitzende, Abg. Strauß, antwortet, man beabsichtige im Moment noch nicht, den Antrag, der eine Bundesratsinitiative mit dem Ziel beinhalte, zu vereinfachten Planungen zu kommen, zurückzuziehen. Da der Gesetzentwurf noch nicht vorliege, habe sich der Antrag auch nicht erledigt. - Abg. Schmitz-Hübsch betont, dass die CDU-Fraktion die Erkenntnisse aus der heutigen Information zunächst noch beraten müsse.

AL Dr. Eggers fügt an, wenn es um die Vereinfachung des Planungsrechts und die Erreichung einer Gesetzesinitiative gehe, müsse gewährleistet sein, dass diese Initiative auch erfolgreich

sei. Dieses Thema sei Gegenstand der Verkehrsministerkonferenz gewesen und der Bund habe seine Bereitschaft erklärt, eine solche Initiative - wie berichtet - vorzubereiten.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Zukunft der Provinzial Nord Versicherungsgruppe mit Sitz in Kiel

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/3460

(überwiesen am 28. Mai 2004 an den **Finanzausschuss** und den Wirtschaftsausschuss)

Abg. Schmitz-Hübsch verweist auf das Rechtsgutachten zur Provinzial und ein Schreiben des Ministers vom 8. Oktober 2004, in dem es heiße, dass der mit dem Sparkassen- und Giroverband 1995 geschlossene Vertrag in mindestens einem wesentlichen Punkt geändert werden müsse und er dazu möglicherweise noch vor der Plenartagung im Dezember eine Empfehlung vorlegen werde. In dem Bericht vom 18. Mai würden drei Modelle für eine Zusammenarbeit mit der Westfälischen Provinzial vorgestellt. Von der Versicherungsgruppe Hannover habe es ebenfalls ein Angebot zur Zusammenarbeit gegeben, das dem Ausschuss bisher noch nicht zur Kenntnis gegeben worden sei.

Mit der Maßgabe, dass die erbetenen Unterlagen nachgereicht werden, beschließt der Ausschuss einstimmig die Empfehlung an den Finanzausschuss, dem Plenum vorzuschlagen, den Bericht der Landesregierung, Drucksache 15/3460, zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Endlagerstätten für radioaktive Abfälle

Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der CDU
Drucksache 15/3348

(überwiesen am 27. Mai 2004 an den **Sozialausschuss**, den **Umweltausschuss**
und den **Wirtschaftsausschuss**)

Ohne weitere Aussprache empfiehlt der Ausschuss dem federführenden Sozialausschuss, dem Plenum die Kenntnisnahme der Antwort der Landesregierung, Drucksache 15/3348, vorzuschlagen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Energiebericht 2004

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/3493

(überwiesen am 18. Juni 2004 an den **Umweltausschuss** und den **Wirtschaftsausschuss** zur abschließenden Beratung)

Ohne weitere Aussprache nimmt der Ausschuss den Bericht zur Kenntnis und erklärt seine Beratung für abgeschlossen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Patentverwertungsagentur der schleswig-holsteinischen Hochschulen

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/3640

(überwiesen am 24. September 2004 an den **Bildungsausschuss** und den **Wirtschaftsausschuss**)

Abg. Aschmoneit-Lücke bittet um Zustimmung zu dem Antrag. - Abg. Müller weist darauf hin, dass die Patentverwertungsagentur von seiner Fraktion aufgefordert worden sei, ihr Konzept zu überdenken. Es gebe bekanntlich eine ganze Reihe von Patentverwertungsagenturen in Deutschland, die durchaus rentabel arbeiteten und nicht auf öffentliche Zuschüsse angewiesen seien. Er empfiehlt, diese Stellungnahme zunächst abzuwarten.

Die weitere Behandlung des Tagesordnungspunktes wird daraufhin einvernehmlich vertagt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Vorlage der Landesregierung zur Einführung der 2. Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs und Strukturveränderungen im Öffentlichen Personennahverkehr in den Hamburg-Randkreisen (HVV-Süd-Erweiterung)

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Umdruck 15/5032

AL Dr. Eggers merkt an, einer der Punkte in der Vorlage betreffe auch die Tarifauskunft, die schon in den Beratungen unter Tagesordnungspunkt 1 eine Rolle gespielt habe. Diese Lösung gelte allerdings nur für den Nahverkehr.

Der Ausschuss empfiehlt dem Finanzausschuss einstimmig, der Vorlage des MWAV zuzustimmen.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Vorlage des MWAV betr. Schaffung der Voraussetzungen zur Überführung der Straßenbauverwaltung in einen Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr

hierzu: Umdruck 15/5034

Da die Vorlage den Ausschussmitgliedern erst verspätet zugegangen ist, wird die Behandlung dieses Tagesordnungspunktes einvernehmlich auf die Dezember-Sitzung des Wirtschaftsausschusses vertagt.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Information durch den MWAV über die Verordnung der EU-Kommission zur Registrierung, Bewertung und Zulassung von Chemikalien (REACH) sowie über mögliche Auswirkungen der Verordnung auf die mittelständische Wirtschaft in Schleswig-Holstein

hierzu: Umdrucke 15/4963 und 15/5101

Auf Vorschlag von Abg. Eichelberg beschließt der Ausschuss einstimmig die Durchführung einer Anhörung zu REACH in der Ausschusssitzung am 1. Dezember 2004.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Die voraussichtlich letzte Sitzung des Wirtschaftsausschusses in der 15. Wahlperiode wird am 12. Januar 2005, 10 Uhr, stattfinden.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 13:12 Uhr.

gez. Roswitha Strauß
Vorsitzende

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer