

Vorsitzende
des Ausschusses für Wirtschaft
des Schleswig-Holsteinischen Landta-
ges
Frau
Roswitha Strauß, MdL
Landeshaus

24105 Kiel

Kiel, 10. Januar 2003

**Antrag der Fraktion der CDU vom 31.10.2002
"Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung an der Westküste (Land-
kreise Steinburg, Dithmarschen, Nordfriesland)" (Umdruck 15/2660)**

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

der Wirtschaftsausschuss hat in seiner Sitzung am 6. November 2002 vereinbart, sich mit dem von Herrn Uwe Eichelberg, MdL, gewünschten Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zum Themenkomplex "Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung an der Westküste" in der Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 15. Januar 2003 zu befassen.

Aufgrund der aus der Fragestellung resultierenden umfangreichen Stellungnahme haben wir von dem ursprünglich vorgesehenen mündlichen Bericht Abstand genommen. Sie erhalten stattdessen in der Anlage vorab einen schriftlichen Bericht

des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, um sich ausführlich mit der komplexen Thematik befassen zu können.

Ich bitte den Wirtschaftsausschuss, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Michael Rocca

50. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 15.01.2003

TOP 6

Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zur Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsentwicklung an der Westküste (Landkreise Steinburg, Dithmarschen, Nordfriesland)

1) Welche Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur wurden in den vergangenen 10 Jahren in der Region vorgenommen ?

2) Welche Verbesserungen sind bis 2010 vorgesehen und wie werden sie finanziert?

a) Bundesstraßen

b) Landesstraßen

c) Bundesautobahnen

Das Land Schleswig-Holstein schenkt der Verkehrsplanung im Bereich der Westküste vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung die erforderliche Aufmerksamkeit. Mit der **Fertigstellung der A 23** wurde **von Hamburg bis Heide** die Anbindung der westlichen Landesteile mit den Kreisen Nordfriesland und Dithmarschen an die Wirtschaftszentren im Binnenland entscheidend verbessert.

Die periphere Lage und die bis dahin unzureichenden Verkehrsverbindungen haben erhebliche wirtschaftliche Entwicklungsrückstände für einen Raum mit ca. 300.000 Einwohnern und eine insbesondere von saisonabhängigen Wirtschaftszweigen geprägte Region zur Folge gehabt. Mit der A 23 wird dieser Lagenachteil erheblich gemindert.

Durch die Verbindung mit der sich in der Planung befindlichen **nordwestlichen Umfahrung Hamburgs einschließlich einer westlichen Elbquerung im Zuge der A 20** werden weitere Impulse bezüglich der Schaffung von attraktiven und wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandorten erwartet.

Mit der **Weiterführung der B 5** von Heide bis an die Landesgrenze zu Dänemark ist heute eine insgesamt leistungsfähige überregionale Verkehrsverbindung vorhanden, der als Haupterschließungsachse für die Westküstenregion auch mit Blick auf die Brückenkopffunktion zum skandinavischen Raum besondere Bedeutung zukommt.

Auf diesem Hintergrund erfolgt insbesondere **im Zuge der B 5** eine bedarfsorientierte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel der 1991 abgeschlossene Bau der **Ortsumgehung Husum**. Hierzu zählt auch die im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als vordringlich eingestufte Verlegung der B 5 zwischen Hattstedt und Bredstedt. In der Umweltverträglichkeitsstudie sind 12 Linienvarianten untersucht worden. Zusätzlich zu den 5 Varianten, die in den abschließenden Vergleich einbezogen wurden, ist nach Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der TÖB die Kombinationsvariante 16 entwickelt worden. Diese Variante hat u.a. das günstigere Nutzen-Kosten-Verhältnis, das insbesondere für die Überprüfung der Bedarfsplanmaßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes von Bedeutung sein kann. Dem Antrag auf Linienbestimmung hat das BMVBW im Dezember 2002 entsprochen. Auf dieser Basis hat die Aufstellung des Bauentwurfes begonnen und wird sich die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens anschließen.

Für die Bewertung im Rahmen der **Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes**

hat das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr am 14.03.2000 dem Bundesverkehrsministerium den Gesamtkatalog zu allen Verkehrsträgern vorgelegt. Bei den Bundesfernstraßen sind darin alle Projekte des vordringlichen und weiteren Bedarfs des noch gültigen Bedarfsplans enthalten. Neu hinzugekommen sind der **6-spurige Ausbau der A 23** (Landesgrenze bis AS Pinneberg-Nord) **und der A 7** (Landesgrenze bis AS Quickborn, mit Nachmeldung vom 25.07.2001 erweitert bis zum AD Bordesholm).

Diese Anmeldungen basieren auf einer realistischen Einschätzung der zukünftigen verkehrlichen Notwendigkeit wie auch einer hohen Aussicht einer Finanzierbarkeit. Da die **westliche Elbquerung** im Zuge der A 20 bereits im gültigen Bedarfsplan zu den vordringlichen Projekten gehört, unterliegt dieses Projekt selbstverständlich auch der Überprüfung im Rahmen der Fortschreibung des BVWP. Es besteht mit dem Bundesverkehrsminister Übereinstimmung, dass dieses für Schleswig-Holstein hochprioritäre Projekt auch im neuen Bedarfsplan wieder vordringlich verankert werden sollte.

Für die Fortsetzung des **Ausbaus der B 5 zur A 23** nördlich von Heide bis zur dänischen Grenze sind diese Anforderungen nicht erfüllt. Vielmehr ist mit dem genannten Projekt "B 5, Verlegung zwischen Hattstedt und Bredstedt" eine verkehrlich angemessene Maßnahme bereits im "vordringlichen Bedarf" enthalten und alle Aktivitäten sollten darauf gerichtet werden, diese Einstufung zu bestätigen. Für den bislang noch nicht neu gebauten Bereich der **B 5 zwischen Tönning und Husum** laufen bei der Straßenbauverwaltung bereits Untersuchungen zu erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen, die außerhalb der Einstufung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen realisiert werden können. Zu nennen ist hier der geplante **höhenfreie Ausbau des Knotenpunktes B 5 / B 202 bei Bütteleck** mit einem für 2003/2004 in Aussicht genommenen Baubeginn.

Der Bau der **Ortsumgehung Tating im Zuge der B 202** ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ebenfalls im vordringlichen Bedarf eingestuft. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie sind 3 Neubauvarianten im Norden, 2 Neubauvarianten im Süden von Tating und zwei Ausbauvarianten untersucht worden. Mit den vom BMVBW geforderten höhenfreien Querungen der Bahnlinie Husum-Tönning-St. Peter-Ording weisen die südlichen Trassenvarianten u.a. ein deutlich ungünstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Unter Abwägung der ökologischen, städtebaulichen, raumordnerischen und gesamtwirtschaftlichen Aspekte ergibt sich eine **Präferenz zugunsten der nördlich von Tating verlaufenden Variante 2**, die nach ursprünglich favorisierter Südtrasse nunmehr auch von den gemeindlichen Entscheidungsgremien getragen wird. Das BMVBW ist der Nordvariante 2 als Linienvorschlag gefolgt und hat dieser Neubauvariante im Januar 2001 zugestimmt. Das Straßenbauamt Flensburg hat die Entwurfsbearbeitung aufgenommen. Vom Verlauf des anschließenden Planfeststellungsverfahrens und der Mittelbereitstellung ist es abhängig, ob mit dem Bauvorhaben in den nächsten Jahren begonnen werden kann.

Auch die vom Land zur Förderung einer Vielzahl gemeindlicher Verkehrsprojekte eingesetzten **GVFG/FAG-Mittel** haben zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im kommunalen Bereich beigetragen. So konnten beispielsweise durch die **Bündelung und die Herausnahme von Verkehren aus den Ortskernbereichen** die Voraussetzungen für die Umsetzung städtebaulichen Rahmenplanungen geschaffen werden. Zu nennen sind hier der Bau der **Westtangente Husum** sowie die **Süd-Ost-Umgehung Heide** zwischen der B 5 und der B 203.

d) Schienenverkehr (Personenverkehr, Cargo-Stationen)

An der Notwendigkeit einer dauerhaften **Stärkung der Marschbahn**, die als eine bedeutende Erschließungsachse neben der Vogelflug- und der Jütlandlinie für einen attraktiven und kundenorientierten Schienenverkehr in Schleswig-Holstein unverzichtbar ist, gibt es keinen Zweifel.

Mit der **Elektrifizierung** der Teilstrecke **Elmshorn – Itzehoe** ist die Marschbahn insbesondere durch die infolgedessen verbesserten Verkehrsangebote auf der Schiene vom Umland in die Metropole Hamburg bereits deutlich aufgewertet worden. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes am 29. Mai 1997 wurde in der Station **Krempe** durch Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge die **gleichzeitige Einfahrt** von Zügen aus zwei Richtungen möglich.

Bei der **Marschbahn** handelt es sich wegen der topographisch schwierigen Trassierung um eine Strecke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand. In den letzten 10 Jahren wurden daher erhebliche Investitionen auf der Marschbahn getätigt, die zur Beseitigung vieler Langsamfahrstellen sowie der Erneuerung von Brücken und Durchlässen geführt haben. Auch die Erneuerung von Bahnübergangssicherungstechnik (BÜ-Anlagen) wurde vorangetrieben.

Im Rahmen des **Zukunftsinvestitionsprogramms**, das schwerpunktmäßig die **Beseitigung von Langsamfahrstellen** und die **Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik** vorsieht, sollen die Erneuerung der Signal- und Sicherungstechnik sowie die Beseitigung weiterer Langsamfahrstellen zeitnah von der DB Netz AG fortgesetzt werden und so zu einer Kapazitätserhöhung der Marschbahn führen.

Weitere bereits erfolgte Verbesserungen betreffen die Neuanlage von Verkehrshalten, die (behindertenfreundliche) Aufhöhung von Bahnsteigen auf die künftig einheitlich in Schleswig-Holstein vorgesehene Standardhöhe von 76cm sowie Maßnahmen im Bereich des Stationskomforts. Im Einzelnen sind dies:

die **Neuanlage der Stationen Herzhorn und Kremperheide**

die **Aufhöhungen der Bahnsteiganlagen** von i.d.R. 38 cm auf 76 cm in **Glückstadt, Krempe, Itzehoe, Burg (Dithm), Heide, Bredstedt, Langenhorn, Morsum (Sylt), Keitum, Westerland (Sylt)**

die **Verbesserung des Wartekomforts** durch neue Bahnsteigdächer oder Wetterschutzeinrichtungen in **Westerland, Keitum, Morsum, Meldorf, St. Michaelisdonn, Burg (Dithm), Wilster, Krempe, Glückstadt**

Weitere von der Landesregierung angestrebte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung der Westküste können nur stufenweise realisiert werden. **Hohe Priorität** hat gegenwärtig die umgehende Beseitigung der Langsamfahrstelle auf der **Eisenbahnhochbrücke Hochdonn**, welche die Abwicklung des Schienenverkehrs auf der Marschbahn gravierend beeinträchtigt. Die **Sanierung und Verstärkung der Hochbrücke Hochdonn** ist im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes im Bezugsfall bereits enthalten und soll aus Bundesmitteln finanziert werden. **Die DB AG beabsichtigt, ab Mai 2003 bis vsl. 2005 für rund 28 Mio. Euro die Oberbauerneuerung durchzuführen.** Ein Teil der erforderlichen Mittel für die Oberbauerneuerung wird aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) bereit gestellt. **Die WSV wird ab 2003 mit der Grundinstandsetzung der Brückenkonstruktion beginnen und diese zeitgleich bis vsl. 2007 zum Abschluss bringen.** Hierzu gehört insbesondere die Erneuerung und Verstärkung von insgesamt 152 Lagern. Es ist zu erwarten, dass die Verstärkung

der Brückenkonstruktion, über er die grundsätzliches Einvernehmen zwischen der DB Netz AG und der WSV besteht, in dem gleichen Umfang wie bei der Rendsburger Hochbrücke erfolgen wird. **Nach Abschluss der Gesamtmaßnahme** ist die Hochbrücke Hochdonn wieder **mit mindestens 100 km/h befahrbar**, was zu einer deutlichen Verbesserung der Situation auf der Marschbahn führen wird. Nach Aussagen der WSV wird die Hochbrücke für wenigstens weitere 30 Jahre wirtschaftlich nutzbar sein. Die Brückenkonstruktion selbst ist nach Angaben der WSV auch darüber hinaus nach ggf. notwendigen zukünftigen Grundsanierungen grundsätzlich nutzbar.

Die Weiterführung der **Elektrifizierung bis nach Westerland** zur Anbindung der Westküste mit dem wichtigsten Wirtschaftszweig Tourismus an den bundesweiten Fernverkehr ist auch aus Sicht des MWTV eine wünschenswerte Maßnahme, die allerdings strengen Wirtschaftlichkeitskriterien unterworfen ist und wesentlich vom künftigen Nutzungsgrad der Trasse abhängt. Das MWTV hat die **Elektrifizierung der Strecke Itzehoe – Westerland** und gleichzeitig in diesem Zusammenhang **den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Brunsbüttel-Wilster zur Bewertung und Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des neuen Bundesverkehrswegeplans angemeldet**. Im Rahmen der Projektbewertungen zeichnet sich leider bereits ab, dass für diese Maßnahme **kein besonders günstiger Nutzen-/Kosten-Faktor** erzielt werden kann. Eine kurzfristige Realisierung dieses Vorhabens scheint somit in Frage zu stehen.

Auch ein - zumindest abschnittsweise - **zweigleisiger Ausbau zwischen Niebüll und Westerland** ist notwendig, wird aber im LNVP zunächst nur als mittelfristig zu realisierende Maßnahme in Erwägung gezogen, da die hier erforderlichen Investitionen erheblich sind und eine Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. Seit dem 13.12.02 sind auf dieser Strecke ist in der Station Morsum durch die Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge die gleichzeitige Einfahrt von Zügen aus zwei Richtungen möglich.

Als weitere verbessernde Maßnahmen im Bereich Schiene sieht der LNVP 2003 bis 2007 neben der **Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge in Klanxbüll**, dem Abschluss des **Bahnhofsumbaus Heide** zur Verbesserung der Umsteigesituation Bahn-Bus und der **Reaktivierung der Station Hemmingstedt** die Schaffung eines **ganzjährigen Zugangebotes Niebüll - Esbjerg** zwecks grenzüberschreitender Vernetzung des Eisenbahnverkehrs sowie die Einrichtung **durchgehender RE-Züge Westerland - Hamburg Hbf an Stelle von Hamburg-Altona** vor.

Im **Fernverkehr** gab es zum Fahrplanwechsel **keine weiteren Einschränkungen auf der Marschbahn und nach Dagebüll**. Ab April 2003 soll der ganzjährige Verkehr zwischen Niebüll und Tondern aufgenommen werden.

Im **Güterverkehr** werden z.Zt. die Stationen Hemmingstedt, Itzehoe, Niebüll und Westerland (Sylt) durch die NVAG bedient.

Die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG hat in den vergangenen Jahren sukzessive den **Güterverkehr zwischen Dänemark und Deutschland** über die Strecke Niebüll - Tondern auf- und ausgebaut. Daneben wurde der SPNV ausgerichtet auf die An- und Abfahrtszeiten des Fernverkehrs in Niebüll in den letzten beiden Jahren probeweise durchgeführt, um eine Abschätzung für einen dauerhaften Betrieb zu erreichen. Die NVAG hat diese Strecke vor dem Hintergrund eines kostengünstigen Betriebes dieser Eisenbahninfrastruktur und noch durchzuführender Investitionen von der DB Netz AG erworben und ist heute Eisenbahninfrastrukturunternehmer für diese Strecke und die Strecke Niebüll - Dagebüll.

Für die Verkehrsdurchführung war es erforderlich, bereits für den saisonalen SPNV und den GV einen Bahnübergang in **Süderlügum** neu technisch zu sichern und die **Brücke über die Süderau**, angepasst an die darüber laufenden Verkehre, zu **erneuern**. Vor dem Hintergrund der Aufnahme eines dauerhaften Schienenpersonen-Nahverkehrs auf dieser Strecke, werden nach Prüfung durch die NVAG neben einzelnen Maßnahmen im Bereich des Oberbaues weitere Bahnübergänge technisch gesichert werden müssen.

Die **Eisenbahnstrecke Lindholm (südl. Niebüll) - Flensburg Weiche** verläuft parallel der Landesgrenze zu Dänemark zwischen Flensburg Weiche und Lindholm und verbindet die beiden Eisenbahn-Magistralen auf der Ost- und Westseite Schleswig-Holsteins. Neben Jübek und Husum ist dies die einzige West/Ost Verbindung im nördl. SH. Die Strecke ist z.Zt nicht betriebsfähig. Damit spätere Optionen nicht durch mögliche Rückbaumaßnahmen der DB Netz AG gefährdet werden können, wurde diese Verbindung in den zwischen der DB Netz AG und dem Land SH geschlossenen **Trassen-sicherungsvertrag** aufgenommen. Hinsichtlich einer Wiederaufnahme des Schienenverkehrs hat sich die NVAG interessiert gezeigt; Voraussetzung sind allerdings erhebliche Investitionen in die Strecke. Da der Standardaufwand der DB Netz AG für die darauf durchzuführenden Transporte als überhöht anzusehen ist, wurde seitens der NVAG eine Übernahme der Strecke geprüft. Konkrete kurzfristige Absichten einer Übernahme durch Kauf oder Pachtung sind allerdings nicht bekannt.

Im **Hafen Brunsbüttel** wurde in 2000 ein **KV-Terminal** für den **land- und schiffsseitigen Containerumschlag** eingerichtet.

Die HGB hat dafür rd. 7 Mio. DM investiert. Mit argumentativer Unterstützung des MWTV ist das Projekt vom Bund mit 2,5 Mio. DM gefördert worden.

Seither verkehrt täglich ein **Shuttle-Zug zwischen dem Elbehafen und Hamburg-Billwerder**. Verloader sind im wesentlichen die Brunsbütteler Unternehmen Bayer, Condea und Dystar. Betreiber ist neben der HGB die Fachspedition Hoyer.

Mit dem Container-Shuttle wird ein Teil der Brunsbütteler Industrieprodukte mit einem großen Anteil von Gefahrgütern von der Straße auf die Schiene verlagert.

Neben dem Bahnshuttle hat die HGB gemeinsam mit der Spedition Lexau-Scharbau einen **Binnenschiff-Shuttle zwischen Brunsbüttel und dem Hamburger Containerterminal** etabliert, der 2 bis 3 mal wöchentlich die Häfen anläuft und dabei auch Cuxhaven und Glückstadt einbezieht.

Durch diese beiden Shuttle können LKW-Fahrten von und zum Hamburger Hafen mit dem Engpass Elbtunnel vermieden werden. Der Massenguthafen Brunsbüttel hat mit der Einrichtung des Containerterminals ein weiteres modernes Umschlagsangebot geschaffen.

e) Häfen

In ihrer **Hafenentwicklungskonzeption** hat sich die Landesregierung zu ihrer Verpflichtung bekannt, Infrastrukturmaßnahmen in den Häfen zu unterstützen. Neben der überregional bedeutsamen Hafengruppe Brunsbüttel finden wir an der Westküste ausschließlich Häfen mit regionaler oder lokaler Funktion, bei denen Bestandserhaltung und –sicherung im Vordergrund stehen. Besonderes Augenmerk ist auf die **kommunalen** Festlands- und korrespondierenden Häfen und Anlegestellen auf den Inseln und Halligen zu richten, die für die Versorgung und den Tourismus unerlässlich sind. Dieser Zielsetzung folgend wurden in den letzten 10 Jahren (1993 – 2002) **kommunale** Hafeninvestitionen an der Westküste von **39,4 Mio. €** mit Fördermitteln aus dem Ver-

kehrshaushalt in Höhe von **26,9 Mio. €** bezuschusst. Herausragende Projekte waren dabei die Grundinstandsetzungen und der **tlw. Ausbau der Fährhäfen auf Föhr** und auf Amrum, der Hafen List und die Anlegestelle Schlüttsiel. Eine durchschnittliche Förderquote innerhalb des Berichtszeitraums trägt der besonderen Finanzschwäche der Hafenstandortgemeinden in diesem Raum eben so Rechnung wie sie auch zugleich die besondere Verantwortung der Landesregierung für diese Region unterstreicht.

Für **Betrieb, Unterhaltung und Baumaßnahmen** in den **landeseigenen Häfen** wurden im Berichtszeitraum **62,4 Mio. €** Ausgaben im Verkehrshaushalt bereitgestellt, denen Einnahmen von **63,3 Mio. €** (Hafenabgaben, Mieten, Pachten und Grundstücksverkäufe pp) gegenüberstanden. Dieses auf den ersten Blick ausgeglichene Ergebnis der Kameeralistik täuscht aber, denn es müssen auf der Aufwandsseite noch rd. **31 Mio. €** an Personalkosten aus dem Haushalt des MLR gesehen werden.

Bei den **Baumaßnahmen** ging es im Wesentlichen um die Funktionssicherung der Hafenanlagen und ihre bedarfsgerechte Anpassung an die Anforderungen der regionalen Wirtschaft.

Ende 1999 / Anfang 2000 erfolgte der **Verkauf der Brunsbütteler Häfen und des Fährhafens Dagebüll**, so dass sich die unmittelbare Verantwortung des Landes auf die verbliebenen Häfen Husum, Tönning, Friedrichstadt, Büsum, Friedrichskoog und Glückstadt konzentriert.

Bei den **hafenpolitischen Zielsetzungen** wird sich die Landesregierung von Kontinuität leiten lassen.

Für die **kommunalen Anlagen** bildet das Regionalprogramm 2000 den Handlungsrahmen. Nach dem aktuellen Stand sind hieraus Investitionen mit einem Volumen von rd. 3 Mio. € in Schlüttsiel und auf Hallig Hooge angedacht. Über 2006 hinaus können z.Z. keine belastbaren Aussagen zur Finanzhilfen an die Kommunen gemacht werden.

Für die **landeseigenen Häfen** wird nicht aus dem Auge verloren, dass sie möglichst kommunalisiert bzw. privatisiert werden sollen. Angesichts der Finanzschwäche der Standortgemeinden werden „große Würfe“ wie mit Brunsbüttel oder Dagebüll nicht zu erreichen sein. Abgespeckte Betreibermodelle wurden umgesetzt (Tönning) bzw. werden verhandelt (Büsum und Binnenhafen Glückstadt). Die beim Land verbleibende Substanzerhaltung der wasserbaulichen Anlagen einschl. der Sperrwerke wird weiterhin im Rahmen der Möglichkeiten des Landeshaushalts bei Kapitel 06 05 zu leisten sein. Hierfür sind laut Finanzplan des Landes bis 2006 rd. 16,6 Mio. € allein im investiven Bereich und für Beschaffungen vorgesehen. Über die Auskömmlichkeit wird im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen zu befinden sein.

Eine besondere Herausforderung könnte sich für eine notwendige Ertüchtigung von Häfen an der Westküste für die **Offshore-Technologie** ergeben, deren Rahmenbedingungen sich demnächst konkretisieren dürften.

3) Wie haben sich die einzelnen Wirtschaftszweige in der Region seit 1990 entwickelt und was waren die Ursachen der positiven oder negativen Entwicklung?

Da es im Jahr 1999 eine Veränderung in der Systematik der Wirtschaftszweige gegeben hat, erfolgt der Vergleich in zwei Zeiträumen. Auf Basis der derzeit gängigen Berechnungsmethode der Erwerbstätigen am Arbeitsort (d.h. die Zahl der Arbeitsplätze) reichen vergleichbare Zahlen bis 1992 zurück.

Im **Zeitraum von Mitte 1990 bis Mitte 1998** nahm die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an der Westküste um 3,1 % auf 81.897 Personen zu. Dieser Zuwachs war stärker als in Schleswig-Holstein insgesamt. Während die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Landwirtschaft der Westküste kräftig zu-

rückgang (-21,8 %) und im Produzierenden Gewerbe in diesem Zeitraum von acht Jahren geringfügig sank (-3,4 %) nahm sie im tertiären Bereich kräftig zu (+7,6 %). Nicht nur im Produzierenden Gewerbe insgesamt, sondern auch innerhalb dieses Wirtschaftsbereiches – in der Energie- und Wasserwirtschaft (+10,8 %), im Verarbeitenden Gewerbe (-5,8 %) und im Baugewerbe (+0,3 %) – war die Beschäftigungsentwicklung der Westküste günstiger als in Schleswig-Holstein insgesamt. Innerhalb des tertiären Sektors blieb die Westküste im Bereich Handel und Verkehr (+5,0 %) und bei den Organisationen ohne Erwerbscharakter und private Haushalte (+23,7 %) etwas hinter der Beschäftigungsentwicklung des Landes zurück. In den Bereichen Kreditinstitute, Versicherungsgewerbe (-3,8 %) und bei den Gebietskörperschaften (-18,7 %) war die regionale Beschäftigungsentwicklung ungünstiger als die des Landes.

In den zwei Jahren von **Mitte 1999 bis Mitte 2001** ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland um 1,0 % gestiegen. Der Beschäftigungsanteil der Land- und Forstwirtschaft ist um 7,6 % und im Produzierenden Gewerbe um 4,4 % zurückgegangen. Dass der **Rückgang im Produzierenden Gewerbe** der Westküste stärker ausfiel als in Schleswig-Holstein insgesamt, ist auf die Energie- und Wasserversorgung (-8,4 %) zurückzuführen. Im Verarbeitenden Gewerbe (-0,4 %) bzw. im Baugewerbe (-9,4 %) wich die regionale Entwicklung nicht wesentlich von der des Landes ab. Im Handel, Gastgewerbe und Verkehr nahm die Beschäftigung der Westküste um 6,1 % zu und bei den sonstigen Dienstleistungen um 1,2 %. Das Zurückbleiben der sonstigen Dienstleistungen gegenüber dem Land ist auf eine schwächere Entwicklung im Kredit- und Versicherungsgewerbe (+1,6 %) und im Bereich der öffentlichen Verwaltung u.ä. (-4,7 %) zurückzuführen. Der Wirtschaftszweig Grundstückswesen, Vermietung und Dienstleistungen für Unternehmen hat sich an der Westküste dynamischer entwickelt als in Schleswig-Holstein insgesamt (+13,7 %).

Die Entwicklung der Westküste zeigt das typische Muster des **sektoralen Strukturwandels**. Charakteristisch ist weiter die unterdurchschnittliche Entwicklung von Branchen, die vornehmlich in hochverdichteten Ballungsräumen ihren Standort haben und dort eine ausgesprochen dynamische Entwicklung aufweisen (z.B. Kredit- und Versicherungsgewerbe).

4) Wie hat sich die Bevölkerung und das Arbeitskräftepotential in der Region seit 1990 entwickelt?

Die **Bevölkerung** stieg bis Ende 2001 um 7,3 % auf 302.473 Personen. Das **Arbeitskräftepotential** (Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter zwischen 15 und 65 Jahren) stieg bis Ende 2001 um 2,9 % auf 195.789 Personen.

5) Wie wirkt sich die Erhöhung der Ökosteuer, die Einführung der Maut sowie die Verteuerung der Energiekosten auf die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftszweige im nationalen und internationalen Wettbewerb aus?

Hierzu liegen dem MWTV keine belastbaren Erhebungen vor. Es ist aber davon auszugehen, dass sich durch die Abschaffung der Steuervergünstigungen die Energiekosten für Unternehmen erhöhen und das Preisniveau für die verschiedenen Energieträger steigen wird. **Schleswig-Holstein** insgesamt und hier insbesondere die **Westküste** dürften aufgrund der relativ geringen Anzahl energieintensiver Unternehmen **nicht in besonderem Maße betroffen** sein.

6) In welchem Umfang beeinträchtigt die derzeitige Verkehrsinfrastruktur die zukünftige Wirtschaftsentwicklung?

Für die künftige Wirtschaftsentwicklung der Westküste sind neben der Verkehrsinfrastruktur auch die übrigen **Standortbedingungen** und **Produktionsfaktoren** von Bedeutung. Von einer pauschalen Angabe über eine Beeinträchtigung der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung der Westküste durch die derzeitige Verkehrsinfrastruktur sollte – ohne Berücksichtigung der übrigen Einflussfaktoren – Abstand genommen werden.

7) Mit welchen Maßnahmen kann die Region auch nach Auslaufen der EU-Förderung im Jahre 2006 in ihrer Wirtschafts- und Verkehrsinfrastruktur unterstützt werden?

Die Landesregierung unterstützt seit 1989 permanent die Weiterentwicklung der regionalen Wirtschaftsstruktur der Westküste durch die Verbesserung der regionalen wirtschaftsnahen Infrastruktur durch **Förderungen** aus den Regionalprogrammen, aktuell aus dem **Regionalprogramm 2000** (Förderperiode bis 2006). Die geförderten Vorhaben haben in erheblichem Umfang zur **Bestandserhaltung von Unternehmen** wie auch zur **wirtschaftlichen Weiterentwicklung der Region**, insbesondere auch im wichtigen Bereich **Tourismus**, beigetragen.

Im Jahr 2003 wird die EU-Kommission ihre Vorstellungen für die EU-Strukturpolitik nach 2006 konkretisieren. Über ein Ende der EU-Förderung an der Westküste im Jahr 2006 ist noch nicht entschieden. Sollte nach 2006 keine Fördermöglichkeit nach Ziel 2 bestehen, wäre für die Kreise Nordfriesland und Dithmarschen u.U. eine **Phasing-Out-Förderung** denkbar. In welchem Umfang dann die Westküste nach 2006 unterstützt werden könnte, hängt letztlich aber auch vom Haushaltsgesetzgeber auf Bundes- und Landesebene ab.