

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Stenographischer Dienst und Ausschußdienst

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

Wirtschaftsausschuß

60. Sitzung

am Mittwoch, dem 16. Juni 1999, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer 138 des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Uwe Eichelberg (CDU)

Vorsitzender

Hermann Benker (SPD)

Dr. Jürgen Hinz (SPD)

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Helmut Plüschau (SPD)

in Vertretung von Gisela Böhrk

Bernd Schröder (SPD)

Klaus Haller (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

Fehlende Abgeordnete

Silke Hars (CDU)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Auf dem Weg in die Informationsgesellschaft - Chancen, Risiken und Herausforderungen von Multimedia in Schleswig-Holstein	18
	Große Anfrage der Fraktion der SPD Drucksache 14/1164	
	Antwort der Landesregierung Drucksache 14/1509	
2.	Sechsstreifiger Ausbau der A 7	5
	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 14/1925	
3.	Feste Querung des Fehmarnbelts	8
	Antrag der Fraktion der F.D.P. Drucksache 14/1940	
4.	Zur Lage und zur Zukunft der Freien Berufe in Schleswig-Holstein	19
	Große Anfrage der Fraktion der CDU Drucksache 14/1494	
	Antwort der Landesregierung Drucksache 14/1917	
5.	Verlagerung von Landesaufgaben auf Dritte	20
	Große Anfrage der Fraktion der F.D.P. Drucksache 14/1702	
	Antwort der Landesregierung Drucksache 14/2031	
6.	Jahreswirtschaftsbericht 1998	21
	Bericht der Landesregierung Drucksache 14/2043	

- | | | |
|------------|---|----|
| 7. | Modernisierung der Wirtschaftsstatistik | 22 |
| | Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/2114 | |
| 8. | Bericht des Wirtschaftsministers zu möglichen Einschränkungen bei Verkehrsprojekten infolge der Umsetzung des Programms Natura 2000 | 10 |
| 9. | Bericht des Wirtschaftsministers über die geplante Struktur der zukünftigen Vergaberichtlinien für die angekündigten EU-Mittel aus dem EU-Haushalt | 14 |
| 10. | Verschiedenes | 22 |

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird nach einvernehmlicher Absetzung der ursprünglich zur Beratung vorgesehenen Drucksache 14/1478 in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Der Ausschuß befaßt sich zunächst mit Punkt 2 der Tagesordnung:

Sechsstreifiger Ausbau der A 7

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/1925

(überwiesen am 25. Februar 1999)

Abg. Bernd Schröder weist zu dem Antrag zunächst darauf hin, daß der Bundesverkehrswegeplan total unterfinanziert sei, so daß der Inhalt des Antrages in den nächsten Jahren von niemandem verwirklicht werden könne. Die SPD wolle jedoch hier in Schleswig-Holstein - zusammen mit den anderen norddeutschen Bundesländern - sicherstellen, daß zumindest die Projekte, die im vordringlichen Bedarf stünden, eine Chance auf Verwirklichung hätten. Beispielfhaft nennt er die Beseitigung des Schienenengpasses auf der Strecke Pinneberg-Elmshorn, die Möglichkeiten, die Hafenkooperation voranzutreiben, und den Bau der A 20. Aus diesem Grunde werde die SPD dem CDU-Antrag, der zum Inhalt habe, die Anzahl der Projekte im vordringlichen Bedarf weiter zu erhöhen, nicht zustimmen. Man werde sicherlich darüber diskutieren müssen, was auch in Zusammenarbeit mit Hamburg im Zusammenhang mit dem Bau der vierten Elbtunnelröhre und dem dort vorgesehenen achtspurigen Ausbau als Folgemaßnahmen zu realisieren sein werde, aber nicht im Wege des vordringlichen Bedarfs.

Abg. Schmitz-Hübsch betont, daß alles das, was nicht im vordringlichen Bedarf stehe, überhaupt keine Chance habe, in den nächsten 15 Jahren in Angriff genommen zu werden. Bei der Anmeldung 1992/93 sei der Ausbau der A 7 von der Landesregierung nicht aufgenommen worden. Durch die Fertigstellung der Brücke über den Großen Belt seien die Verkehre inzwischen aber so gewachsen, daß dieser Ausbau wirklich nötig sei. Wenn man zudem berücksichtige, daß die Kosten hierfür mit rund 180 Millionen DM veranschlagt würden, sei dies im Verhältnis zu den großen Maßnahmen eine Kleinigkeit, die jedoch erforderlich sei, um die Verkehre auf der Jütlandlinie aufrechtzuerhalten.

M Bülck erklärt, daß der Ausbau der A 7 damals nicht in den Bundesverkehrswegeplan gekommen sei, weil das Verkehrsaufkommen nicht hoch genug gewesen sei. Als Kriterium für die Aufnahme müsse eine Mindestbelastung von 80.000 Kfz pro Tag gegeben sein. Diese verkehrliche Belastung sei jedoch auf dem gesamten Streckenabschnitt vom Elbtunnel bis zum Autobahndreieck Bordesholm nicht gegeben. Deswegen könne er hier nur das wiederholen, was er schon im Landtag gesagt habe, daß nämlich der Ausbau auf Hamburger Gebiet beginnen müsse. Auf Hamburger Gebiet sei ein achtspuriger Ausbau zwischen Stellingen und dem Dreieck Nordwest vorgesehen und dann ein weiterführender sechsspuriger Ausbau bis zur Anschlußstelle Schnelsen-Nord. Dieses Projekt sei auch im Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, allerdings nicht mit einer Finanzierung hinterlegt. Wenn man ein Nadelöhr beseitigen wolle, müsse man damit beim Nadelöhr anfangen, und dieses Nadelöhr sei mit Sicherheit nicht die A 7 auf schleswig-holsteinischem Gebiet, sondern es liege eindeutig auf Hamburger Gebiet. Aus diesem Grunde wäre es auch nur sinnvoll, Hamburg dazu zu veranlassen, seine Ausbauaktivitäten voranzutreiben. Aber auch Hamburg scheitere offensichtlich an der Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans. Jetzt einfach zu sagen, man nehme den sechsstreifigen Ausbau auf, ohne damit das Nadelöhr zu beseitigen, halte er, M Bülck, deshalb nicht für sinnvoll. Das Land müsse sich natürlich überlegen, wo es die Prioritäten sehe, und hierzu habe Abg. Bernd Schröder bereits gesagt, daß für das Land eine höhere Priorität auf dem Bau der A 20 und bei den anderen wichtigen Projekten liege.

Auf Nachfragen durch den Vorsitzenden, Abg. Eichelberg, sowie Abg. Schmitz-Hübsch erwidert M Bülck, daß die aktuellen Verkehrsbelastungszahlen im Raum Quickborn 65.000 Fahrzeuge/Tag betragen. Hierbei handele es sich um Zahlen aus dem Jahr 1998. - M Bülck sagt zu, den Ausschußmitgliedern das Zahlenmaterial einschließlich einer Bedarfsplanprognose bis 2010 nachzureichen (s. Anlage zu dieser Niederschrift).

Abg. Müller plädiert an dieser Stelle dafür, Gesamtüberlegungen anzustellen und nicht durch die Heraushebung von Einzelmaßnahmen bereits jetzt Fakten zu schaffen. - Abg. Schmitz-Hübsch erklärt sich daraufhin bereit, das Wort „umgehend“ aus dem Antrag herauszunehmen, und fragt, ob der Antrag für die SPD damit zustimmungsfähig sei. - Abg. Bernd Schröder erwidert, daß der Antrag auch dann bedeute, daß als Einzelmaßnahme der Ausbau der A 7 gefordert werde. - Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, stellt den Antrag Drucksache 14/1925 sodann in seiner Ursprungsfassung zur Abstimmung. - Mit den Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. beschließt der Ausschuß mit Mehrheit, dem Plenum des Landtages zu empfehlen, den Antrag abzulehnen.

Abg. Müller regt an dieser Stelle an, einmal interfraktionell über einen Antrag nachzudenken, der mit Blick auf den Bundesverkehrswegeplan einen prioritären Maßnahmenkatalog zum Ge-

genstand hat. - Abg. Schmitz-Hübsch erklärt, daß sie diese Anregung gern mit aufgreifen wolle.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Feste Querung des Fehmarnbelts

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 14/1940

hierzu: Umdrucke 14/3418, 14/3419, 14/3438

(überwiesen am 25. Februar 1999)

Abg. Bernd Schröder erklärt für seine Fraktion, daß die SPD klare Aussagen zur möglichen Fehmarnbeltquerung getroffen habe, und auch die Landesregierung habe ihre Haltung zu diesem Projekt erklärt. Von der F.D.P. und der CDU unterscheide man sich in dieser Frage jedoch, indem man die Auffassung vertrete, daß kein diesbezüglicher Antrag zu einem Zeitpunkt unterstützt werden könne, zu dem noch nicht alle Ergebnisse vorlägen. Zur Untermauerung der sehr positiven Äußerung der SPD-Fraktion in Richtung Fehmarnbeltquerung bedürfe es der Vorlage aller Gutachten, und die Sitzung des Wirtschaftsausschusses zu diesem Thema am 21. April habe ja ergeben, daß auch die noch ausstehenden Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung und der sozioökonomischen Bewertung im Spätherbst dieses Jahres vorliegen würden. - Abg. Aschmoneit-Lücke bietet daraufhin an, auch aus ihrem Antrag Drucksache 14/1940 das Wort „umgehend“ zu streichen, wenn damit für die Mehrheit im Ausschuß eine Zustimmung möglich sein sollte.

M Bülck hebt noch einmal darauf ab, daß die ersten drei Gutachten zur Frage der Fehmarnbeltquerung vorlägen und daß bis Ende August die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abgeschlossen sein solle. Teil dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werde auch die sozioökonomische Untersuchung sein, also Bewertungen im Blick auf die Hinterlandanbindung von Ostholstein/Puttgarden sowie auf der anderen Seite die dänische Komponente. Er, M Bülck, habe in der Öffentlichkeit stets gesagt, daß er bei positivem Ausgang aller Gutachten für die Realisierung des Projektes sei. Aufgrund der Gutachten, die bis heute vorlägen, bestehe eine gewisse Wahrscheinlichkeit, daß das Projekt auch in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als machbar klassifiziert werde.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck - so fährt M Bülck auf eine Frage von Abg. Schmitz-Hübsch fort - sei vom Bundesverkehrsministerium immer als Teil der Fehmarnbeltquerung gesehen worden. Das Land Schleswig-Holstein habe diese Maßnahmen jedoch stets getrennt voneinander gesehen, weil man der Meinung sei, daß allein die Aktivitäten im

Lübecker und im Hamburger Hafen es rechtfertigten, diese Strecke unabhängig von einer Entscheidung zur Fehmarnbeltquerung zu betreiben. Bekanntlich setze sich die Landesregierung dafür ein, Planungsmittel in Höhe von 5 Millionen DM für diese Strecke zur Verfügung zu haben. Im Juli d.J. werde es mit Vertretern Hamburgs und dem Bundesverkehrsministerium ein erneutes Gespräch geben, in dem es noch einmal um diese Planungsmittel gehen werde. Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck, von Hafen zu Hafen, stehe nach Auffassung der Landesregierung nach wie vor als eigenständige Maßnahme zur Realisierung an. - Die Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, ob es aus Hamburg Widerstände gegen die Elektrifizierung gebe, wird von M Bülck verneint.

Abg. Aschmoneit-Lücke führt im weiteren Verlauf der Aussprache aus, daß es bei ihrem Antrag nicht um eine konkrete Finanzierung der Fehmarnbeltquerung gehe, sondern um die Aufnahme von Verhandlungen mit dem Bund. Die Fragen der Finanzierung würden sich ohnehin erst klären lassen, wenn es dazu politische Aussagen gäbe.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, läßt sodann über den Antrag Drucksache 14/1940 in unveränderter Fassung abstimmen. - Mit den Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. wird mit Mehrheit beschlossen, dem Landtag vorzuschlagen, den Antrag abzulehnen.

Sodann befaßt sich der Ausschuß mit Punkt 8 der Tagesordnung:

Bericht des Wirtschaftsministers zu möglichen Einschränkungen bei Verkehrsprojekten infolge der Umsetzung des Programms Natura 2000

M Bülck führt aus, das ökologische Netz Natura 2000 beinhalte die im Zusammenhang mit der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie errichteten Schutzgebiete. Werde ein europäisches Vogelschutz- oder ein FFH-Gebiet durch ein geplantes Verkehrsprojekt betroffen, sei neben der nach der UVP-Richtlinie durchzuführenden allgemeinen Umweltverträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie eine besondere „Verträglichkeitsprüfung“ im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen der jeweiligen Erhaltungsziele des Schutzgebietes durchzuführen.

In den Anhängen der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie seien insgesamt 200 verschiedene natürliche Lebensraumtypen beschrieben, die von gemeinschaftlichem Interesse sein könnten; darin seien auch etwa 200 Tierarten sowie mehr als 500 Pflanzenarten aufgeführt. Hierbei handle es sich insbesondere um Arten, die vom Aussterben bedroht seien oder als besonders selten gelten würden. Lebensraumtypen und Arten, denen eine besondere Bedeutung beigemessen werde, seien in der Richtlinie als „prioritär“ gekennzeichnet. Das Vorhandensein dieser prioritären Lebensraumtypen und/oder Arten verpflichte alle Mitgliedstaaten noch einmal zu vermehrten Schutzanstrengungen im Bereich dieser Gebiete.

Werde aufgrund einer Verträglichkeitsprüfung festgestellt - so fährt M Bülck fort -, daß trotz einer Beeinträchtigung von Bestandteilen des fraglichen Gebietes keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele oder des Schutzzweckes des FFH- beziehungsweise des Vogelschutzgebietes vorliege, könne das Verkehrsprojekt, das in diesem Gebiet geplant sei, zugelassen werden.

Bei negativem Ausgang der Verträglichkeitsprüfung, also bei Feststellung einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, dürfe ein Vorhaben aber dennoch zugelassen werden unter der Bedingung, daß zumutbare Alternativen nicht vorhanden seien - zum Beispiel Trassenvarianten, die im wesentlichen den gleichen verkehrlichen Zweck erfüllten und auch unter wirtschaftlichen Aspekten realisierbar seien - und daß zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Wohls gegeben seien. Zu diesem letzten Punkt könnten auch Gründe wirtschaftlicher oder sozialer Art zählen.

Die im Rahmen der Kabinettsvorlage des Umweltministeriums zum Programm Natura 2000 erfolgte Ressortbeteiligung habe zu einer Prüfung im Wirtschaftsministerium geführt, inwieweit Verkehrsprojekte oder Wirtschaftsinfrastrukturprojekte von den beabsichtigten Schutzgebietsausweisungen betroffen seien. Die Auseinandersetzung mit den beabsichtigten Erhaltungszielen und Schutzzwecken habe zu einer Risikoeinschätzung hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Schutzgebiete durch die jeweilige Maßnahme geführt.

Bei den Verkehrsprojekten, insbesondere denen des vordringlichen Bedarfs, sei bei den Bundesfernstraßen die A 20 von der Ausweisung neuer Vogel- und/oder FFH-Schutzgebiete betroffen. Dies betreffe die großräumige Umfahrung Hamburgs mit der westlichen Elbquerung mit folgenden drei Schutzgebietsausweisungen: Bereich Hetlinger Marsch - als FFH- und Vogelschutzgebiet vorgesehen -, Barker und Wittenborner Heide - ebenfalls als FFH- und Vogelschutzgebiet vorgesehen -, Hörner Au-Niederung/Winselmoor - als Vogelschutzgebiet vorgesehen -.

Hier würden die nach EU-Recht durchzuführenden Verträglichkeitsprüfungen erforderlich. Erst diese Prüfungen würden aufzeigen, inwieweit erhebliche oder nicht erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgebiete beziehungsweise deren Erhaltungsziele durch die A 20 zu erwarten seien.

Diese Prüfungen erfolgten im Rahmen der für die Planung und Zulassung von Straßenbauvorhaben geltenden Verfahren, also zur Vorbereitung der Linienbestimmung und bei der Planfeststellung.

Für die A 20 gehe er, M Bülck, davon aus, daß für die nordwestliche Umfahrung Hamburgs einschließlich Elbquerung zwingende Gründe des öffentlichen Interesses dargelegt werden könnten. Eine Alternativenprüfung werde darüber hinaus im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens erfolgen, so daß dieses wichtige Verkehrsprojekt durch das Programm Natura 2000 insgesamt nicht gefährdet sei.

EU-Vogelschutzgebiete würden durch die geplante feste Fehmarnbeltquerung nach derzeitigem Kenntnisstand nicht direkt betroffen.

Zum Flughafen Lübeck-Blankensee erklärt M Bülck sodann weiter, daß dieser Flughafen sich auf eine zunehmende Luftverkehrsnachfrage einrichte. Der Flughafen habe das Problem, daß es heute keinen Taxiway gebe, der die gesamte Start- und Landebahn parallel begleite. Auch hier seien die Flächen so ausgewiesen, daß der Flughafen Blankensee diesen Taxiway erstellen könne.

Zusammenfassend lasse sich sagen, daß das europäische Recht ohne Zweifel zu einer noch größeren Komplexität des Planfeststellungs- und Linienbestimmungsverfahrens führe und auch tendenziell zu einer Verlängerung dieser Verfahren führen könne, weil die Prüfungen eben detaillierter vorgenommen werden müßten. Der Untersuchungsumfang steige und damit auch der Kostenaufwand.

Da Planungsentscheidungen gerichtlich überprüfbar seien, sei selbstverständlich auch das europäische Recht in diesen Fällen sorgfältig zu beachten, wenn letztlich eine Planungssicherheit eintreten solle. Um Eingriffe in der Planfeststellung zu überwinden, komme es primär darauf an, daß die Notwendigkeit einer Maßnahme hinreichend begründet sei, so daß die Planfeststellungsbehörde auf dieser Basis eine Abwägung der entgegenstehenden Interessen und Belange treffen könne.

Schutzgebietsausweisungen könnten deshalb keine begründete Infrastrukturmaßnahme verhindern. Gerade in diesem Punkt seien wohl die Erwartungen der Naturschutzverbände ein wenig zu hoch ausgefallen. Sicherlich sei es so, daß die gesamte Materie komplexer geworden sei, daß die Prüfungen sorgfältiger zu erfolgen hätten. Das gelte auch dann, wenn ein FFH-Gebiet mit „prioritären“ Lebensraumtypen und/oder Arten betroffen sei. In diesem Fall müsse zusätzlich eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden. Diese Stellungnahme, die dann von der EU-Kommission komme, sei nicht zwingend bindend. Im Rahmen der Gesamtabwägung über das Ob und das Wie der Planung komme ihr allerdings selbstverständlich ein sehr hohes Gewicht zu.

Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu sogenannten „potentiellen FFH-Gebieten“ sei davon auszugehen, daß die in der Vorschlagsliste Schleswig-Holsteins enthaltenen Gebiete im Hinblick auf die Durchführung der Verträglichkeitsprüfung und im Hinblick auf die Zulässigkeit von Planungsvorhaben bei festgestellter negativer Verträglichkeit in gleicher Weise wie die bereits endgültig von der EU benannten FFH-Gebiete zu behandeln seien. So habe man sich bei der Entscheidung bezüglich der Wakenitz - Brücke oder Tunnellösung - schon so verhalten, als wäre dieses Gebiet praktisch in der höchsten Klassifizierung. Das führe bei der Landesregierung zu der Einschätzung, daß man hier mit einer sehr hohen Planungssicherheit ausgestattet sei.

Neben allen damit möglicherweise verbundenen Nachteilen, die aus dieser größeren Komplexität und den strengeren Untersuchungszwängen resultierten, sei deshalb mit der kürzlich erfolgten Beschlußfassung des Kabinetts über eine Vorschlagsliste für der EU zu meldende FFH- und Vogelschutzgebiete jedenfalls ein erster Schritt auch in Richtung Rechtsklarheit für das weitere Vorgehen bei der Planung von Verkehrsprojekten gewonnen. Volle Rechtssicherheit

werde jedoch erst die vollständige Schutzgebietsmeldung der Bundesrepublik Deutschland an die EU geben.

In der folgenden Aussprache hebt der Vorsitzende auf die zum Flughafen Lübeck-Blankensee vorgetragene Darstellung durch M Bülck ab und erklärt, daß die Aussage, daß dort der Taxiway gebaut werden könne, im glatten Widerspruch zu den Auffassungen derjenigen stehe, die in Lübeck hierfür zuständig seien, sowie auch im Widerspruch zu Äußerungen durch den zuständigen Referatsleiter im Wirtschaftsministerium, wie es ihm, dem Vorsitzenden, gestern berichtet worden sei. Er bittet deshalb darum, die Stellungnahme bezüglich Lübeck-Blankensee in diesem Punkt noch einmal zu konkretisieren. - Der Vorsitzende fragt sodann, ob die genannten Projekte A 20, Fehmarnbeltquerung und Lübeck-Blankensee alle Verkehrsprojekte seien, die durch die Umsetzung des Programms Natura 2000 betroffen seien. - RL Richter erwidert, daß dies die wichtigsten Maßnahmen seien. - M Bülck erklärt, sein Haus werde die vollständige Liste der Maßnahmen nachliefern.

Abschließend hebt RL Schunck noch einmal hervor, daß es nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts ganz eindeutig so sei, daß es kein politisches Auswahlermessen gebe, ob ein Gebiet zu melden sei oder nicht. Insbesondere könnten in diesem Stadium, in dem es noch um die Auswahl der Gebiete gehe, keine wirtschaftlichen oder sozialen Gesichtspunkte herangezogen werden, sondern es gehe nur darum, die naturschutzfachlichen Kriterien, wie sie sich aus den Richtlinien und den Anhängen dazu ergäben, anzuwenden. Da gebe es einen gewissen Beurteilungsspielraum, weil darin natürlich auch unbestimmte Rechtsbegriffe enthalten seien. Dies gelte aber nur - so betont RL Schunck noch einmal - bei der Anwendung der naturschutzfachlichen Kriterien. Wenn Schleswig-Holstein und letztlich die Bundesrepublik Deutschland aufgrund politischer Vorgaben wegen wirtschaftlicher Interessen ein Gebiet nicht melden würde, müsse man damit rechnen, daß es gleich wie ein gemeldetes FFH-Gebiet behandelt würde. Das bedeute, man gewinne überhaupt nichts, wenn man Gebiete, die sich als FFH- oder als Vogelschutzgebiet anböten, aus politischen Gründen herausnehme. Durch eine Liste, die sich möglichst exakt an naturschutzfachlichen Kriterien orientiere, erreichte man das höchstmögliche Maß an Rechtssicherheit.

Der Ausschuß nimmt den Bericht des Wirtschaftsministers zur Kenntnis.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Bericht des Wirtschaftsministers über die geplante Struktur der zukünftigen Vergaberichtlinien für die angekündigten EU-Mittel aus dem EU-Haushalt

M Bülck führt aus, die Ratsverhandlungen zur Agenda 2000 seien abgeschlossen, und die dort getroffenen finanziellen Dispositionen und Regelungen für den Einsatz der Strukturfonds in der Förderperiode 2000 bis 2006 seien vom Europäischen Parlament gebilligt worden und sollten in Kürze in Kraft treten. Leider habe sich bei der EU-Kommission einiges an Veränderungen ergeben, so daß die alte EU-Kommission nichts mehr präjudizieren wollte und die endgültige Entscheidung einer neuen EU-Kommission überlassen habe.

Das bedeute, daß Schleswig-Holstein nach dem Stand, den man heute kenne, nicht hundertprozentig ausschließen könne, daß die neue Kommission auch noch einige inhaltliche Änderungen an den vorliegenden Verordnungsentwürfen vornehmen werde.

Deshalb könne er, M Bülck, gegenwärtig nur über die Rahmenbedingungen auf der Grundlage des Status quo reden, vorbehaltlich dessen, was vielleicht durch die neue EU-Kommission noch geändert werde.

Bei der Gebietsabgrenzung sei nach den Vorgaben der Europäischen Kommission nunmehr von einem Bevölkerungsplafonds für Deutschland von 10,3 Millionen Einwohnern auszugehen. Der Anteil Schleswig-Holsteins betrage rund 860.200 Einwohner.

Die nationale Ziel-2-Gebietsabgrenzung stehe in engem Zusammenhang mit der Neufestsetzung der Regionalfördergebiete aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Für die Gebietsabgrenzung in Schleswig-Holstein seien insgesamt folgende Kriterien und Gesichtspunkte maßgebend gewesen: Zusammenhängende Gebiete der am besten geeigneten geographischen Ebenen - mindestens 100.000 Einwohner, die in solch einem Komplex leben -, Gebiete, die die „harten“ EU-Kriterien erfüllten - das sei in Schleswig-Holstein der Kreis Nordfriesland -, weiter die Gebiete mit „weichen“ Kriterien der GA-Neuabgrenzung entsprechend ihrer Rangfolge aus der Indikatorberechnung der GA, Berücksichtigung der abgelegenen strukturschwachen ländlichen Räume gemäß Landesraumordnungsplan 1998, Berücksichtigung von Teilen der Landeshauptstadt Kiel - bisheriges Ziel-2-Gebiet - sowie der kreisfreien Städte Flensburg und Lübeck im Hinblick auf den sozioökonomischen Wandel in den Sektoren Industrie und Dienstleistungen und im Hinblick auf die Grö-

Benennung der in den Städten bestehenden arbeitsmarktpolitischen Probleme; dann gebe es einige Kriterien wie Einbeziehung „benachbarter Gebiete“ wie den Nahbereich Hohn - das Eider-Treene-Sorge-Gebiet - und den Nahbereich Hanerau-Hademarschen, die ähnliche Strukturprobleme wie die Westküstenkreise aufwiesen, Gebiete in direkter Nachbarschaft zum Ziel-1-Gebiet in Mecklenburg-Vorpommern und Berücksichtigung aller Inseln einschließlich Helgoland.

Damit seien in Schleswig-Holstein die Gebiete mit den größten Strukturproblemen erfaßt. Der Vorschlag für die regionale Gebietsabgrenzung sei dem Landeskabinett am 30. März 1999 vorgestellt worden und in den interministeriellen Arbeitsgruppen „Ländlicher Raum“ und „Neuorientierung der europäischen Strukturpolitik“ diskutiert sowie hinsichtlich der Feinabstimmung mit den Städten Kiel, Lübeck und Flensburg erörtert worden.

Am 3. Mai 1999 sei der schleswig-holsteinische Abgrenzungsvorschlag dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie übermittelt worden, und in der Wirtschaftsministerkonferenz am 8. und 9. Juni d.J. sei die deutsche Ziel-2-Gebietskulisse, so wie von den Ländern vorgeschlagen, beschlossen und die Bundesregierung aufgefordert worden, diese Liste der EU-Kommission zur Genehmigung vorzulegen.

Bei den Überlegungen zur Umsetzung der Regionalförderung wolle die Landesregierung mit dem Regionalprogramm 2000 an das Ende 1999 auslaufende Regionalprogramm für die strukturschwachen ländlichen Räume anknüpfen, und man werde in einer Partnerschaft mit den Regionen und den Wirtschafts- und Sozialpartnern sowie anderen Akteuren der Regionen und Städte neue Impulse für die Entwicklung der strukturschwachen Regionen und damit des gesamten Landes auslösen.

Das Regionalprogramm 2000 bilde ein gemeinsames Dach für die Ziel-2-Förderung der EU aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), die Phasing-Out-Förderung der EU aus dem EFRE für das bisherige Ziel-5b-Fördergebiet, die Infrastrukturförderung aus der GA „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ sowie eine ergänzende Landesförderung.

Ziel des Regionalprogramms 2000 - so fährt M Bülck fort - sei die Unterstützung des Strukturwandels durch die Stimulierung von Innovation, Wachstum und Beschäftigung in den schon genannten strukturschwachen Regionen des Landes. Dieses Ziel solle erreicht werden durch den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur, durch Maßnahmen zur Stärkung des technologischen Potentials und der Innovationskraft der kleinen und mittleren Unternehmen, durch die Förderung von Existenzgründungen sowie durch die Verbesserung der allgemeinen Standort-

bedingungen, insbesondere auch durch Maßnahmen zur Verbesserung der beruflichen Qualifizierung der Arbeitnehmer und durch Förderung von Projekten im Bereich der Informationsgesellschaft.

Dabei sollten auch Ziele eines nachhaltigen Wirtschaftens ebenso Berücksichtigung finden wie das Ziel einer Verbesserung der Beschäftigungs- und Qualifizierungschancen für Frauen.

Die Entscheidung über die zu fördernden Projekte solle in einem transparenten Auswahlverfahren getroffen werden, das grundsätzlich die Partizipation der regionalen Akteure und das Prinzip des Qualitätswettbewerbs vorsehe. Soweit wie möglich sollten dazu die heute schon vorhandenen Strukturen aus dem alten Regionalprogramm übernommen werden.

Der Referentenentwurf des Umsetzungskonzeptes zum Regionalprogramm 2000 sei am 6. Mai den wirtschaftspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen und dem SSW im Landtag zugesandt worden. Der Abstimmungsprozeß zwischen den Ressorts, den Regionen, den Wirtschafts- und Sozialpartnern sowie anderen Akteuren hierzu sei inzwischen weitgehend abgeschlossen. Nach der noch erforderlichen Kabinettsbefassung werde die Landesregierung die Vertreter des Landtages zeitnah über die Beschlüsse der Landesregierung informieren.

In der anschließenden Diskussion führt RL Dr. Haass auf Fragen von Abg. Schmitz-Hübsch aus, daß eine direkte einzelbetriebliche Förderung, wie sie einmal im alten Regionalprogramm enthalten gewesen sei, nicht geplant sei. Das MWTV sei zur Zeit noch dabei, das Regionalprogramm 2000 im Förderspektrum zu konzipieren, und man stelle sich vor, daß man in gewisser Weise auch an die mit dem bisherigen Regionalprogramm gewonnenen Erfahrungen anknüpfen könne. Dazu gehöre selbstredend auch, daß bestimmte Projekte, die bislang gefördert worden seien, auch künftig gefördert werden sollten. Als Beispiel in diesem Bereich seien Existenzgründerzentren zu nennen, die ja auf die Förderung von Existenzgründungen in bestimmten auch mietsubventionierten Räumlichkeiten ausgerichtet seien; denkbar seien zum Beispiel regionale Verbände im Bereich des Technologietransfers zur Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen zur Stärkung der Innovationskraft dieser Unternehmen. Auch das wäre keine direkte betriebliche Förderung, sondern stelle eine Art Netzwerkstruktur dar zugunsten von kleinen und mittleren Unternehmen zur Stärkung der Innovationskraft. Eine Förderung betrieblicher Investitionen nach dem Gießkannenprinzip sei nicht geplant, wie man sie ja einmal in einer Anfangsphase des Regionalprogramms gehabt habe. Hier sei eher daran gedacht, sehr zielgerichtet die Infrastruktur zu verbessern, wie es der Landtag der Landesregierung auch mit auf den Weg gegeben habe, über die „harte“ Wirtschaftsinfrastruktur hinaus verstärkt in den sogenannten „weichen“ Bereich - Beratungsdienstleistungen, Technologietransferprojekte im Bereich der Informationsgesellschaft und dergleichen - zu fördern.

Abg. Schmitz-Hübsch widerspricht der Formulierung, daß die Förderung von betrieblichen Investitionen nach dem alten Regionalplan nach dem „Gießkannenprinzip“ erfolgt sei; sie sei vielmehr immer an die Schaffung von Arbeitsplätzen gekoppelt gewesen. - Abg. Hentschel weist darauf hin, daß man zur Zeit eine einzelbetriebliche Förderung im Technologiebereich leiste. Zu der Frage, ob es denkbar sei, daß EU-Mittel in diesem Bereich eingesetzt würden, erwidert RL Dr. Haass, daß es eine Art einzelbetrieblicher Förderung sowohl im technologiepolitischen Bereich als auch in der GA gebe. Auch die Ziel-2-Förderung werde nur eine Art Schwerpunktförderung innerhalb des Fördergebietes der GA sein und etwa die Hälfte des zukünftigen GA-Fördergebietes ausmachen. Man gehe also sehr nahe heran an die kleinen und mittleren Unternehmen, aber eine direkte Förderung sei nicht geplant. Regionale Technologieverbände, in denen sich Unternehmen organisierten, die an bestimmten technologischen Entwicklungen Interesse hätten, sollten nicht nur gefördert werden, sondern sogar vorrangig bedient werden, weil sich die Landesregierung davon besonders viele positive Effekte verspreche.

Auf die Frage von Abg. Schmitz-Hübsch, ob die einzelbetriebliche Förderung von der EU aus untersagt worden sei, antwortet RL Dr. Haass, daß die direkte Unterstützung produktiver Investitionen nicht untersagt worden sei. - RL Balduhn ergänzt, daß bei Betriebsbeihilfen grundsätzlich immer die Notifizierungspflicht zu beachten sei.

Die Ausschußmitglieder nehmen den Bericht des Wirtschaftsministers zur Kenntnis.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Auf dem Weg in die Informationsgesellschaft - Chancen, Risiken und Herausforderungen von Multimedia in Schleswig-Holstein

Große Anfrage der Fraktion der SPD
Drucksache 14/1164

Antwort der Landesregierung
Drucksache 14/1509

hierzu: Umdrucke 14/2685, 14/3005, 14/3079, 14/3128, 14/3129, 14/3139,
14/3144, 14/3146, 14/3147, 14/3152 bis 14/3154, 14/3207

(überwiesen am 3. Juli 1998 an den **Wirtschaftsausschuß** und den Bildungsausschuß)

Ohne weitere Diskussion sprechen die Ausschußmitglieder einstimmig die Empfehlung an das Plenum des Landtages aus, die Antwort der Landesregierung, Drucksache 14/1509, zur Kenntnis zu nehmen.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Zur Lage und zur Zukunft der Freien Berufe in Schleswig-Holstein

Große Anfrage der Fraktion der CDU
Drucksache 14/1494

Antwort der Landesregierung
Drucksache 14/1917

(überwiesen am 24. März 1999 zur abschließenden Beratung)

Ohne weitere vertiefte Aussprache erklären die Ausschußmitglieder ihre Beratungen über die Antwort der Landesregierung, Drucksache 14/1917, für abgeschlossen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Verlagerung von Landesaufgaben auf Dritte

Große Anfrage der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 14/1702

Antwort der Landesregierung
Drucksache 14/2031

(überwiesen am 24. März 1999 an den **Finanzausschuß**, den Innen- und Rechtsausschuß und den Wirtschaftsausschuß zur abschließenden Beratung; hierzu als Material: Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 14/1371)

Einmütig spricht der Ausschuß an den federführenden Finanzausschuß die Empfehlung aus, dem Landtag vorzuschlagen, die Antwort der Landesregierung, Drucksache 14/2031, zur Kenntnis zu nehmen. - Eine Beratung der Drucksache 14/1371 und damit im Zusammenhang der Beschlußempfehlung des Wirtschaftsausschusses, Drucksache 14/2083, wird nicht mehr aufgenommen.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Jahreswirtschaftsbericht 1998

Bericht der Landesregierung
Drucksache 14/2043

(überwiesen am 6. Mai 1999 zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuß nimmt den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis und erklärt seine Beratungen hierüber für abgeschlossen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Modernisierung der Wirtschaftsstatistik

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/2114

(überwiesen am 7. Mai 1999 an den **Wirtschaftsausschuß** und den Innen-
und Rechtsausschuß)

Einstimmig spricht der Wirtschaftsausschuß die Empfehlung an den Landtag aus, den Antrag Drucksache 14/2114 unverändert anzunehmen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Abg. Schmitz-Hübsch bittet darum, daß sich der Wirtschaftsausschuß noch einmal mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Novellierung des Nationalparkgesetzes befassen möge; sie schlägt in diesem Zusammenhang auch die Durchführung einer Anhörung vor. - Abg. Dr. Hinz erklärt, daß über diese Anregung zunächst noch einmal fraktionsintern beraten werden müsse. - Es besteht Einvernehmen, daß über diesen Punkt in der nächsten Sitzung des Ausschusses, die am 8. September d.J. stattfinden wird, erneut gesprochen werden soll.

Der Vorsitzende, Abg. Eichelberg, schließt die Sitzung um 11:50 Uhr.

gez. Uwe Eichelberg
Vorsitzender

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer