

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
14. Wahlperiode**

Plenarprotokoll 14/5

**5. Sitzung
Kiel, Mittwoch, 12. Juni 1996**

Stenographischer Dienst und Ausschußdienst - Herausgabe 21.06.96

Tagesordnung:

Nachruf auf die ehemalige Abgeordnete Annemarie Schuster

Verpflichtung des Abgeordneten Matthias Böttcher

Landeszentrale für Politische Bildung

Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU

Drucksache 14/80

Angelika Volquartz (CDU)

Dr. Ernst Dieter Rossmann (SPD)

Beschluß: Dringlichkeit bejaht und als Punkt 16 a in die Tagesordnung eingereiht

Keine weitergehende Privilegierung von Windkraftanlagen im Außenbereich

Dringlichkeitsantrag der Fraktion der CDU

Drucksache 14/83

Reinhard Sager (CDU) Konrad Nabel (SPD)

Beschluß: Dringlichkeit verneint

Rücknahme des Landesraumordnungsplans

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 14/65

Heinz Maurus (CDU)

Lothar Hay (SPD)

Dr. Adelheid Winking-Nikolay (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

Anke Spoorendonk (SSW)

Martin Kayenburg (CDU)

Heide Simonis, Ministerpräsidentin

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Beschluß: Ablehnung

Raumordnungsbericht 1996 der Landesregierung Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

Drucksache 13/3385

Heide Simonis, Ministerpräsidentin

Gero Storjohann (CDU)

Lothar Hay (SPD)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

Anke Spoorendonk (SSW)

Beschluß: Überweisung an den Umweltausschuß, den Wirtschaftsausschuß und den Innen- und Rechtsausschuß zur abschließenden Beratung

Ausstieg aus der PVC-Produktion und -Verwendung

Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 14//42
Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 14/82

Friedrich-Carl Wodarz (SPD)
Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Roswitha Strauß (CDU)
Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)
Anke Spoorendonk (SSW)
Martin Kayenburg (CDU)
Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau

Beschluß: Annahme

Verkehrskonzept Westküste

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/63

Heinz Maurus (CDU)
Dr. Ulf von Hielmerone (SPD)
Irene Fröhlich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)
Anke Spoorendonk (SSW)
Martin Kayenburg (CDU)
Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Beschluß: Überweisung an den Wirtschaftsausschuß

Sechsstreifiger Ausbau der A 7

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/64

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)
Bernd Schröder (SPD)
Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)
Anke Spoorendonk (SSW)
Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Beschluß: Überweisung an den Wirtschaftsausschuß

Prüfung eines Normenkontrollverfahrens gegen das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/77

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Klaus-Peter Puls (SPD)
Thorsten Geißler (CDU)
Wolfgang Kubicki (F.D.P.)
Anke Spoorendonk (SSW)
Martin Kayenburg (CDU)
Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Beschluß: Annahme

Begrenzte Freigabe der Bejagung von Rabenvögeln zum Schutze der heimischen Tierwelt und Durchführung einer begleitenden Untersuchung

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 14/70

Herlich Marie Todsén (CDU)

Ingrid Franzen (SPD)

Dr. Adelheid Winking-Nikolay (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Christel Happach-Kasan (F.D.P.)

Anke Spoorendonk (SSW)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau

Beschluß: Überweisung an den Umweltausschuß und den Agrarausschuß

* * *

Regierungsbank:

Heide Simonis, Ministerpräsidentin

Gisela Böhrk, Ministerin für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur

Dr. Ekkehard Wienholtz, Innenminister

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Hans Wiesen, Minister für ländliche Räume, Landwirtschaft, Ernährung und Tourismus

Heide Moser, Ministerin für Arbeit, Gesundheit und Soziales

Rainer Steenblock, Minister für Umwelt, Natur und Forsten

Beginn: 10.03 Uhr

Präsident Heinz-Werner Arens:

Ich eröffne die 3. Tagung des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Das Haus ist ordnungsgemäß einberufen worden und beschlußfähig.

Beurlaubt ist Herr Abgeordneter Peter Gerckens, erkrankt sind die Abgeordneten Frau Silke Hars und Herr Peter Jensen-Nissen. Beiden wünschen wir baldige Genesung.

(Beifall)

Ferner sind wegen dienstlicher Verpflichtungen auf Bundesebene Herr Minister Claus Möller und Herr Minister Gerd Walter beurlaubt, heute vormittag Herr Minister Peer Steinbrück und heute nachmittag Frau Ministerpräsidentin Heide Simonis.

Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, sich zu erheben. - Am 20. Mai ist die frühere Abgeordnete des Schleswig-Holsteinischen Landtages Frau Annemarie Schuster verstorben. Frau Kollegin Schuster gehörte von 1962 bis 1987 - ein Vierteljahrhundert - dem Landtag an. Sie war Mitglied der CDU-Landtagsfraktion. Sie hat sich mit großem Sachverstand, mit Kopf und Herz vor allem im sozialen Bereich für unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger eingesetzt. Ihr vorbildliches und engagiertes Wirken für unser Land und seine Menschen wird unvergessen bleiben.

Der Schleswig-Holsteinische Landtag gedenkt der verstorbenen Kollegin in Ehren. Sie haben sich von Ihren Plätzen erhoben. Ich danke Ihnen.

Meine Damen und Herren, der Landeswahlleiter hat als Nachfolger für den durch Mandatsniederlegung ausgeschiedenen Abgeordneten Wilfried Voigt Herrn Matthias Böttcher festgestellt. Ich bitte Sie, zur Verpflichtung nach vorn zu kommen. - Herr Abgeordneter Böttcher, ich spreche Ihnen die Eidesformel vor und bitte Sie, die rechte Hand zu heben und sie mir nachzusprechen.

(Die Anwesenden erheben sich - Der Abgeordnete Matthias Böttcher wird nach folgender Eidesformel vereidigt:
Ich schwöre, meine Pflichten als

Abgeordneter gewissenhaft zu erfüllen, Verfassung und Gesetze zu wahren und dem Lande unbestechlich und ohne Eigennutz zu dienen.)

Ich wünsche Ihnen alles Gute und zum Wohle des Landes Schleswig-Holsteins eine erfolgreiche Arbeit.

(Beifall)

Meine Damen und Herren, auf der Tribüne begrüßen wir als Besucherinnen und Besucher Rechtsreferendare aus dem Innenministerium, den Grundkurs Geschichte der Hebbel-Schule Kiel und das Berufsbildungswerk des DGB Kiel. Seien Sie herzlich willkommen!

(Beifall)

Meine Damen und Herren, die Ministerpräsidentin hat mir mit Schreiben vom 4. Juni 1996 folgendes mitgeteilt:

„Im Nachgang zu meinem Schreiben vom 22. Mai 1996 darf ich Ihnen mitteilen, daß ich mit Wirkung vom 4. Juni 1996 folgende Besetzungen in der Funktion einer Staatssekretärin beziehungsweise eines Staatssekretärs vorgenommen habe: Frau Dr. Ursula Müller, Staatssekretärin bei der Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau, Herrn Wilfried Voigt, Staatssekretär beim Minister für Finanzen und Energie.“

Ich begrüße Frau Dr. Müller und Herrn Vogt in ihrer neuen Funktion im Namen des ganzen Hauses.

(Beifall - Dr. Ottfried Hennig [CDU]:
Es wäre schön, wenn die wenigstens zur Eröffnung kommen würden!)

Meine Damen und Herren, die Fraktion der CDU hat einen **Dringlichkeitsantrag** mit dem Betreff **„Landeszentrale für politische Bildung“** eingereicht. Der Antrag liegt Ihnen mit Drucksache 14/80 vor. Im Antrag selbst wird die Dringlichkeit bereits begründet. Wird darüber hinaus zur Begründung der Dringlichkeit das Wort gewünscht? - Das Wort hat Frau Abgeordnete Volquartz.

Angelika Volquartz [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben den Dringlichkeitsantrag eingebracht, weil wir nach Redaktionsschluß für die 3. Tagung von Absichten zur Auflösung der Landeszentrale für politische Bildung

(Holger Astrup [SPD]: Was? Wo haben Sie das denn her?)

und in Verbindung damit von bisher nicht bekannten, geplanten Kürzungen der Mittel im laufenden Haushaltsjahr erfahren haben.

Eine Realisierung dieser Pläne würde nach unserer Auffassung die wichtige Arbeit der Landeszentrale unter anderem in der Auseinandersetzung mit dem politischen Extremismus in einem Maße gefährden, das die gesamte Arbeit der Landeszentrale in Frage stellt. Im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeszentrale und im Interesse der Sacharbeit halten wir eine Klärung noch vor der Sommerpause des Parlaments für dringend geboten. Eine Vertagung setzt nicht nur die Mitarbeiter unzumutbaren und unnötigen Belastungen aus, sie würde auch das Risiko in sich bergen, daß für die Glaubwürdigkeit der bedeutenden Einrichtung der politischen Bildung und für die Arbeit im laufenden Jahr irreparabler Schaden entstünde.

Wir bitten die Kolleginnen und Kollegen aller Fraktionen deshalb um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort zum Dringlichkeitsantrag hat Herr Abgeordneter Dr. Rossmann.

Dr. Ernst Dieter Rossmann [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Für SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN möchte ich zwei Sätze sagen. Wir bejahen die Dringlichkeit. Wir halten sie von der Sache her zwar nicht für unbedingt gegeben, aber wir halten es für erforderlich, Ihnen in diesem Parlament darauf eine politische Antwort zu geben.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Dann lasse ich jetzt über die Dringlichkeit des Antrages der Fraktion der CDU abstimmen. Ich weise noch darauf hin, daß nach § 51 Abs. 3 unserer Geschäftsordnung eine Zweidrittelmehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich ist.

Wer der Dringlichkeit des vorgelegten Antrages zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Stimmenthaltungen? - Die Dringlichkeit ist bejaht worden. Wir werden diesen Antrag im Laufe der Sitzung behandeln. Ich schlage Ihnen vor, den Antrag als Punkt 16 a in die Tagesordnung einzureihen. - Ich höre hierzu keinen Widerspruch. Dann werden wir so verfahren.

Die Fraktion der CDU hat einen weiteren **Dringlichkeitsantrag** eingereicht. Dieser Antrag mit dem Betreff **„Keine weitergehende Privilegierung von Windkraftanlagen im Außenbereich“** liegt Ihnen als Drucksache 14/83 vor. Aus diesem Antrag ergibt sich offensichtlich eine Dringlichkeit nicht. Ich bitte darum, die Dringlichkeit zu begründen. - Herr Abgeordneter Sager!

Reinhard Sager [CDU]:

Herr Präsident! Meine verehrten Kolleginnen und Kollegen! Die CDU legt Ihnen heute einen Dringlichkeitsantrag mit der Überschrift **„Keine weitergehende Privilegierung von Windkraftanlagen im Außenbereich“** vor. Es handelt sich um einen Dringlichkeitsantrag nach § 51 Abs. 3 unserer Geschäftsordnung. Wir halten diesen Antrag für dringlich, weil die Konferenz aller elf Landräte in Schleswig-Holstein am vergangenen Wochenende

(Lachen bei der SPD)

- das halten wir, vielleicht im Gegensatz zu Ihnen, Herr Astrup, für ein wichtiges Ereignis - den Gesetzgeber sehr eindringlich aufgefordert hat, von einer weitergehenden Privilegierung nach § 35 Baugesetzbuch Abstand zu nehmen. Ich komme gleich noch darauf zu sprechen, daß wir bei dieser Materie nicht ganz ohne Einfluß sind.

Diese Tagung, Herr Präsident, war erst am Freitag der vergangenen Woche. Sie fand also nach dem

Redaktionsschluß für die heutige Landtagstagung statt, so daß kein ordnungsgemäßer Antrag eingereicht werden konnte.

Das Ergebnis der Landratstagung ist für uns bedeutsam, und zwar einmal für die Beratungen, die zur Zeit auf Bundesebene stattfinden.

Präsident Heinz-Werner Arens:

Herr Abgeordneter Sager, Sie haben die Dringlichkeit eben mit dem Hinweis darauf begründet, daß die Tagung erst am Freitag stattgefunden hat. Ich bitte Sie, sich an dieser Stelle auf die Begründung der Dringlichkeit zu beschränken und nicht schon zur Sache selbst zu sprechen.

Reinhard Sager [CDU]:

Ich möchte - mit Ihrer Genehmigung, Herr Präsident - der Begründung der Dringlichkeit noch ein weiteres Argument hinzufügen.

Dieser Antrag ist auch deshalb dringlich, weil der Bundesgesetzgeber nach gesicherten Informationen noch in den Beratungswochen des Monats Juni, also noch vor der Sommerpause, über das Baugesetzbuch entscheiden will. Wollen wir als schleswig-holsteinisches Landesparlament darauf noch Einfluß nehmen und die Landesregierung auffordern, dies auf dem Wege über den Bundesrat zu tun, dann müssen wir das in dieser Tagung, also heute oder morgen, tun. Deshalb ist die Dringlichkeit gegeben. Ich bitte, dieser aus diesem Grunde zuzustimmen.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Schönen Dank, Herr Abgeordneter. - Herr Abgeordneter Nabel!

Konrad Nabel [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Dringlichkeit ist unserer Meinung nach nicht gegeben. Herr Sager, es gibt in der Frage der Privilegierung von Windkraftanlagen nichts Neues.

(Holger Astrup [SPD]: Richtig!)

Das Verfahren läuft zum Teil schon seit vielen Jahren. Das einzige, was inhaltlich neu ist, ist die Änderung Ihrer Position an dieser Stelle.

(Beifall bei der SPD)

Lassen Sie doch hier im Landtag das Spiel, daß Sie sozusagen Wahlkampf für Ihre Spitzenkandidaten machen. Ich denke, das sollten wir hier nicht machen. Wir verneinen die Dringlichkeit.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. - Dann lasse ich über die Dringlichkeit des Antrages Drucksache 14/83 abstimmen. Wer diesem Antrag die Dringlichkeit zusprechen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer dagegen ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Stimmenthaltungen? - Ich stelle fest, daß der Antrag die nach § 51 Abs. 3 der Geschäftsordnung erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht erhalten hat und damit nicht in die Tagesordnung eingereiht werden kann.

Meine Damen und Herren, ich habe Ihnen eine Aufstellung über die im Ältestenrat vereinbarten Redezeiten übermittelt. Der Ältestenrat hat sich dahin gehend verständigt, die Tagesordnungspunkte in der in der Tagesordnung ausgedruckten Reihenfolge mit folgenden Maßgaben zu behandeln: Zu den Tagesordnungspunkten 1 a, 6 und 11 ist eine Aussprache nicht geplant. Zur gemeinsamen Beratung vorgesehen sind die Tagesordnungspunkte 7 und 19.

Wann die einzelnen Tagesordnungspunkte voraussichtlich aufgerufen werden, ergibt sich aus der Ihnen vorliegenden Übersicht über die Reihenfolge der Beratung der 3. Tagung.

Ich stelle fest, daß Anträge zur Aktuellen Stunde nicht vorliegen.

Es ist vorgeschlagen worden, unter Einschluß einer zweistündigen Mittagspause jeweils längstens bis 18.00 Uhr zu tagen. Ich höre keinen Widerspruch. Dann werden wir so verfahren.

Ich rufe nun den Tagesordnungspunkt 5 auf:

Rücknahme des Landesraumordnungsplans

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/65

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Dann erteile ich Herrn Abgeordneten Maurus das Wort.

Heinz Maurus [CDU]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Ministerpräsidentin hat als **Landesplanungsbehörde** für den Entwurf des Landesraumordnungsplans Ende 1995 das **Anhörungs- und Beteiligungsverfahren** nach § 7 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes eingeleitet. Dieser Entwurf datiert vom 30. August 1995 und nennt als Rechtsgrundlagen das Landesplanungsgesetz in der Fassung vom 10. Juni 1992 mit Änderung vom 6. März 1995 sowie das Landesentwicklungsgrundsatzgesetz, Beschluß des Landtages vom 27. September 1995.

Es ist also davon auszugehen, daß bei einem angegebenen Stand vom 30. August das Landesentwicklungsgrundsatzgesetz nicht in seiner Gänze Berücksichtigung fand, allenfalls der Entwurf in diesen Entwurf des Landesraumordnungsplans eingeflossen sein könnte. Dies zeigt bereits, mit welcher heißer Nadel dieser Entwurf gestrickt wurde.

(Beifall bei der CDU)

Es entspricht doch wohl gängiger Verfahrenspraxis, sich abzeichnende Rechtsänderungen abzuwarten, um sie dann berücksichtigen zu können, zumal wenn es sich, wie hier, um eine Planungsvorgabe bis zum Jahre 2010 handelt.

Der **Entwurf des Landesraumordnungsplans** befindet sich jetzt seit gut sechs Monaten im Beteiligungsverfahren. Die ursprünglich auch nach dem Landesplanungsgesetz vorgegebene Beteiligungsfrist ist nahezu überschritten, und immer noch zeigt sich erheblicher Erläuterungs- und Beratungsbedarf in den Regionen. Einen Grund hierfür möchte ich ansprechen. Er war für mich Anlaß, den hier zu beratenden Antrag mit zu initiieren.

Bereits in den Leitvorstellungen des Landesentwicklungsgrundsatzgesetzes, das durch das Landesnaturschutzgesetz stark geprägt ist, wird deutlich, daß die **Landesplanung** stark auf **Umweltziele** ausgerichtet ist. Dies findet seinen Niederschlag im Entwurf des Landesraumordnungsplans, der Räume mit besonderer Eignung zum Aufbau eines Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems darstellt. Betrachtet man die dem Landesraumordnungsplan beigelegte Karte, so läßt sich ablesen, daß vor allem die Westküste von diesen Planungen betroffen ist. Vorarbeiten zum Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein fanden hier Berücksichtigung, und zwar ohne daß diese Fachplanungen vorher den Kreisen, Gemeinden und Verbänden mit dem Ziel der Beteiligung vorgelegt und erläutert wurden.

(Ursula Röper [CDU]: Das kennen wir ja schon!)

Sie, meine Damen und Herren auf der Regierungsbank, brauchen sich jetzt nicht zu wundern, wenn bei einem solchen Vorgehen der Unmut in der Bevölkerung laut wird. Die Vertreter der Landesplanung konnten bei zwei Veranstaltungen, zum Beispiel beim Kreis Nordfriesland, ein Stimmungsbild von der Betroffenheit der Menschen in der Region mitnehmen,

(Beifall bei der CDU)

die genau das befürchten, was Dr. Rüdiger Soltwedel, der Direktor der Forschungsabteilung „Raumwirtschaft und Infrastruktur“ im Kieler Institut für Weltwirtschaft am 4. Juni 1996 in einem Beitrag der „Landeszeitung“ ausführte:

„Die Ausweisung von Gebieten als Vorranggebiete für Naturschutz schränkt die Nutzungsmöglichkeiten für die Eigentümer der betroffenen Flächen derart ein, daß man durchaus von einer graduellen Enteignung sprechen kann.“

(Ursula Röper [CDU]: Richtig!)

Im Volksmund heißt es bereits: „Das Land klaut.“

Ganz abgesehen davon werden durch eine solche flächenhafte Planung die Entwicklungsmöglichkeiten einer ganzen Region

gehemmt. Man kann durchaus den Eindruck gewinnen, daß die **Westküste** die **Ausgleichsflächen** für die Entwicklungen im Rest des Landes aufbringen solle. Nehmen wir auch hier beispielsweise den Kreis Nordfriesland, der schon heute 12,6 % der Kreisflächen an erfaßten Biotopen hat, zu denen noch etwa 7 % Knicks und Gräben kommen und für die nochmals 30 bis 40 % der Kreisfläche als Vorrang- oder Eignungsfläche für den Naturschutz vorgesehen sind.

Bei solchen Planvorstellungen brauchen Sie sich nicht zu wundern, wenn das Wort vom „Naturreservat Westküste“ schon heute die Runde macht. Bei allem Verständnis für Ihre im rot-grünen Koalitionsvertrag festgelegten Zielvorstellungen, die Biotopverbundplanung und deren Umsetzung zügig voranzutreiben, sollten Sie allgemeingültige Verfahrensregelungen nicht außer acht lassen. Jede Art von Planung hat die Anregungen und die Bedenken von Betroffenen zu berücksichtigen. Also: Informieren Sie vorher gefälligst vor Ort über das, was Sie vorhaben.

(Beifall bei der CDU)

Stimmen Sie den Entwurf des Landschaftsprogrammes, der offenbar fertig ist, mit den Beteiligten ab, und stellen Sie die Entscheidung über die Landesraumordnungsplanung solange zurück. Dies wäre ein bürgernahes und bürgerfreundliches Verfahren, zu dem ich Sie hiermit aufrufe.

(Anhaltender Beifall bei der CDU und der F.D.P.)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Ich erteile das Wort Herrn Abgeordneten Hay.

Lothar Hay [SPD]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der vorgelegte Antrag der CDU ist aus meiner Sicht der Wunsch nach Fortsetzung der Debatten zum Landesnaturschutzgesetz, zum Landesentwicklungsgrundsatzgesetz und zusätzlich - darauf ist Herr Maurus nicht weiter eingegangen - angereichert mit den Themen A 20 und Transrapid, Themen, die uns in dieser Legislaturperiode in Form von CDU-Anträgen sicherlich immer wieder beschäftigen werden.

Ich könnte es mir ganz einfach machen und auf die Stellungnahmen der SPD-Landtagsfraktion verweisen, die in den Protokollen der Landtagssitzungen nachzulesen sind. Ich will dennoch kurz auf die Vorwürfe eingehen, die Herr Maurus hier erhoben hat.

Der Entwurf ist im Dezember 1995 an die kommunale Ebene versandt worden. Damit ist das förmliche **Anhörungs- und Beteiligungsverfahren** gemäß § 7 Landesplanungsgesetz angelaufen. Im März ist die Frist zur Abgabe der Stellungnahme unter anderem auf Wunsch der kommunalen Verbände vom 1. August auf den 1. Oktober 1996 verschoben worden.

Hier muß ich fragen, welches kommunalpolitische Verständnis Sie haben, wenn Sie bei einem laufenden Anhörverfahren einen Rücknahmeantrag stellen. Trauen Sie den Kommunen nicht zu, kompetente und kritische Stellungnahmen abzugeben?

(Beifall bei der SPD)

Diese Entmündigung der kommunalen Ebene werden wir nicht mitmachen.

(Wortmedlung des Abgeordneten
Heinz Maurus [CDU])

Am 29. Februar dieses Jahres - Herr Maurus, aufgrund der mir zur Verfügung stehenden Zeit werde ich keine Zwischenfragen zulassen können - ist der Entwurf im Landesplanungsrat vorgestellt worden. Dem **Landesplanungsrat** gehört auch die CDU-Landtagsfraktion an. Dort haben Sie die Gelegenheit gehabt, Ihre Bedenken vorzutragen. Sie können im Protokoll nachlesen, was dazu von Ihrer Fraktion vorgetragen wurde.

(Holger Astrup [SPD]: Nichts! Wie immer!)

Die von Ihnen angesprochenen Grundsätze, die sich im Landesentwicklungsgrundsatzgesetz wiederfinden, sind im Entwurf ausdrücklich nicht wiederholt worden, weil sie kraft Gesetzes automatisch gelten. Das, was für den ländlichen Raum im LEGG gesagt worden ist, gilt selbstverständlich auch für den Entwurf zum Landesraumordnungsplan. Die Anhörungen der

Verbände und der kommunalen Ebene werden zeigen, ob es zu Nachbesserungen kommen muß. Das ganze Verfahren ist ergebnisoffen. Es sind überhaupt noch keine Entscheidungen getroffen. Es sind auch keine Festlegungen getroffen worden. Sonst würde man ein solches Anhörungsverfahren nicht durchführen.

Es gibt für mich einen ganz wichtigen Punkt, der deutlich zeigt, wie man den ländlichen Raum stärken will. Alle nichtzentralen Gemeinden sollen nach dem Entwurf die Möglichkeit erhalten, für zukünftige Wohnungsbebauung eine um 20 % über den derzeitigen Bestand hinausgehende Bebauung vorzunehmen. Das ist für mich, der ich aus dem hohen Norden komme und gebürtiger Nordfrieser bin, eine wesentliche **Stärkung des ländlichen Raumes**.

(Holger Astrup [SPD]: Sehr gut! -
Beifall bei der SPD)

Zum Thema A 20! Sie sind nicht darauf eingegangen. Ich will kurz darauf eingehen. Das Thema **A 20** ist im Text enthalten. Sie ist auf der Karte dargestellt im Verlauf Lübeck bis Segeberg. Daß der weitere Verlauf nicht aufgenommen worden ist, hat seinen Grund einfach darin, daß der weitere Verlauf bisher nicht festgelegt worden ist. Aber es steht ausdrücklich drin, daß Text und Karte gleichermaßen verbindlich sind.

Zum Thema **Transrapid** ist auch gestern wieder sehr viel gesagt worden. Ich gehe davon aus, daß, wenn die Bundesregierung den Verlauf des Transrapid festgelegt hat, dies aufgenommen wird.

Das eigentliche Thema, das Sie angesprochen haben, ist die Ausweisung von Eignungsräumen für den Aufbau eines Schutzgebiets und eines Biotopverbundsystems. Eignungsräume sind Suchräume. Der Entwurf gibt ein ganz grobes Raster vor, das detaillierter durch Regionalpläne und durch die Pläne auf kommunaler Ebene ergänzt werden kann und muß.

Ich darf Ihnen kurz - Sie sprachen das Institut für Weltwirtschaft an - aus den raumordnungspolitischen Leitlinien, den Orientierungsrahmen des Bundes, zitieren. Dort gibt es Leitbilder, unter anderem ein Leitbild für Umwelt- und Raumordnung. Es steht ausdrücklich drin, daß die Schaffung eines großen Biotop- und

Freiraumverbundes sehr wichtig ist. Genau das wird hier vom Landesgesetzgeber nachvollzogen.

Der Entwurf zum Landesraumordnungsplan ist mit dem damaligen Ministerium für Natur und Umwelt abgestimmt worden. Das heißt, die wesentlichen Punkte des in Erarbeitung befindlichen Planes des Landschaftsprogramms sind eingeflossen. Ich betone: Hier sind Dichtekriterien, die wissenschaftlich erarbeitet worden sind, hineingenommen worden.

Es ist ein Entwurf. Wir befinden uns in einer ergebnisoffenen Anhörung. Die abschließende Beratung wird im nächsten Jahr im **Landesplanungsrat** stattfinden. Wir haben also Gelegenheit genug, all unsere Bedenken, unsere Veränderungen reinzunehmen. Aus diesem Grunde kann man Ihrem Antrag nicht zustimmen. Die SPD-Landtagsfraktion wird ihn jedenfalls ablehnen.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Dr. Winking-Nikolay.

Dr. Adelheid Winking-Nikolay [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nicht nur von der CDU kommt Kritik an dem vorliegenden **Entwurf des Landesraumordnungsplans**. Kritik kommt auch von Verbänden, insbesondere von Naturschutzverbänden, allerdings hier aus ganz anderen Gründen als bei der CDU. Das liegt im wahrsten Sinne des Wortes in der Natur der Sache.

Auch von der kommunalen Ebene wird deutlich Kritik laut, allerdings wiederum mit unterschiedlichen Zielrichtungen. Wie wir schon hörten, fürchtet der Kreis Nordfriesland zuviel verordneten Naturschutz. Einer Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde Lauenburg zufolge wird das Gegenteil befürchtet. So beginnt deren Stellungnahme vom 24. April 1996 wie folgt: „Die Planhierarchie wird nicht eingehalten. Ein Entwurf des Landschaftsprogramms liegt nicht vor“ und so weiter und so weiter. Auf fünf Seiten wird unter vielem anderen bemängelt,

(Hört, hört! bei der CDU)

daß das **Biotopverbundsystem** - warten Sie einmal ab, es kommt noch anders; es paßt nicht alles in Ihren Jargon - entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze fehle beziehungsweise in der beiliegenden Karte nur in Teilen wiedergegeben werde, also kein Verbundsystem mehr sei. Dies ist besonders erstaunlich vor dem Hintergrund, daß gerade dieses Biotopverbundsystem im letzten Jahr pressewirksam mit dem Besuch der ehemaligen Umweltministerin als Erfolg der Naturschutzbemühungen der vorherigen Landesregierung gefeiert wurde.

In der Begründung des CDU-Antrages wird unter anderem bemängelt, daß die **A 20** sowie die **Elbquerung** nicht in den Landesraumordnungsplan übernommen worden seien. Dazu ist festzustellen, daß die A 20 einschließlich Elbquerung in der Tat nur unvollständig in der Karte wiedergegeben wird - wie mein Vorredner sagte -, im Text allerdings an zwei Stellen, nämlich auf den Seiten 89 und 91, aus Sicht von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN leider und durchaus nach den Wünschen der CDU Erwähnung findet.

Wer den Text aufmerksam liest und sich Gedanken darüber macht, warum das eine oder andere fehlt - „fehlen“ kann auch mal im Sinne der CDU sein -, wer auch zwischen den Zeilen lesen kann, findet eine weitere Aussage für die A 20 im Fehlen eben des von mir erwähnten Biotopverbundsystems.

Es fehlt noch wesentlich mehr, vor allem im Naturschutzbereich. Es fehlt zum Beispiel die Einzeichnung der Naturschutzgebiete nach europäischen Richtlinien, nach der europäischen Vogelschutzrichtlinie von 1979 sowie der FFH-Richtlinie von 1992.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilen also die Einschätzung von einigen Kommunen, von Verbänden und auch von der CDU, daß der vorliegende Landesraumordnungsplanentwurf in etlichen Punkten verändert und ergänzt werden muß. Aber es ist so - das ist gerade auch schon von meinem Vorredner und von mir betont worden -, daß es sich bei dem vorliegenden Papier erst um einen Entwurf handelt, also nicht um etwas Festgezurrtes und Unveränderbares.

Meine Partei wird sich dafür einsetzen, daß insbesondere vor dem Hintergrund der Koalitionsvereinbarungen nach der Sommerpause eine intensive öffentliche Diskussion beginnt. Es wurde schon erwähnt, daß die Frist bereits verlängert worden ist. Ich denke, es wäre auch möglich, wenn Bedarf besteht, diese Frist ein weiteres Mal zu verlängern. Es muß eine öffentliche **Diskussion** mit den **Kommunen und Verbänden** geführt werden - ebenso wie hier in den Ausschüssen und im Plenum. Berechtigte Kritik und Anregungen aus den verschiedenen Ebenen müssen in eine revidierte Fassung des Landesraumordnungsplans Eingang finden. Auch das zur Zeit noch nicht veröffentlichte Landschaftsprogramm muß nach entsprechender öffentlicher Diskussion und Überarbeitung fester Bestandteil des Landesraumordnungsplans werden. Ich möchte dabei erneut auf die Koalitionsvereinbarung hinweisen.

Das, was bisher aus dem Landschaftsprogramm in den Landesraumordnungsplanentwurf eingeflossen ist, ist Ihnen, meine Damen und Herren von der CDU, zuviel; uns ist es allerdings viel zuwenig.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der heute vorliegende **Entwurf des Landesraumordnungsplans** ist daher die Grundlage für die jetzt verstärkt beginnende Diskussion. Er ist also nicht zurückzuziehen, sondern zu verbessern. Der Antrag der CDU ist daher heute fehl am Platz. Sollten Sie auch mit der revidierten Endfassung unzufrieden sein, wäre dann der Zeitpunkt für einen ähnlichen Antrag gegeben. Allerdings hätte nach Lage der schleswig-holsteinischen Gesetzgebung ein derartiger Antrag auch dann nur rein appellatorischen Charakter, denn nach § 7 Abs. 3 des Landesplanungsgesetzes ist die Feststellung des Landesraumordnungsplanes allein Sache der Landesplanungsbehörde, sprich: der Staatskanzlei beziehungsweise der Ministerpräsidentin.

Ich kann Sie, meine Damen und Herren von der CDU, ebenso wie alle übrigen Abgeordneten heute nur auffordern, mit uns zusammen die Zeit bis zur Feststellung für eine intensive Diskussion zu nutzen und sie nicht mit derart überflüssigen Anträgen zu vertun.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen daher den vorliegenden CDU-Antrag heute ab.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das war eine Eierei! - Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Unlogisch in sich selbst! - Holger Astrup [SPD]: Der Antrag!)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Dr. Happach-Kasan.

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Im Landesraumordnungsplan ist die anzustrebende Entwicklung des Raumes in Text und Karte darzustellen. So steht es im Gesetz. Alle raumbedeutsamen Entwicklungen sind aufzunehmen. Er ist gewissermaßen das Entwicklungsprogramm des Landes.

Der vorliegende **Entwurf eines Landesraumordnungsplans** ist übersichtlich aufgebaut und gliedert das Land zutreffend in Ordnungsräume. Die Herausstellung der Bedeutung des Ostseeraumes, der nach den politischen Veränderungen wieder die Chance hat, eine eigene Identität zu erlangen und zu einer europäischen Großregion zu werden, wird von uns begrüßt.

Dennoch ist weiterhin festzuhalten, daß es völlig unbefriedigend ist, daß dieser Entwurf vorgelegt worden ist, bevor das nach § 4 a des Landesnaturschutzgesetzes zu erstellende **Landschaftsprogramm** beschlossen ist. Die Aufnahme von Vorarbeiten, wie es unter Punkt 2 heißt, ist - wie Herr Maurus völlig zutreffend festgestellt hat -, unzureichend. Die Verabschiedung des Landschaftsprogrammes erfordert die Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der in § 29 aufgeführten Verbände. Diese ist bis jetzt nicht erfolgt. Es heißt weiter im Gesetz, daß das Landschaftsprogramm spätestens mit der Anpassung des Landesraumordnungsplanes fortzuschreiben ist. Das bedeutet: Solange das Landschaftsprogramm nicht vorliegt und ordnungsgemäß verabschiedet wurde, bleibt dieser Plan ein Provisorium.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Man muß doch fragen, warum das Landschaftsprogramm noch nicht vorgelegt worden ist. War denn das Ministerium so sehr beschäftigt, neue Abgaben zu erfinden und umzusetzen, daß es die wesentliche Aufgabe, ein neues Landschaftsprogramm zu schaffen, offensichtlich nicht mehr leisten konnte? Dies ist eine falsche Prioritätensetzung. Demgegenüber ist die Verwendung einer völlig veralteten Kartengrundlage, die zum Beispiel die Verkehrssituation zwischen dem Kreis Herzogtum Lauenburg und dem Land Mecklenburg-Vorpommern darstellt, wirklich nur ein Detail. Es fehlen immerhin drei Brücken, Verkehrsverbindungen nach Mecklenburg, die in den letzten vier Jahren gebaut worden sind. Weiter - darauf hat Herr Hay hingewiesen - enthält der Landesraumordnungsplan Widersprüche, die seine Brauchbarkeit als Entwicklungsprogramm des Landes erheblich einschränken.

Die Darstellung der **Bevölkerungsentwicklung** zeigt die Aufgaben für die **Landesentwicklung** auf: den Bau von Wohnungen, die Einrichtung von Arbeitsplätzen und die Schaffung der notwendigen Infrastruktur. Es ist nicht zu erkennen, wie der in Tabelle 4 ausgewiesene Neubedarf von 194 000 Wohnungen bis 2010 unter den planerischen Vorgaben der Landesregierung zu realisieren ist.

Genauso bleibt es bei dieser Landesregierung eine leere Worthülse, wenn es heißt, daß die „Rahmenbedingungen für neue, nachhaltig wettbewerbsfähige und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze im Land zu schaffen sind“. Es sei nur an die Gentechnikdebatte im letzten Landtag erinnert, an die Tatsache, daß die Regierungsparteien danach streben, sich in der Ablehnung des Transrapid, der Kerntechnik, von Restmüllverbrennungsanlagen und was es sonst noch geben mag, zu überbieten.

(Konrad Nabel [SPD]: Ein Miesmacher sind Sie!)

Als Alternative wird dann in der Regierungserklärung der Ministerpräsidentin der Ökolandbau besonders herausgestellt.

- Ich glaube, Herr Nabel, als Miesmacher lassen Sie sich nicht übertreffen. Ich werde dies auch niemals versuchen.

(Beifall bei der F.D.P. - Zuruf des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Mehr als drei Viertel der Landesfläche wird von den ländlichen Räumen eingenommen. Dort sind „die Voraussetzungen für den Erhalt leistungs- und wettbewerbsfähiger Haupterwerbsbetriebe zu verbessern und weitere Zuerwerbsmöglichkeiten zu schaffen“. - Wohl wahr! Das klingt gut.

Konkret steht dem jedoch vielfach die **Praxis der Landschaftsplanung** entgegen, die über Nacht aus einem Vollerwerbsbetrieb mit Zukunftschancen ein Vorranggebiet für den Naturschutz macht, oder die Landesplanung, die bei der Einrichtung von Wasserschongebieten nicht zimperlich gegen bestehende Betriebe vorgeht.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.] - Zuruf des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

- Ich glaube, ich habe mehr Ahnung als Sie!

„Wiesen“-Steuer, Grundwasserentnahmeabgabe und Fleischbeschaugebühren tun ein Übriges, um die Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe zu schwächen. Das Schreiben des Kreisbauernverbandes Nordfriesland zeigt die Risiken dieses Landesraumordnungsplanes für die Landwirtschaft deutlich auf.

Das Kapitel Verkehr weist einige weitere Widersprüche auf. Ideologietreu wird festgehalten, daß eine wesentliche Ausweitung des Straßennetzes landesplanerisch nicht vertretbar sei. Unter Punkt 4 wird die Ostseeautobahn **A 20** als „leistungsfähige Ost-West-Verbindung von Lübeck über Bad Segeberg zur A 7 und darüber hinaus zu einer festen **Elbquerung** für den kombinierten Verkehr“ genannt. Dem stimmen wir zu. Dies ist aber doch wohl eine wesentliche Ausweitung des Straßennetzes. Oder ist dies nicht wesentlich? -

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.]

Das ist wesentlich! Warum schreiben Sie denn erst Ihre Ökolyrik an den Anfang, wenn sie doch nicht ernstgemeint ist?

Der **Transrapid** fehlt unter dem Kapitel Verkehr, wird aber bei den Beziehungen zu Mecklenburg-Vorpommern erwähnt. Wie allein aus der vorhandenen zweigleisigen IC-Strecke Hamburg - Berlin der Fernverkehr verbessert und beschleunigt - so heißt es in dem Papier -, der zunehmende Regionalverkehr bewältigt und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene stattfinden soll, bleibt allein Ihr Geheimnis.

Moderne **Verkehrsplanung** setzt auch im Schienenverkehr darauf, Verkehre unterschiedlicher Geschwindigkeit auf unterschiedlichen Trassen fahren zu lassen. Nur so kann deren Kapazität optimal genutzt werden. Nur so gibt es genügend Kapazität für die gerade umweltpolitisch wünschenswerte und auch im Raumordnungsplan genannte geplante Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene - man muß es nur wollen.

Als Fazit ist festzuhalten, daß der vorliegende Entwurf eines Landesraumordnungsplanes nicht verabschiedungsreif ist.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der SSW wird dem Antrag der CDU auf Rücknahme des **Entwurfs eines Landesraumordnungsplans** nicht zustimmen. Dafür gibt es mehrere Gründe. Auf zwei dieser Gründe werde ich näher eingehen.

Vorab möchte ich aber auch noch etwas zur Begründung zu diesem Tagesordnungspunkt, wie sie von Seiten der CDU vorgetragen worden ist, sagen; denn darin werden wieder einmal - wie der Kollege Hay schon sagte - die **A 20** und der **Transrapid** genannt. Als ich die Begründung las, dachte ich nicht nur, daß es sich etwas an den Haaren herbeigezogen anhörte, sondern ich dachte auch an die alte Geschichte von dem Schüler, der

sich im Fach Biologie auf das Thema „Insekten“ vorbereitet hatte. Leider mußte er sich aber zu dem Thema „Elefanten“ äußern und formulierte folgende Einleitung: „Der Elefant ist ein sehr großes Tier mit sehr großen Augen, aber mit Pupillen so klein wie Insekten.“ Ich meine, man sollte sich an das Thema halten. Deswegen komme ich jetzt zum Landesraumordnungsplan.

(Beifall des Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD])

Es trifft zu - das wurde bereits hervorgehoben -, daß sich dieser Plan im Moment in der Phase der Anhörung befindet. Wir würden doch die Arbeit unserer eigenen Leute vor Ort überflüssig machen, wenn wir jetzt den gesamten Entwurf zurücknehmen würden. Das bedeutet nicht, daß der SSW den Entwurf so, wie er den Gebietskörperschaften vorgelegt wurde, vorbehaltlos akzeptiert. Wir sind aber der Meinung, daß die Anhörungsphase, die erst am 1. Oktober dieses Jahres beendet sein wird, respektiert werden muß. Wir werden dann im **Landesplanungsrat** darauf drängen, daß die Regierung die Bedenken der Gemeinden und Kreise in den endgültigen Plan einbezieht. In der Februarsitzung des Landesplanungsrates wurde übrigens nicht verlangt, daß der Entwurf zurückgenommen wird, sondern es wurde nur verlangt, daß noch Nachbesserungen und Verbesserungen durch den Landesplanungsrat erwünscht seien. Ich weiß das, weil ich selbst an der Sitzung teilgenommen habe.

Um eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen, sind Änderungen notwendig. Das steht fest; das ist auch nicht in Frage gestellt worden. In der Tat gibt es auf der kommunalen Ebene viele Kritikpunkte zu diesem Entwurf. Ein Problem ist unserer Meinung nach darin zu sehen, daß der Entwurf zu sehr auf die Entwicklung der Ober- und Mittelzentren abzielt und insbesondere auf das Hamburger Umland eingeht, um nur einen Punkt zu nennen. Man spricht im Entwurf davon, daß Schleswig-Holstein eine bedeutende Rolle im Konzert der Ostseeanrainerstaaten spielen soll.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, welche Rolle die **ländlichen Räume** dabei spielen sollen. Es gibt in unserem Landesteil viele Gemeinden, die hinsichtlich der Frage, inwieweit der neue Landesraumordnungsplan einen Ausbau von Gewerbe- und Wohnungsbaugebieten

überhaupt zuläßt, Unsicherheit zeigen. Ich weiß, daß es dazu auch schon Ausführungen gegeben hat. Wir meinen, daß der ländliche Raum weiterhin seine vielfältigen Möglichkeiten - auch in Verbindung mit einer leistungsfähigen Landwirtschaft und deren Veredlungsbetrieben - ausnutzen dürfen muß.

Auch das zentralörtliche System ist im Zusammenhang mit dem Landesraumordnungsplan immer wieder zur Sprache gebracht worden. Dazu werde ich anläßlich der Behandlung des folgenden Tagesordnungspunktes noch etwas mehr sagen.

Ein anderes Problem für den ländlichen Raum stellen die aufgegebenen Haltepunkte der DB AG dar. Der SSW würde in diesem Bereich konzeptionelle Ansätze im Sinne einer ÖPNV-Erschließung begrüßen.

(Beifall bei der SPD)

Daß im Entwurf eines Landesraumordnungsplans nunmehr sogenannte **Eignungsflächen** ausgewiesen werden, trägt zur Verunsicherung bei. Ich glaube, es ist richtig, daß darauf hingewiesen wird. Ich denke auch an die Ausweisung von Schutzgebieten und **Biotopeverbundsystemen**. Viele Menschen fühlen sich in ihrer wirtschaftlichen Existenz durch etwaige Naturschutzgebiete gefährdet. Hinzu kommt, daß die neue Regierung in den Koalitionvereinbarungen festgelegt hat, den Anteil der Naturschutzgebiete von 2,4 auf 4 % zu erhöhen. Es trifft zu, daß davon besonders die Westküste betroffen ist. Da die tatsächliche Umsetzung der Eignungsflächen von der Regional- und Kreisplanung vor Ort abhängt, fordern wir die Landesregierung auf, in diesem Punkt mehr Klarheit zu schaffen.

Schließlich möchte ich noch einmal auf etwas hinweisen, was auf der zuletzt genannten Sitzung des Landesplanungsrates schon von Frau Roth vom DGB gesagt wurde. Sie meinte, es sei bedauerlich, daß das Leitbild für Arbeit trotz seiner Bedeutung erst nachrangig hinter der Schönheit von Schleswig-Holstein seinen Niederschlag in den Leitgedanken finde. Ich halte es für richtig, daß dies hervorgehoben wird, daß eine vorrangige Ergänzung des Entwurfs hinsichtlich der Problematik der Bevölkerungsentwicklung auf der einen Seite sowie des Wohnens und der Schaffung von Arbeitsplätzen auf der anderen Seite erfolgt und

daß die besondere Bedeutung für die Raumordnung stärker verdeutlicht wird.

Präsident Heinz-Werner Arens:

Frau Abgeordnete, darf ich Sie an die Redezeit erinnern?

Anke Spoorendonk [SSW]:

Ja. - Durch eine Rücknahme des Raumordnungsplans würde nichts erreicht werden, aber durch **Nachbesserungen** und **Verbesserungen** könnte etwas erreicht werden. Vielleicht sollte man sich insgesamt darum bemühen, dieses Thema sachlich zu diskutieren. Ich finde, Ausdrücke wie „gefälligst zurücknehmen“ passen nicht so gut in diesen Zusammenhang.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Herr Abgeordneter Kayenburg, Sie haben das Wort.

Martin Kayenburg [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Natürlich, Herr Hay, ist es richtig, daß wir dort anknüpfen, wo wir Sie immer schon kritisiert haben. Das ist auch zwingend notwendig, damit deutlich wird, welche Fehler Sie gemacht haben, mit welcher Überheblichkeit Sie schon beim Landesnaturschutzgesetz vorgegangen sind und wie Sie in Rechte Dritter eingreifen.

(Beifall bei der CDU)

Es kann doch nicht angehen, daß Sie sich hier hinstellen und sagen, Sie stellten keine Einschränkungen des ländlichen Raumes fest, wenn gerade aus diesem Raum Kritik geäußert wird. Wenn Sie sich die heutige Presse ansehen, werden Sie feststellen, daß dies gerade aus Ihrem Bereich wieder bestätigt wird. Ich kann nicht verstehen, warum Sie nicht gemeinsam mit uns die Chance suchen wollen, diesen **Landesraumordnungsplan** ordnungsgemäß zu diskutieren. Es geht überhaupt nicht darum, ihn zu verhindern, sondern es geht darum, ihn zu verbessern und den Kommunen, denen wir durchaus zutrauen, mit dem Konzept umzugehen - warum haben sie wohl um eine Fristverlängerung gebeten? -, die Möglichkeit zu

geben, ihre Wünsche einzubringen und in der Form vorzutragen, daß sie auch Berücksichtigung finden können. Die Proteste, die Kritik aus der Wirtschaft und der Widerstand der kommunalen Gebietskörperschaften sind ja unüberhörbar.

Zum **Landesplanungsrat**: Natürlich ist keine Kritik vorgebracht worden, weil das Papier kurzfristig vorgelegt wurde. Allerdings - und Sie sollten dann auch vollständig zitieren - ist im Landesplanungsrat vereinbart worden, daß dieser Entwurf in der nächsten Sitzung des Landesplanungsrates erneut zur Debatte gestellt wird. Das zeigt doch, daß selbst dieses Gremium, das fachlich dafür vorgesehen ist, sehr viel Zeit benötigt, um sich damit auseinanderzusetzen, mehr Zeit, als diese Regierung überhaupt bereit ist, zur Verfügung zu stellen.

Wenn argumentiert wird, die **A 20** sei wiederum unser Ansatz, dann kann ich dazu nur sagen, daß das natürlich unser Ansatz sein muß. Wie kann es denn angehen, daß in einem solchen Plan Suchräume für alles mögliche enthalten sind, nur für das wichtigste Infrastrukturprojekt dieses Landes nicht? Wie kann es denn angehen, daß beispielsweise im Bereich der Wakenitz oder bei Pagensand Naturschutzgebiete ausgewiesen werden, die bei Untersuchung der Umweltverträglichkeit einer solchen Straße künftig dazu führen, daß sie verhindert wird? Wie kann es denn sein, Frau Ministerpräsidentin - insofern bedanken wir uns dafür, daß wir Ihren Redebeitrag vorab bekommen haben -, daß Sie wiederum auf die Schienen-Straßen-Querung bei Glückstadt zurückfallen? Das ist doch ein Rückfall in die Verhinderungsposition der Elbquerung und nicht etwa eine Fortsetzung dessen, was wir gemeinsam in der letzten Legislaturperiode aufgebaut haben.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Darüber hinaus gibt es aus dem **ländlichen Raum** natürlich erhebliche Kritik. Die Landwirtschaft wird nämlich nicht erwähnt, es sei denn, Sie würden Landwirtschaft unter dem Begriff „Wirtschaft“ subsumieren. Die Wirtschaft und die Entwicklung der ländlichen Räume, aber auch weiterer Räume kommt aber wieder zu kurz. Demgegenüber ist ein komplettes, das Land überdeckendes, übergreifendes **Biotopverbundsystem** eingebaut, das Entwicklungen verhindern wird. Und wer sagt uns denn später, was vorrangig sein wird? Ein

Landesraumordnungsplan, der Vorgaben macht und an dem sich spätere Regionalpläne orientieren, oder etwa die Regionalpläne? Und wer nimmt denn die Abwägung dieser beiden Rechtsgüter gegeneinander vor? Wissen Sie, wie in den unteren Planungsbehörden, in den unteren Naturschutzbehörden gearbeitet wird? Wie wird es denn aussehen, wenn ein Vorranggebiet für Naturschutz oder für Fremdenverkehr oder Tourismus vorgesehen ist und wenn gleichzeitig ein Regionalplan ein Rohstoffsicherungsgebiet ausweist? Ich weiß bei der Politik dieser Landesregierung und bei der Durchführung dieser Politik, daß dies nur zu Lasten und nicht zugunsten des Landes und der wirtschaftlichen Entwicklung ausgehen wird.

(Beifall bei der CDU)

Was den Plan im einzelnen anbelangt, habe ich den Eindruck, daß ihn manche von Ihnen überhaupt nicht gelesen haben. Schauen Sie sich einmal an, was darin alles an Stilblüten enthalten ist.

(Ingrid Franzen [SPD]: Ach was!)

Ich habe den Eindruck, daß die **Kompetenz** dieses Planes im Augenblick noch zu bezweifeln ist. Wieso steht in einem solchen **Plan** denn, daß eine Parkraumbewirtschaftung für die Supermärkte vor den Toren der Stadt erforderlich ist? Ist das das neue Arbeitsplatzbeschaffungsprogramm der Landesregierung? Wollen Sie für jeden Supermarkt vor den Toren der Stadt einen Parkwärter anstellen?

(Konrad Nabel [SPD]: Es geht um die Flächenversiegelung!)

- Dies steht im Plan drin, Herr Nabel, und das zeigt, daß dieser Plan nicht der große Wurf ist, sondern daß er kleinkariert, einengend und in die Hoheit der Kommunen eingreifend formuliert und angelegt ist.

(Beifall bei der CDU)

Wenn im Plan gesagt wird, es solle eine Entwicklung von unten nach oben geschehen, was ja sogar verlangt wird, dann kann ich nur sagen: Das Gegenteil ist der Fall durch die Ermächtigungen, die der Verordnungsgeber vollzieht. Also auch hier werden Sie Ihrem eigenen Anspruch nicht gerecht.

Wer so mit der Landesplanung umgeht, darf sich nicht wundern, wenn es im Lande wieder einmal heißt: Nicht gefragt, in Kiel beschlossen, aber vor Ort bezahlt.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat die Frau Ministerpräsidentin Heide Simonis.

Heide Simonis, Ministerpräsidentin:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Während ich beim Kollegen Maurus noch gewillt war, für seine feurige schöne Rede ein gewisses Verständnis aufzubringen, weil er in der letzten Legislaturperiode nicht dabei war, muß ich bei Ihnen, Herr Kayenburg, allerdings sagen: Da verstehe ich überhaupt nichts mehr. Sie waren am 29.2. im Landesplanungsrat dabei und haben nicht einen Pieps gesagt.

(Beifall bei der SPD - Zurufe von der CDU)

Keinen dieser Punkte, die Sie hier so brennend interessieren, haben Sie dort angesprochen. Sie hätten ja vielleicht auf das eine oder andere hinweisen können.

Die Reden, die Ihre Mitglieder - Sie und Ihr Kollege - dort gehalten haben, zeugen erstens davon, daß man Ihnen offensichtlich ein bißchen etwas vorenthalten hat, daß Sie zweitens keine Ahnung von Anhörverfahren haben und daß Sie drittens keine Ahnung von Raumordnungsverfahren haben.

(Beifall bei der SPD - Glocke des Präsidenten)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Frau Ministerpräsidentin, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Heide Simonis, Ministerpräsidentin:

Nein, keine Zwischenfrage!

Präsident Heinz-Werner Arens:

Dann fahren Sie bitte fort.

Heide Simonis, Ministerpräsidentin:

Am 22.8.1994 ist die förmliche Einleitung der **Fortschreibung** durch Erlaß der Ministerpräsidentin, veröffentlicht im **Amtsblatt**, eingeleitet worden. Da kann doch wirklich niemand behaupten, er habe nicht gewußt, was jetzt passiert. Danach habe ich mit sämtlichen Landräten, mit sämtlichen örtlichen DGB-Vorsitzenden, mit sämtlichen Kreistagsfraktionsvorsitzenden, mit sämtlichen Oberbürgermeistern, sämtlichen vor Ort sitzenden Handwerksmeistern und Kammerpräsidenten darüber geredet, was in ihrer Region passieren soll. Sie müßten alle einen Blackout von vier Stunden gehabt haben, als sie da mit mir zusammengesessen haben, wenn sie heute behaupten, sie hätten nicht gewußt, was auf sie zukommt.

(Beifall des Abgeordneten Helmut Plüschau [SPD])

Wer seit 1994 den Entwurf eines Raumordnungsplanes in den Händen hat, der im Juni 1997 abgeschlossen und veröffentlicht werden soll, kann doch nicht mit dem Brustton der Überzeugung behaupten, daß dies ein Prozeß sei, der im Hopplahopp-Verfahren durchgezogen wird.

(Beifall bei der SPD)

Nun zum zweiten Punkt. Ein **Anhörverfahren** - ich dachte, jedenfalls das hätte sich herumgesprochen - ist doch dazu da, daß ein Vorschlag der Regierung korrigiert, angereichert und verbessert wird und daß nach Konsens gesucht wird. Wenn alle alles von vornherein akzeptieren würden, bräuchte ich keinen Entwurf zu verschicken, und im übrigen hätten wir dann keine Demokratie.

Warum laufen denn die Mitarbeiter aus der Abteilung für die Landesplanung durch die Lande und reden mit jedem einzelnen Bürgermeister vor Ort, wie er es gern hätte? Warum laden wir die Bürgermeister ein? Warum kommen sie zu uns, um mit uns darüber zu reden? - Weil sie ihre Wünsche vortragen und wissen wollen, ob wir uns daran halten oder nicht. Wenn keiner käme, wäre ich hoch

überrascht; denn dann hätten wir etwas vorgelegt, was nicht gut ist.

Jeder wird doch sehen wollen, was ihm schadet und was ihm nützt und uns sagen wollen, was er gerne anders haben will. Das ist das Zeichen einer vernünftigen vor Ort stattfindenden Demokratie, und das ist das Zeichen für selbstbewußte Bürgermeister, die nicht alles schlucken, was man ihnen vorlegt.

(Beifall der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Und wenn sich alle Mühe geben, wird am Ende bestimmt etwas Vernünftiges herauskommen. Aber Sie geben sich im Moment wirklich keine Mühe.

Und nun zum **Landesraumordnungsplan** selbst. Er legt doch nur die großen Linien fest. Er legt doch nicht für jede Milchkanne, die irgendwo steht, ein Planzeichen fest, daß dort gehalten werden muß, sondern er sortiert die ökonomischen, die ökologischen und die naturschutzrelevanten Bedingungen und stellt weitere für die Menschen sehr interessante Fragen und versucht, Lösungen dafür zu finden. Dabei müssen natürlich die Räume benannt werden, die für einen bestimmten Zweck aus unserer Sicht besser geeignet sind als für einen anderen Zweck, weil sonst niemand weiß, was passiert. Weil das so ist, kann man ja oder nein dazu sagen, und wenn nichts dazu gesagt wird, kann wenigstens niemand hinterher behaupten, er sei nicht gefragt worden.

Der Herr Soltwedel hat offensichtlich Ahnung von Enteignung. Solche harten Worte für einen Landesraumordnungsplan zeugen davon, daß er sich nicht mit der Materie beschäftigt hat. Was allerdings einer Enteignung gleichkommt, kann ich Ihnen sagen. Bevor wir überhaupt das erste Stück Papier beschrieben haben für den **Transrapid**, den Sie zu Recht darin nicht finden, weil wir ihn nicht haben wollen und es keine landesplanerische Zielsetzung ist, ist festzustellen, daß der Raumbedarf für dieses Stelzenungeheuer schon heute auf 19 qm statt 12 qm pro laufendem Meter gestiegen ist, weil die Damen und Herren vergessen hatten, beispielsweise die Halteplätze, die Parkplätze und die Bahnhöfe mit einzurechnen. Sie haben einfach nur die Strecke genommen und das multipliziert. Das ist allerdings eine Form von

heimlicher Enteignung, wenn ich hinterher feststelle, falls es zum Bau käme, was es nicht kommen wird, weil sowieso kein Geld dafür da ist, weil es keiner haben will und weil es alle dumm finden und es viel zu teuer wird - das weiß jeder - -

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Deswegen wäre es schön gewesen, wenn man uns rechtzeitig Bescheid gesagt hätte, was wirklich an Bodenverbrauch geplant ist.

Was Sie im Grunde genommen jetzt wollen - sind wir doch einmal ehrlich miteinander -, ist, einen Plan, der Ihnen im **Landesplanungsrat** vorgestellt worden ist - Sie, Frau Kollegin Spoorendonk, waren glaube ich die einzige, die etwas dazu gesagt hat, wenn ich das Protokoll richtig in Erinnerung habe; alle anderen haben das schweigend über sich ergehen lassen -, heute zurückzuziehen, um dann durch die Lande zu laufen und bis zur Kommunalwahl zu sagen, was nun alles Schreckliches passiert: Es dürfen keine Straßen und was weiß ich nicht mehr gebaut werden. Aber Gottseidank sind die Bürgermeister und Landräte viel gescheiter als Sie. Die arbeiten nämlich weiter mit uns zusammen. Wir werden also unseren Plan einhalten. Allerdings bin ich fest davon überzeugt, daß Sie das dann im Landesplanungsrat im Oktober genau so schweigend wieder über sich ergehen lassen,

(Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Das schauen wir uns an!)

um hinterher in der Öffentlichkeit nur wieder über eine Sache zu meckern, die Sie wirklich viel sachkundiger hätten vortragen können, wenn Sie sich in den dafür geeigneten Gremien engagiert hätten.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort zu einem Kurzbeitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung hat der Herr Abgeordnete Kayenburg.

(Konrad Nabel [SPD]: Meinen Sie wirklich, daß Sie damit etwas Neues

sagen können? Da laufen Sie schon seit Jahren hinterher und schaffen es nicht!)

Martin Kayenburg [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lieber Herr Nabel, Sie werden sich wundern. Ich hoffe, es ist doch neu. Frau Ministerpräsidentin, ich bitte zur Kenntnis zu nehmen, daß ich in der von Ihnen angesprochenen Sitzung des Landesplanungsrates nicht anwesend war.

(Lothar Hay [SPD]: Wer war denn anwesend?)

Ich mußte also diesen Beitrag „schweigend über mich ergehen lassen“. Ich kann verstehen, daß Sie ärgerlich sind, wenn ich Ihnen jetzt vorhalte, daß Sie die alte Rückfallposition bei der kombinierten Straßen-Schiene-Elbquerung wieder einnehmen, aber daß Sie mir deshalb unterstellen, ich hätte mich dort ausweislich des Protokolls nicht geäußert, finde ich nicht angemessen.

(Beifall bei CDU und F.D.P. - Konrad Nabel [SPD]: Wenn Sie nicht kommen, können Sie sich natürlich auch nicht äußern!)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort ebenfalls zu einem Kurzbeitrag hat nun der Herr Abgeordnete Hentschel.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Was mich an dieser ganzen Debatte absolut erstaunt ist, daß die CDU, die gerade letzte Woche beschlossen hat, aus der Privilegierung der Windkraft auszusteigen, sich jetzt zur Vertreterin des ländlichen Raumes machen will.

(Zurufe von der CDU)

- Sie haben sich damit in eine Kontroverse „Natur kontra Umwelt“ begeben, in der es darum geht, daß reiner **Naturschutz** diskutiert wird im Gegensatz zu einer zukünftigen **Energieplanung**, die umweltverträglich und nachhaltig ist und eine

zukunftsfähige Energiewirtschaft für dieses Land ermöglicht.

(Glocke des Präsidenten)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Herr Abgeordneter Hentschel, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja!

Reinhard Sager [CDU]: Herr Kollege Hentschel, würden Sie freundlicherweise zur Kenntnis nehmen, daß die CDU des Landes in der letzten Woche sich für einen geordneten Ausbau der Windenergie in diesem Lande und gegen eine generelle weitergehende Privilegierung im Baugesetzbuch ausgesprochen hat? Würden Sie bereit sein, das zu konzidieren?

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Den Unterschied versteht er nicht! - Anhaltende Zurufe von der SPD)

- Die CDU dieses Landes hat ihren Abgeordneten Austermann, der den Antrag seit langem im Bundestag betreibt und durchaus auch mit unserer Unterstützung vertritt, massiv zurückgepfiffen. Der Kollege Austermann hat hier einen auf den Deckel bekommen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Mein Gott!)

Wenn man weiß, daß gerade für die Bauern im ländlichen Raum die **Windkraft** eine ganz große Chance auch für die regionale Wirtschaftsentwicklung ist und daß sie das größte Investitionsprogramm der letzten Jahre ist, das im ländlichen Raum in Schleswig-Holstein getätigt worden ist,

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.] - Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Das haben Sie gerade verhindert!)

dann kann man nur staunen, wenn Sie sich einerseits als die radikalen Naturschützer hinstellen und andererseits in der Landesraumordnungsplanung jegliche Ausweisung von Flächen auch nur zur Eignung als Naturschutzgebiet ablehnen. Das tut mir wirklich leid. Das ist schlicht ungläubwürdig.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Sie haben das eben gerade verhindert!)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich habe auch keine besonderen Geschäftsordnungsanträge gehört. Damit haben wir in der Sache abzustimmen. - Ich höre keinen Widerspruch.

Ich bitte jetzt das Handzeichen, falls Sie dem Antrag der CDU-Fraktion zustimmen wollen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Antrag ist mit den Stimmen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. abgelehnt.

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 17:

Raumordnungsbericht 1996 der Landesregierung Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung
Drucksache 13/3385

Ich erteile das Wort der Frau Ministerpräsidentin.

Heide Simonis, Ministerpräsidentin:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Es geht bei diesem Bericht um die Frage, wie wir wollen, daß unser Land in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen soll. Das ist das Haupt- und Grundthema, die Grundmelodie der **Raumordnung**. Es kann also überhaupt nicht schaden, wenn wir uns jetzt zum zweiten Mal mit dem Thema beschäftigen müssen, auch wenn es der eine oder andere vielleicht langweilig findet.

Raumordnung stellt Weichen in die Zukunft und geht deswegen sozusagen jeden an, der sich davon betroffen oder eingeschränkt fühlt, jedenfalls jeden,

der in diesem Lande zu Hause ist. Es geht also nicht um irgendwelche Farben, Linien und Symbole auf dem Papier, es handelt sich nicht um abstrakte Prozeduren ohne Belange für das, was für die meisten Menschen wichtig ist.

Raumordnung prägt die Lebensumstände der Menschen. Deshalb gehört dieses Politikfeld heraus aus der Nische der Experten, wo es meistens diskutiert wird, und hinein in das Licht der Öffentlichkeit, wo sich viel zu wenige dafür interessieren.

Der Raumordnungsbericht 1986 gibt Gelegenheit, die wichtigsten Zukunftsfragen unseres Landes zu debattieren. Wie wollen wir **Landschaft** bewahren? Oder: Wie können wir verhindern, daß immer mehr zersiedelt wird? Wie können wir Raubbau an **Natur und Umwelt** verhindern? Oder: Wie schaffen wir es, Natur und Umwelt so zu schützen, daß wir alle zusammen nachhaltigen Nutzen davon haben? Es geht also um nichts weniger als um die Rolle und die Position Schleswig-Holsteins in einer Welt, die sich in der Zwischenzeit dramatisch verändert hat, sich weiter rasant verändern wird und in andere raumordnerische Bezüge gestellt worden ist. Die Dimension der Veränderung wird deutlich, wenn man auf Karten schaut, die erst ganz wenige Jahre alt sind.

Die Raumordnungskarte der alten Bundesrepublik zeigte **Schleswig-Holstein** zu zwei Dritteln schraffiert als Zonenrandgebiet und als wirtschaftlich zurückgeblieben. Diese sogenannte Zone gibt es heute nicht mehr. Wir liegen nicht mehr am Rand, und Schleswig-Holstein gilt auch keineswegs mehr als zurückgeblieben. Die Europakarte zeigt, daß sich unser weiteres Umfeld verändert hat. Mittel- und Osteuropa sind offen, demokratisch und marktwirtschaftlich geordnet oder sollen geordnet werden. Nordeuropa - bis auf Norwegen - ist Teil des gemeinsamen Europas geworden, das den Binnenmarkt verwirklicht hat und nun die Wirtschafts- und Währungsunion gemeinsam anstrebt.

Diese **geopolitischen Veränderungen** muß man sich immer wieder vergegenwärtigen, um zu wissen, welche Aufgaben in der Raumordnung auf uns zukommen. Nur dann kann man sich auch ein Bild davon machen, wie Schleswig-Holstein in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen wird, wenn wir nichts tun, und wie es aussehen könnte, wenn wir es

gestalten. Wenn wir zum Wohle des Landes gestalten, dann müssen wir uns über Steuerungsprozesse unterhalten. Der Raumordnungsbericht ist der notwendige Versuch, der künftigen Entwicklung sozusagen eine Leitplanke zu setzen.

Wir erwarten eine **Zunahme der Bevölkerung** bis zum Jahre 2010 um etwa 100 000 Menschen. Das ist die Prognose für die Zuwanderung mit Schwerpunkt im weiteren Umfeld von Hamburg, mit allen damit verbundenen Problemen. Das bedeutet nämlich: Wir brauchen mehr Kindergärten, mehr Schulen, mehr Sozialeinrichtungen. Wir brauchen zusätzliche Arbeitsplätze in dieser Region, insbesondere auch schon deswegen, weil sich mehr und mehr Frauen nicht mehr ins Haus drücken lassen, sondern auf dem Arbeitsmarkt einer eigenen Erwerbstätigkeit nachgehen wollen.

Wir wissen, daß sich nicht nur in unserem Land die **Altersstruktur** verschiebt. Der Anteil älterer Menschen nimmt ständig zu. Das heißt konkret: Wir brauchen ständig mehr Pflegeeinrichtungen und Betreuungsdienste für ältere Menschen.

Wir erwarten aufgrund der **Zuwanderung**, aber auch wegen des **Wandels an Lebensformen**, daß die privaten Haushalte um ebenfalls rund 100 000 zunehmen werden. Das bedeutet konkret: Wir brauchen bis zum Jahre 2010 etwa 190 000 neue Wohnungen, wenn man zusammenrechnet, was heute noch an Defizit aufzuzählen ist, was die Neubürger benötigen und was an altem, vorhandenem Wohnraum, der nicht mehr den Standards entspricht oder aus anderen Gründen wegfällt, ersetzt werden muß.

Wohnungsbau ist eine zentrale Aufgabe, die Land und Gemeinden gemeinsam lösen müssen. 1993 sind 15 500 Wohnungen fertiggestellt worden. 1994 waren es gut 21 000, und im vergangenen Jahr waren es weit mehr als 24 000 Wohnungen. Das sind im Vergleich mit anderen Ländern Spitzenzahlen und stolze Leistungen für alle, die sich daran beteiligt haben.

(Beifall bei der SPD)

Aber nach wie vor bleibt der Bedarf groß. Die Gemeinden müssen die erforderlichen Flächen bereitstellen und rechtzeitig Bauleitplanungen einleiten. Keiner kann behaupten, die

Landesplanung behindere sie dabei. Alle, wirklich alle Gemeinden, können ihren heutigen Wohnungsbestand bis zum Jahre 2010 um 20 % erhöhen, ohne daß irgendein Landesplaner Einspruch einlegt. - Damit ist ein Horrorgemälde vom vorherigen Tagesordnungspunkt aus der Welt geschafft.

(Beifall bei der SPD)

Im Gegenteil. Wir wünschen uns, daß örtliche Entwicklung stattfindet und daß vorhandene Infrastruktur ausgenutzt wird.

Noch sehr viel mehr soll in den Schwerpunkten entlang der Siedlungsachsen geschehen, in den zentralen Orten und in jenen Gemeinden, die entsprechende Entwicklungsfunktionen haben. Die LEG, die Sie nicht gewollt haben, die Sie nicht lieben und die Sie bekämpft haben - jedenfalls seitens der Opposition -, erweist sich schon heute, Monate nach ihrer Gründung als ein Partner, der die Kommunen im Lande bei dieser Entwicklungsaufgabe erfolgreich unterstützt und deren Dienste gerne entgegengenommen werden.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Wentorf bei Hamburg ist nur ein Beispiel, wo mit Hilfe der LEG eine Planung realisiert wird, die zu 1500 zusätzlichen Wohnungen in dieser Gemeinde führen wird. Das Volumen, das dort bewegt wird und von dem man rechnet, daß es fast 100 Millionen DM ausmacht, würde die Gemeinde völlig überfordern, würde sie es alleine aufbringen müssen. Hier bewährt sich außerordentlich, daß das Know-how der ehemaligen WOBAU gezielt für regionale Entwicklungsprojekte zur Verfügung gestellt werden kann. Das Anshar-Gebäude in Kiel und der Bereich des Schlosses Plön sind weitere vorzeigbare Entwicklungsprojekte, an denen sich die LEG beteiligt hat beziehungsweise die sie mitgestaltet.

Landesplanung kann nicht alles regeln, und sie will auch nicht alles regeln. Die **Landesplanung** richtet sich mit ihren Grundsätzen und mit ihren Zielen an die öffentlichen Verwaltungen auf allen Ebenen, die mit ihren Planungen und Maßnahmen die räumliche Entwicklung maßgeblich beeinflussen, und sie gibt damit dem privaten Sektor rechtzeitig **Orientierungshilfen** für künftige **Investitionsentscheidungen**. Das, Herr

Kayenburg, bedeutet, daß das von Ihnen dargestellte entsetzliche Beispiel, daß die rechte Hand nicht weiß, was die linke tut, und irgendeiner schlichten muß, eigentlich nicht eintreten dürfte, wenn sich die Kommunen bei ihrer Entwicklung an den beschlossenen Landesplan und an die Landesraumordnungsplanung halten.

Die **räumliche Struktur** des Landes muß so entwickelt werden, daß Arbeiten, Wohnen und Verkehr ihren Platz haben, gleichzeitig aber auch Natur und Umwelt geschont und geschützt werden. Freiräume müssen erhalten werden, auch in den städtisch geprägten Verdichtungsräumen. Ein Biotop-Verbundsystem muß aufgebaut werden. Womit könnte dieses Land denn mehr werben als mit seiner vergleichsweise noch intakten Natur? Verkehre müssen möglichst umweltschonend bewältigt und gelenkt werden.

Insgesamt ist ein sparsamer Umgang mit der **Ressource Raum** notwendig. Um so stärker können unterschiedliche Nutzungsansprüche miteinander in Konflikt geraten, und es würde mich wundern, wenn so etwas nicht passieren könnte. Aufgabe der Landesplanung bleibt es zukünftig, diese unterschiedlichen Raumansprüche abzuwägen und sie so aufeinander abzustimmen, daß ein Optimum an Nutzen für unser Land und seine Menschen dabei herauskommt. Dabei gibt es Reibungen, dabei wird es auch einmal Krach geben. Dabei wird sich der eine zurückgesetzt fühlen und der andere bevorzugt. - Nein, er wird nie zugeben, daß er sich bevorzugt fühlt. - Insgesamt kann man doch nicht annehmen, daß von der Nordsee bis zur Ostsee, daß von der dänischen Grenze bis an die Hamburger Grenze alle die gleichen Wünsche und Vorstellungen davon haben, wie ihr Raum geregelt werden soll. Sie können es auch gar nicht haben, weil die Räume heute schon sehr unterschiedlich strukturiert sind. Es wäre sehr komisch, wenn sie alle die gleiche Vorstellung davon hätten.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.])

Noch intensiver als sonst betont der Raumordnungsbericht 1996 die **Verantwortung der Gemeinden** für ihre eigene Entwicklung innerhalb der Regionen. Der Bericht stellt heraus, daß die Gemeinden dieser Verantwortung auch und gerade in der Zusammenarbeit über die kommunalen Grenzen hinweg gerecht werden

müssen. Die Probleme werden immer größer, und an der Grenze einer Kommune hört es auf. Sich um den Rest zu kümmern, kann nicht angehen.

(Beifall bei der SPD)

Als wir vor gut drei Jahren dieses Schlagwort der **interkommunalen Zusammenarbeit** geprägt haben, sind wir sehr häufig auf Verständnislosigkeit oder den Hinweis gestoßen, das wird in Schleswig-Holstein nie funktionieren. Meine sehr verehrten Damen und Herren, es funktioniert. Die meisten, die dagegen waren, scheinen offensichtlich die Schleswig-Holsteiner doch nicht so gut zu kennen, wie sie immer behaupten.

(Zuruf des Abgeordneten Kubicki [F.D.P.])

Immer mehr Bürgermeisterinnen und Bürgermeister begreifen, daß die wirtschaftlichen Verflechtungen, die räumliche Enge vieler Städte und die finanziellen Perspektiven die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Gemeinden dringlicher werden lassen, um ihre Probleme zu lösen. Das Handeln in Verflechtungsräumen und Regionen ist jedenfalls aus unserer Sicht Voraussetzung zukunftsorientierter Standortpolitik. Hier beraten wir, hier versuchen wir, Partner zusammenzubekommen. Das Beispiel Flensburg-Handewitt, wo die beiden Gemeinden in einer Wirtschaftsentwicklungsgemeinschaft großflächig Gewerbegebiete gemeinsam erschließen, gemeinsam vermarkten und gemeinsam sich die Kosten teilen und gemeinsam den Nutzen davon haben, ist ein Beispiel, das immer wieder gerne genannt werden kann.

(Beifall bei der SPD)

Und, Herr Kubicki, damit Sie die Kieler nicht prügeln, wo sie es wirklich nicht verdient haben: Die Kieler haben zusammen mit Dänischenhagen und Altenholz ein gemeinsames Gewerbegebietsentwicklungskonzept erarbeitet und wollen es umsetzen. Es ist also nicht so, daß Kiel sich einer solchen Zusammenarbeit gegenüber sperrig zeigt.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Wäre noch schöner!)

In Elmenhorst-Lanken im Herzogtum Lauenburg haben wir wiederum ein anderes Modell der Zusammenarbeit gefunden. Nach umfassender Erörterung vor Ort ist die Idee eines interkommunal betriebenen großflächigen Gewerbegebiets mit den betroffenen Gemeinden Schwarzenbek und Elmenhorst vorangebracht worden. Dabei handelt es sich um ein ehemaliges Bundeswehrgelände. Die konkrete Auseinandersetzung und Erörterung vor Ort hat gezeigt, man kann Lösungen finden, die zunächst vollkommen in weite Ferne gerückt schienen. Die Vertreter der Kommunen, die Wirtschaftsförderung und die Landesplanung bringen dort ein Ergebnis zustande, das Wirtschaftsentwicklung, Naturschutz und Verkehrsfragen aufeinander abstimmt und so zu einem sinnvollen Ganzen zusammenbringen möchte.

Die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung des **Standorts Schleswig-Holstein** weiter zu verbessern, ist das Ziel der Landesregierung und damit auch der Landesplanung. Das könnten wir Ihnen an Beispielen aus der Praxis belegen. Sie werden sie sofort vergessen und deshalb verzichte ich an dieser Stelle darauf.

(Zuruf von der SPD: Sehr gut!)

Im Grundsatz hat sich in Schleswig-Holstein das **System der zentralen Orte** bewährt, auch wenn bei jedem Besuch ein Ort dabei ist, der gern ein bißchen mehr hätte oder zum zentralen Ort aufgestuft werden möchte.

Bundesweit orientieren sich Raumordnung und Landesplanung an diesem System. Dezentrale Konzentration ist als Lenkansatz am ehesten geeignet, eine gleichwertige Entwicklung in allen Teilen unseres Landes zu ermöglichen. In Schleswig-Holstein - und das ist einzigartig in der Bundesrepublik - bedeutet die Einstufung als zentraler Ort die Zuweisung von zentralörtlichen Mitteln nach § 15 des Finanzausgleichsgesetzes. Damit werden die zentralen Orte in die Lage versetzt, Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur auch für die Bevölkerung ihrer Umgebungsgemeinden vorzuhalten. Hier ist unstrittig, daß es - auch wegen der Pauschalierung - inzwischen zu Ungleichheiten zwischen unterschiedlich starken und unterschiedlich engagierten zentralen Orten kommen kann. Und

natürlich gibt es Begehrlichkeiten bei solchen Orten, bei denen durch Zuzug der Bevölkerung in der Zwischenzeit Leistungen vorgehalten werden müssen, von denen sie früher nie gedacht hätten, daß diese auf sie zukommen würden.

Ein System zentraler Orte wird aber in seiner Funktion ad absurdum geführt, wenn das Netz immer enger geknüpft wird, wenn immer mehr von dem stets kleiner werdenden Stückchen des Gesamtkuchens erhalten und sie damit im Grunde genommen am Ende auch nicht wesentlich mehr haben, als sie heute schon haben.

Es gibt in anderen Bundesländern eine Diskussion, die darauf abzielt, eine Zentralfunktion nur noch höherstufig zu geben, also etwa ab der Ebene unserer Mittelzentren. Auf diese Art und Weise will man Impulsfunktionen und Verflechtung von Wirtschafts- und Siedlungsstruktur erkennbar in größerer Einheit miteinander ausrichten, als dies noch vor 30 Jahren der Fall war. Ich glaube nicht, daß sich dieses System auf Schleswig-Holstein übertragen läßt. Ich glaube vielmehr, daß unsere ländlichen Räume mit ihrer kleinörtlichen Aufteilung nach wie vor gezielter Unterstützung bedürfen. Diese Förderung und Unterstützung der ländlichen Zentralorte bleibt also auch bei uns in Schleswig-Holstein zukünftig sinnvoll und soll erhalten bleiben.

(Beifall bei der SPD)

Es gilt allerdings einer Frage nachzugehen, daß die unter Umständen planerisch sinnvolle Einstufung von Stadtrandgemeinde und Stadtkern automatisch jedesmal eine Dotation durch zentralörtliche Mittel bedeuten und zur Folge haben muß. Wer Kiel und Kronshagen miteinander vergleicht, wundert sich über das, was die einen sich noch leisten können und die anderen nicht.

(Beifall bei der SPD)

Es sei den Kronshagenern gegönnt, es sei auch den Strandern gegönnt, es sei auch allen anderen gegönnt, aber ob es sinnvoll ist, daß die in der Mitte liegende Stadt mit den großen zentralen Funktionen relativ soviel weniger bekommt als die anderen, das scheint mir eine Frage wert zu sein.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das ist kein Wunder!)

- Wenn Sie nicht dazwischenschreien würden, sondern sich im Ausschuß damit beschäftigen würden, wäre ich Ihnen dankbar, wenn ich Ihre Antwort dazu dann bekäme. Dann können wir ja darüber diskutieren.

(Beifall bei der SPD)

Da es nämlich kein idealzentralörtliches System gibt - hohe Einkommensteueranteile derjenigen Gemeinden, die wohlverdienende Bürger haben, gegenüber den Gemeinden, die sich auch mit den Bürgern zu beschäftigen haben, die weniger Geld haben -, muß dies ausgeglichen werden, wenn schon nicht idealtypisch, dann wenigstens in einem gerechten und fairen System.

(Beifall bei der SPD)

Zahlreiche Bundesländer beneiden uns in der Zwischenzeit um unsere vergleichsweise transparente und nachvollziehbare **Struktur**. Was früher als Nachteil gegolten hat, nämlich daß Schleswig-Holstein sich nicht zu einer Gebietsreform großen Stils durchringen konnte, deutet heute darauf hin, daß es als **Vorteil** von der Bevölkerung empfunden wird: kleinräumige Verteilung, überschaubare Räume, jeder kennt jeden; man kann miteinander kurze Wege haben, wenn es darum geht, Probleme zu lösen.

In dem vorliegenden Bericht haben wir auf eine ausführliche Erörterung der Einstufung in das zentralörtliche System zunächst bewußt verzichtet. Die aktuellen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden erfordern eine sorgfältige Überarbeitung, die wir an späterer Stelle vorzunehmen haben. Möglicherweise wäre es nur ein Schnellschuß ins Blaue gewesen, ohne statistische Untermauerung, und dafür wäre der Krach zu groß gewesen, die Fragen, die zu lösen gewesen wären, zu wichtig.

(Glocke des Präsidenten)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Frau Ministerpräsidentin, die Redezeit!

Heide Simonis, Ministerpräsidentin:

Eine Minute, Herr Präsident!

Wir wollen uns auf eine offene und ehrliche Debatte über das System der zentralen Orte, über ihre Einstufung ebenso wie ihre Abstufung, gründlich vorbereiten. Zur gegebenen Zeit werden wir Ihnen darüber berichten und mit Ihnen eine Debatte führen. Erst im Anschluß an diese Erörterung scheint es mir möglich zu sein, einen auf Konsens angelegten Vorschlag der Regierung für eine Aktualisierung des Systems mit seiner Einstufung sinnvoll vorzulegen.

Im Moment jedenfalls habe ich das Gefühl, daß auch die kommunalen Spitzenverbände eine solche Diskussion mit uns nicht mit einem Hüftschuß beginnen wollen. Deswegen bitte ich Sie an dieser Stelle noch um Geduld.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Storjohann.

Gero Storjohann [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! „Auf den letzten Drücker ist dem Parlament der **Raumordnungsbericht** vorgelegt worden. Ich finde das überhaupt nicht gut.“

(Beifall bei der CDU)

Das waren die Worte von Klaus Haller am 11. Dezember 1991. Ich glaube, in einer ähnlichen Situation befinden wir uns jetzt auch; letztes Mal drei Monate vor der letzten Landtagssitzung, dieses Mal drei Tage vor der letzten Landtagssitzung. Ich fordere Sie auf, aufzupassen, daß es beim nächsten Mal nicht drei Stunden vor der Landtagssitzung passiert.

(Beifall bei der CDU)

Formal ist die Frist natürlich eingehalten worden, aber eigentlich gehört es zur Vorlage, daß dem Parlament die Möglichkeit eingeräumt wird, diesen Bericht zu beraten und zu diskutieren. Die Beratung muß jetzt von einem Großteil anderer Abgeordneter vorgenommen werden, als bei seiner Entgegennahme im Parlament vertreten war. Ja, eine ganz neue Partei ist im Landtag vertreten,

(Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Neu?)

die ihn bei Abgabe noch gar nicht offiziell zur Kenntnis nehmen konnte.

(Zuruf: Eine neue Fraktion! - Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Schon alle über 40!)

Dieser Bericht ist in seiner Grundtendenz retrospektiv, was, wenn man es einmal positiv sieht, ja auch einigen Informationswert hat, besonders jetzt für die Neuen im Parlament. Schlimmer ist, daß bei einem Großteil der Daten eine gewisse „Veralterung“ festzustellen ist. Offensichtlich lag die Fertigstellung des Berichts deutlich vor dem Zeitpunkt seiner Veröffentlichung. Was die Landesregierung allerdings dazu veranlaßt hat, den Bericht so lange zurückzuhalten, liegt im dunkeln, es sei denn, man geht davon aus, daß der zu erwartenden Blamage angesichts der veralteten Statistik, die auch schon beim Landesraumordnungsplan nachgebessert werden mußte, ausgewichen werden sollte.

Sicher ist nur, daß ein Teil der statistischen **Datenbasis** auf Zahlen von **1992** beruht und damit die Bevölkerungsentwicklung und alles das, was auf dieser beruht, stark vom tatsächlichen Entwicklungsstand abweicht. Damit ist ein wichtiger Grundlagenteil der Raumentwicklung nicht aktuell erfaßt. Wie es auch im Vorwort zu dem Bericht heißt, konnten die neuesten Daten dann auch nicht mehr in die Überprüfung des zentralörtlichen Systems einbezogen werden. Diese Einbeziehung soll nun angeblich nach den Sommerferien in einem zusätzlichen Bericht geschehen. Wir sind darauf gespannt.

Wenn in einem Raumordnungsbericht dieses für Schleswig-Holstein so wichtige Thema des zentralörtlichen Systems weitgehend fehlt, stellt sich die Frage, ob die Landesregierung denn mit diesem Bericht überhaupt ihrer gesetzlich gesetzten Ablieferungspflicht nach § 20 des Landesplanungsgesetzes nachgekommen ist.

Daß dieser Landesraumordnungsbericht recht lange in irgendeiner Schublade gelegen haben muß, zeigt sich nicht nur an der überholten Statistikbasis, sondern auch darin, daß vor der Veröffentlichung auch nicht mit großer Sorgfalt durchkorrigiert

worden ist. Es fallen zum Beispiel Passagen auf, die für das Jahr 1994 das Präsens als Zeitform benutzen. Hierzu weise ich auf die Seite 21 des Berichtes hin.

(Zurufe von der CDU: Hört, hört!)

Wenigstens so hätte man doch dafür sorgen können, daß nicht der Verdacht entsteht, daß dieser Bericht schon sehr lange vorliegt.

In weiten Teilen des Landesraumordnungsberichts lobt die Landesregierung ihre Politik. Das ist menschlich, aber macht sie ja nicht richtiger. Für uns bleibt die Frage, ob die Gründung der **Landesentwicklungsgesellschaft** wirklich der große Wurf war, wie es hier dargestellt wird. Die Zukunft wird es zeigen. Zumindest im Bereich der WOBÄU macht der Staat als Großanbieter dem mittelständischen Wohnungsbau in diesem Land heftig Konkurrenz, und durch das der LEG zugefallene Flächenangebot der Landesgesellschaft und das angepeilte vernetzte Flächenmanagement sind die Konkurrenzbedingungen in diesem Land alles andere als ausgewogen und fair. Der Staat nähert sich auf diesem Gebiet, das nicht zu seinen ureigensten Aufgaben gehört, einer Monopolstellung. Daher bleibt für uns die Forderung nach Privatisierung der WOBÄU bestehen.

Auch das Lob für das **Landesentwicklungsgrundsatzgesetz** können wir so nicht nachvollziehen. Wir haben im vergangenen Jahr hier in diesem Haus unsere Meinung dazu deutlich zum Ausdruck gebracht. Das Gesetz ist vom Vorrang der Umwelt vor den Menschen und dem wirtschaftlichen Handeln geprägt.

Daß der Landesraumordnungsbericht außerdem an einigen Stellen bereits überholt ist, zeigen die Ausführungen auf Seite 34, in denen darauf hingewiesen wird, daß ein Regionales Entwicklungskonzept - REK - für die **Metropolregion Hamburg** erstellt werde. Dieses Entwicklungskonzept liegt inzwischen vor. Vom Umfang her muß es bereits bei der Auslieferung des Landesraumordnungsberichtes Ende Februar im Manuskript vorgelegen haben.

(Zuruf des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Ein so umfangreiches zweibändiges Werk mit vielen Taten hat meist eine nicht gerade kurze Druckvorlaufzeit. Diese Daten hätten also durchaus eingearbeitet werden können.

Gerade beim **Regionalen Entwicklungskonzept** fragt man sich, wo der Lebensraum für den arbeitenden Menschen bleibt. Wenn man sich einmal die Karte für den Kreis Steinburg näher ansieht, dann erkennt man, daß ein zusammenhängendes Gebilde von Naturschutzgebieten, Vorranggebieten und Biotopen den Lebensraum der dort lebenden Menschen sowie auch die Planungsmöglichkeiten zur Schaffung von Arbeitsplätzen einengt.

(Zuruf der Abgeordneten Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

In einigen Teilen ist der Landesraumordnungsbericht aber auch eine dankenswerte Fleißarbeit, da die Soll- und Ist-Zustände - ich nenne zum Beispiel die Kreisentwicklungspläne - sehr genau dargestellt werden. Auch die Kurzfassung des Raumordnungsverfahrens in Kapitel 2.5 ist eine dankenswerte Arbeit, weil damit eine gute Übersicht geboten wird.

Zum Kapitel 3 möchte ich ein bißchen näher auf die Seite 93 des Berichtes eingehen. Dort wird ausgeführt - die Frau Ministerpräsidentin sagte es ja bereits -, daß wir einen erheblichen **Flächenbedarf** für den **Wohnungsbau** haben werden. Das gilt insbesondere für den Hamburger Randbereich. Wir sollten uns künftig einmal auf den südholsteinischen Bereich oder auf den „Kraftgürtel“ einigen. Das macht unsere Region etwas stärker.

(Beifall des Abgeordneten Peter Lehnert [CDU])

Auf der Seite 93 des Berichtes wird ausgeführt, daß im Hamburger Nachbarraum nicht einmal 15 % des benötigten Baulandes durch konkrete Baupläne abgesichert werden. Gleichzeitig ist jetzt schon eine Flächenbevorratung von 60 % absehbar - das ist ein positives Signal -, aber andererseits heißt es dort: „Auch können sich vielerorts zum Beispiel aus ökologischen Gründen oder aufgrund langwieriger Planungsverfahren Engpässe ergeben.“ Das heißt, hier besteht entscheidender Handlungsbedarf. Der

Hinweis, daß die Kommunen ihre F-Pläne und ihre B-Pläne rechtzeitig aufstellen sollten, mag zwar richtig sein, aber ich muß sagen, daß die Kommunen guten Willen haben. Sie verzweifeln bloß an den langwierigen Verfahren, und diese Verfahren werden eindeutig durch diese Landesregierung mitbestimmt.

(Beifall bei der CDU)

Es wäre begrüßenswert, wenn wir in Zukunft den gesetzlich vorgeschriebenen Raumordnungsbericht zeitnah - auch mit neuestem Statistikmaterial versehen - erhielten und ihn rechtzeitig diskutieren könnten.

Zur weiteren Behandlung des Berichtes bitte ich um Überweisung der Vorlage an den Wirtschaftsausschuß, den Innen- und Rechtsausschuß und den Umweltausschuß.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Hay.

Lothar Hay [SPD]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bedauere es genauso wie mein Vorredner, daß der **Raumordnungsbericht**, der in jeder Wahlperiode einmal zu geben ist, nicht noch in der 13. Legislaturperiode diskutiert werden konnte. Allerdings bin ich der Meinung, daß der Zusammenhang dieses Berichtes zum **Landesraumordnungsplan** so gegeben sein muß, daß damit sehr sorgfältig umgegangen werden kann. Wenn man das im letzten Vierteljahr einer Legislaturperiode zu diskutieren gehabt hätte, wäre das für mich nicht gegeben gewesen. Ich gehe auch davon aus, daß gerade jetzt das neue Parlament mit sehr viel Schaffensdrang an die Umsetzung herangehen kann.

Im Raumordnungsbericht fehlt - wie schon 1992 - eine Überprüfung des Systems der **zentralen Orte**, die gemäß § 20 des Landesplanungsgesetzes erforderlich wäre. Die Koalitionsvereinbarung zwischen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN führt dazu auf Seite 45 aus - ich weiß, daß die Kolleginnen und Kollegen der CDU-

Fraktion das immer sehr aufmerksam lesen; trotzdem möchte ich es an dieser Stelle zitieren -:

„Eine umfassende politische Debatte über das im Grundsatz bewährte zentralörtliche System soll noch in diesem Jahr im Landtag geführt werden, wobei auch die Höhe der Zuweisung der zentralörtlichen Mittel an die einzelnen Orte entsprechend ihrer jeweiligen Zentralitätsstufe einbezogen werden muß.“

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das werden wir dann in diesem Jahr auch noch erleben. Wenn das auch im Rahmen einer Verordnung geschieht, gehe ich doch davon aus, daß das Parlament über seine zuständigen Ausschüsse an der Beratung entsprechend beteiligt werden wird.

(Martin Kayenburg [CDU]: Das glauben Sie doch selber nicht!)

- Herr Kayenburg, wir werden es dann ja erleben, ob Sie dabeisein werden.

(Lachen bei der SPD - Zurufe von der CDU)

- Herr Kayenburg, ich erinnere nur an die letzte Sitzung des Landesplanungsrates, an der nachweislich kein Vertreter Ihrer Fraktion teilgenommen hat.

(Martin Kayenburg [CDU]: Auch das ist ja nicht richtig! Herr Storjohann war dort!)

- Gucken Sie im Protokoll nach oder fragen Sie Frau Franzen, die damals Mitglied im Landesplanungsrat gewesen ist.

(Zurufe von der CDU)

Wir werden bei der Überprüfung des Systems der zentralen Orte vor allen Dingen die neuesten Prognosen zur **Bevölkerungsentwicklung** mit in die Diskussion sehr sorgfältig einbeziehen müssen. Das wird eine gewisse Zeit dauern, aber der Grundsatz, daß sich das **System der zentralen Orte** bewährt hat - das ist nicht nur deshalb so, weil

sich an diesem System auch bundesweit Raumordnung und Landesplanung orientieren -, muß dabei beachtet werden.

Die Frau Ministerpräsidentin hat schon darauf hingewiesen, daß gerade durch die dezentrale Konzentration am ehesten eine gleichwertige Entwicklung in allen Teilen des Landes erreicht werden kann. Aber wir sind uns dabei natürlich auch darüber im klaren, daß das ein Ziel ist und daß man ein Ziel nie vollständig erreichen kann.

Interessant ist, wenn man sich mit Kommunalpolitikern und Landespolitikern anderer Länder und Kommunen unterhält, daß nur in Schleswig-Holstein mit der Einstufung als zentraler Ort eine **Zuweisung** von finanziellen Mitteln nach dem **Finanzausgleichsgesetz** verbunden ist. Das wird auch in Zukunft deshalb von großer Bedeutung sein, weil der zentrale Ort, in dem er Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen für das Umland vorhält, von einem Teil der Belastungen freigestellt werden soll.

Allerdings muß ich an dieser Stelle auf eines deutlich hinweisen: Der Gesamtkuchen FAG ist nicht beliebig zu vergrößern. Wer vorschlägt, daß mehr Orte in Schleswig-Holstein eine Einstufung als zentraler Ort bekommen, muß entweder sagen, daß das Kuchenstück für jeden kleiner wird, oder er muß sagen, wer aufgrund der Bevölkerungsentwicklung oder anderer nicht mehr zutreffender Kriterien nicht zentraler Ort sein kann.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte an dieser Stelle - das gilt auch für die Kolleginnen und Kollegen in meinen eigenen Reihen - davor warnen, aufgrund falsch verstandener Fürsorge für den eigenen Wahlkreis in Populismus oder Opportunismus zu verfallen.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Wenn die Kriterien erfüllt sind, sind sie erfüllt! - Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

- Herr Kayenburg, im Pressespiegel habe ich am 3. Mai 1996 gelesen, daß Sie in der „Norddeutschen Rundschau“ folgendes ausgeführt

haben: Entwicklungen vor Ort seien vom Land überhaupt nicht berücksichtigt worden, blickt Kayenburg beispielsweise nach Brokstedt, das ländlicher Zentralort werden möchte.

Die Wünsche, ländlicher Zentralort zu werden, sind nicht auf Ihren Bereich beschränkt, Herr Kayenburg; dafür könnten auch Frau Röper und ich einige Beispiele nennen.

(Glocke des Präsidenten - Wortmeldung des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

- Ich werde gleich eine Zwischenfrage gestatten. - Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß der Kuchen „zentraler Ort“ nicht zu vergrößern ist. Wir müssen sagen, wo es Abstufungen gibt; dazu ist eine eingehende Diskussion erforderlich.

Präsident Heinz-Werner Arens:

Herr Abgeordneter Kayenburg, Sie haben jetzt das Wort für eine Zwischenfrage.

Martin Kayenburg [CDU]: Herr Hay, gelten Ihre Einlassungen auch für die Minister dieses Landes, und ist Ihnen bekannt, daß der Landwirtschaftsminister der Gemeinde Brokstedt anläßlich der Norla nicht nur große Hoffnungen gemacht, sondern darüber hinausgehende Vorstellungen geäußert hat?

Lothar Hay [SPD]:

Ich schätze den Landwirtschaftsminister sehr und hoffe, wenn er der Gemeinde Brokstedt große Hoffnung gemacht hat, daß er weiß, wie er diese Hoffnung erfüllen kann.

(Heiterkeit)

Ich gehe davon aus, daß Korrekturen im System der zentralen Orte nach sorgfältiger Abwägung vorgenommen werden. Das ist ein zu wichtiges Thema, als daß man hier hopplahopp Veränderungen vornehmen könnte.

(Holger Astrup [SPD]: Sehr gut!)

Der Raumordnungsbericht 1996 gibt Auskunft über den zu erwartenden Anstieg der Bevölkerungszahl

mit Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt, Arbeitsmarkt und Bildungsbereich. Wir werden bis zum Jahre 2010 knapp 100 000 zusätzliche Menschen in Schleswig-Holstein haben. Die Ministerpräsidentin hat schon darauf hingewiesen, welche hohen Anforderungen Landes- und Kommunalpolitik zu erfüllen haben, um für diese Menschen nicht nur zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, sondern auch eine entsprechende Versorgung mit Arbeitsplätzen und Bildungsangeboten zu realisieren.

Daß der größte Teil dieses Zuwachses im **Hamburger Umland** vonstatten geht, ist bekannt. Ich bin allerdings der Meinung, daß wir durch das Regionale Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg, durch den Landesraumordnungsplan und durch den in der Anhörung befindlichen Regionalplan für den Planungsraum I auf dem richtigen Wege sind, die entsprechenden Grundlagen zur Befriedigung des zusätzlichen Bedarfs zu schaffen.

(Beifall des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Gerade Schleswig-Holstein hat in der Vergangenheit beim **Wohnungsbau** zwischen den Jahren 1993 und 1995 Erhebliches geleistet, um nicht nur den Ersatzbedarf, sondern auch Neubedarf zu befriedigen. Wenn man das mit der Wohnungsbaupolitik des Bundes vergleicht, wenn es die dort überhaupt noch gibt, dann sind wir vorbildlich.

(Beifall bei der SPD)

Moderne Landesentwicklung erfordert auf allen Ebenen integrierte, Gebietsdenken und Ressortdenken überschreitende Lösungen. Erforderlich sind Dienstleistungen, die wirtschaftliche und infrastrukturelle sowie ökologische, soziale und kulturelle Aspekte im Verbund betrachten und miteinander in Einklang bringen. Die **Landesentwicklungsgesellschaft** ist dieses Dienstleistungsunternehmen. Sie ist erfolgreich gestartet und ist schon heute ein gesuchter Partner der Kommunen, um sie bei Entwicklungsaufgaben zu unterstützen.

Da gibt es einmal das Beispiel Wentorf bei Hamburg mit 2000 neuen Wohnungen. Gleichzeitig muß ich aber einräumen, daß die LEG nicht überall

bekannt ist. Da fängt man am besten vor Ort an. Die Ihnen sicherlich bekannte Gemeinde Flensburg ist zwar inzwischen auf dem Wege, Gesellschafter der LEG zu werden, hat aber noch nicht erkannt, welches Potential gerade die LEG darstellt bei den riesigen ungenutzten Bundeswehrflächen, die in meiner Heimatstadt vorhanden sind. Ich hoffe, daß durch die anwesenden Abgeordneten der Flensburger Kommunalpolitik einmal dargestellt werden kann, daß man dieses Instrument gebrauchen könnte. - Frau Spoorendonk nickt, dann sind wir auf dem richtigen Weg.

Die Frau Ministerpräsidentin hat schon auf das positive Beispiel der **interkommunalen Zusammenarbeit** zwischen Flensburg und Handewitt hingewiesen, die für das Land vorbildlich ist. Es gibt weitere Beispiele, so die Zusammenarbeit zwischen Högersdorf und Segeberg, die auch dank der Initiative meines ehemaligen Kollegen Arnold Wilken in die Wege geleitet wurde. Wenn allerdings die Zusammenarbeit zwischen Flensburg und Handewitt so positiv dargestellt wird, möchte ich nicht verschweigen, daß es nicht die Politik war, die dort den ersten Anstoß gegeben hat. Frau Ministerpräsidentin, Flensburg-Handewitt ist ja, wie Sie wissen, durch den Handball sehr bekannt geworden, und der Anstoß kam aus dem Bereich des Sports. Das wird von der Politik gern verschwiegen, aber hier steht jemand, der damals im Sport tätig war.

Gerade durch die Überwindung des Denkens in Gemeindegrenzen verliert der Kirchturm vor Ort an Bedeutung. Das ist der richtige Weg, um den Anforderungen, die im Raumordnungsbericht genannt worden sind, zu genügen.

Ein weiteres Stichwort ist die **grenzüberschreitende Kooperation** mit Dänemark, die Kooperation zwischen Wiedingharde und Tondern. Gerade die INTERREG-Programme dürften dazu beigetragen haben, die Kooperation von Gemeinden beiderseits der **deutsch-dänischen Grenze** zu intensivieren. Ich habe die Hoffnung, daß wir nicht zuletzt dank der Unterstützung unseres Ministers Gerd Walter und seines hohen Ansehens, das er auf beiden Seiten der Grenze genießt, auf dem langen Weg zu einer Euroregion ein gutes Stück vorangekommen sind, obwohl ich weiß, Frau Spoorendonk, daß wir von den **Euroregionen** an der deutsch-

niederländischen und der deutsch-belgischen Grenze weit entfernt sind. Man darf allerdings nicht die Hoffnung aufgeben, daß auch wir das trotz aller Vorbehalte, die es auf beiden Seiten nach wie vor gibt, schaffen werden.

Beim vorangehenden Tagesordnungspunkt ist unter anderem kritisiert worden, daß durch die Ausweisung von Eignungsräumen in unverantwortlicher Art und Weise in Privateigentum eingegriffen würde. Mir ist dabei aufgefallen, wie unklar wir mit der Begriffsverwendung umgehen. Interessant ist auch das, was sich auf Bundesebene abzeichnet, die neuen Tendenzen, die unter dem Eindruck der deutschen Vereinigung, des Zusammenwachsens von Europa entstanden sind. Wer einmal einen Blick in den **raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen** des Bundes wirft, wird feststellen, daß es dort neue räumliche Leitbilder gibt, die die Gesamtstrategie für Deutschland darstellen. Fünf **Leitbilder** sollen die zukünftige Raumstruktur kennzeichnen: Siedlungsstruktur, Umwelt und Raumnutzung, Verkehr, Europa, Ordnung und Entwicklung.

Ich möchte mich kurz mit zwei Leitbildern beschäftigen, zunächst mit dem Leitbild Siedlungsstruktur. Dort gibt es Überlegungen zum Städtenetz. Da fällt mir ein, daß wir so etwas in Schleswig-Holstein mindestens ansatzweise haben, wenn ich an K.E.R.N. denke. Ziel eines solchen Städtenetzes soll es sein, daß der Überlastung hochverdichteter Stadtregionen durch gezielte Entwicklung von **Entlastungsorten** entgegengewirkt werden kann. Daß Gemeinden, die nicht zum zentralörtlichen System gehören, 20 % ihres derzeitigen Wohnungsbestandes bis zum Jahre 2010 ausweisen können, zeigt, daß wir es erkannt haben, hier die Entlastungsfunktion aufzunehmen.

Im Leitbild Umwelt und Raumnutzung wird folgendes ausgeführt: Die nachhaltige Sicherung der Umweltpotentiale wird zu einer immer wichtigeren raumordnungspolitischen Aufgabe. Zur Verminderung und Vermeidung künftiger Raumnutzungskonflikte ist eine Vorsorgepolitik erforderlich. Die einzelnen Regionen müssen erkennen, daß ihre Umwelt ein wichtiger Standortfaktor ist und bleibt. Neben die Erhaltung und Sicherung der gegebenen Umweltqualität tritt als weitere raumordnungspolitische Aufgabe die Verbesserung der Umweltqualität.

Umweltbelastungen sind möglichst zu vermeiden, zu vermindern und Umweltschäden möglichst zu beheben. - Nun kommt der Satz, den ich vorhin schon zitierte: Die Schaffung eines großräumigen Biotop- und Freiraumverbundsystems wird als notwendig erachtet.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der CDU-Fraktion, die CDU auf Bundesebene ist weiter als Sie vor Ort. Sie sollten sich einmal mit ihren Bundeskollegen unterhalten; dann könnten wir sicherlich auch in eine sachbezogene Debatte eintreten.

Ich komme zum Schluß. Die entscheidenden Veränderungen, die in den zurückliegenden Jahren in Schleswig-Holstein eingetreten sind - die deutsche Vereinigung, die Erweiterung der EU in Richtung Skandinavien, der europäische Binnenmarkt, die Öffnung im Ostseeraum -, haben uns vor entscheidende Herausforderungen gestellt. Schleswig-Holstein wird aus den veränderten Rahmenbedingungen Konsequenzen ziehen. Wir sind auf dem richtigen Weg.

(Beifall bei SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW - Martin Kayenburg [CDU]: Auf welchem denn?)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Ich begrüße jetzt Schülerinnen und Schüler des Behring-Gymnasiums aus Großhansdorf auf der Tribüne. Herzlich willkommen!

(Beifall im ganzen Haus)

Das Wort hat jetzt der Herr Abgeordnete Hentschel.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will darauf verzichten, hier noch einmal den gesamten Raumordnungsbericht zu referieren. Statt dessen will ich versuchen, auf einige Fragen einzugehen, die sich mir bei der Lektüre dieses Berichts gestellt haben.

Ein Thema, das auftaucht, ist das Thema Wohnungsbau. Wir haben seit vielen Jahren das

Problem, daß wir neue Wohnungen brauchen. Wir haben sie in den letzten Jahren zum Teil deswegen gebraucht, weil wir aufgrund der deutschen Einheit einen erheblichen Zuzug gehabt haben. Unabhängig davon aber haben wir seit vielen Jahren das Phänomen, daß die Quadratmeterzahl beim Wohnungsraum pro Kopf der Bevölkerung unablässig zunimmt. In den siebziger Jahren lag die Zahl noch bei 25 m² pro Kopf der Bevölkerung. Mittlerweile liegt diese Zahl bei fast 40 m². Ein Großteil des Wohnungsbaues, der in den vor uns liegenden Jahren notwendig sein wird, ist nicht deswegen erforderlich, weil wir mehr Menschen haben werden, sondern weil der Quadratmeterbedarf pro Kopf wächst.

Angesichts des ständig wachsenden **Flächenverbrauchs** und der zunehmenden Zersiedlung stelle ich mir die Frage, ob wir in dieser Richtung weitergehen sollten oder ob wir uns nicht Gedanken darüber machen sollten, wie wir davon herunter kommen. Im Raumordnungsbericht steht dazu leider noch relativ wenig. Ich habe aber mittlerweile aus anderen Quellen erfahren, daß das Problem des zunehmenden Wohnungsbedarfs hauptsächlich auf die wachsende Zahl alter Menschen zurückzuführen ist, die in den großen Wohnungen, in denen sie früher mit Kindern gelebt haben, zu zweit oder allein weiter wohnen. Hierzu trägt auch bei, daß immer mehr Menschen in unserer Gesellschaft Eigentum haben. Wenn sie nämlich in ihren eigenen Häusern oder Wohnungen wohnen, dann wechseln sie die Wohnung nicht mehr, und es kommt dazu, daß zum Beispiel ein alleinstehender Mensch - Mann oder Frau - 30 Jahre allein in seinem eigenen Haus von 150 m² Größe wohnt.

Präsident Heinz-Werner Arens:

Herr Abgeordneter Hentschel, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Schlie?

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja.

Klaus Schlie [CDU]: Herr Kollege, sind Sie denn der Auffassung, daß wir über die Planungsinstrumentarien des Landes festlegen sollten, wieviel Wohnraum jedem zur Verfügung stehen sollte? Ansonsten

macht das, was Sie hier erzählen, ja wenig Sinn.

Ich glaube, daß man sich im Rahmen der Planung eines Landes, auch was die Flächenplanung betrifft, Gedanken darüber machen muß, wieviel Fläche wir brauchen und welche politischen Instrumente wir in Zukunft einsetzen wollen, um die Probleme, auch die Flächenprobleme, zu lösen. Aber darauf werde ich gleich noch zu sprechen kommen.

Ich will zunächst meine Ausführungen zum Wohnungsproblem zu Ende bringen.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Wenn es so ist - da fehlen mir die Zahlen; ich hätte gern auch einmal Zahlen aus Schleswig-Holstein -, wie ich es in einer Bundesstatistik gelesen habe, daß der Flächenbedarf bei Menschen im Rentenalter bereits bei über 80 m² liegt - gemessen am Bevölkerungsdurchschnitt bei mehr als dem Doppelten - während der Flächenbedarf bei den jungen Familien weit unterproportional ist, junge Familien zur Zeit also sehr wenig und alte Menschen sehr viel Platz haben, dann ist es Aufgabe der Strukturpolitik, sich die Frage zu stellen, ob es nicht auch sinnvoll ist, gezielt Angebote für alte Menschen - zentrumsnah, attraktiv - zu machen, um ihnen Alternativen zu bieten, und auf diese Weise Wohnungspolitik zu betreiben, anstatt sich immer nur die Frage zu stellen: Woher kriegen wir neue Flächen, und wieviel Geld müssen wir für neue Wohnungen ausgeben?

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ein anderes Thema, das im Raumordnungsplan angesprochen worden ist, ist die Entwicklung betreffend **Gewerbegebiete** und Wohngebiete, insbesondere in den Zentren und zentralen Orten. Wir stellen fest, daß wir im Land viel Fläche haben, daß die Flächen aber gerade da, wo die Entwicklung stattfindet, nämlich in den zentralen Orten und im Hamburger Randgebiet, knapp sind.

Ich war gestern auf einer sehr interessanten Veranstaltung der Akademie für Umweltschutz in Neumünster. Auf dieser Veranstaltung wurde über Leitbilder für ein zukunftsfähiges Schleswig-

Holstein diskutiert. Wir wissen, daß wir nicht nur in den nächsten 10, sondern in den nächsten 20, 30 oder 50 Jahren in dieser Gesellschaft einen erheblichen Strukturwandel vor uns haben. Wir wissen, daß wir mit den Ressourcen, mit der Energie und mit unseren Flächen, ganz anders umgehen müssen. Wir wissen, daß wir dazu neue Leitbilder brauchen. Darüber ist gestern geredet worden. Dazu sind einige interessante Sachen gesagt worden, die für eine nachhaltige Entwicklung wichtig sind.

Wir haben - so wurde gesagt - in einigen Bereichen erhebliche Fortschritte gemacht, insbesondere im Bereich Abfall, Luftimmissionen und so weiter, also da, wo man Filter einbauen oder Kläranlagen bauen kann.

In einigen Bereichen haben wir es lediglich geschafft, das Wachstum zu bremsen, so zum Beispiel im Bereich Energie. Da gibt es trotz Wirtschaftswachstums kein Wachstum mehr. Aber wir müssen in den nächsten Jahren noch zu dramatischeren Einsparungen kommen. Das hat auch die Bundesregierung in ihrer Leitlinie zur CO₂-Minimierung dargestellt.

Es gibt aber auch Bereiche, in denen es bisher überhaupt noch keine Kehrtwende, überhaupt noch keinen Fortschritt oder erkennbaren Wandel gibt. Dies sind - das ist uns gestern von den Fachleuten vom Wuppertaler Institut gesagt worden - insbesondere zwei Bereiche. Das eine - dazu habe ich eben schon etwas gesagt - ist der Flächenverbrauch. Dieser Landesraumordnungsplan und auch das Denken bei den meisten Politikern ist leider immer noch darauf ausgerichtet, daß Entwicklung Flächenverbrauch bedeutet, so wie man früher glaubte, daß Entwicklung mehr Energie bedeutet. Mittlerweile wissen wir, daß man für Entwicklung nicht mehr Energie braucht, sondern daß man sogar Energie einsparen und trotzdem entwickeln kann. Aber man glaubt immer noch, daß Entwicklung Flächenverbrauch bedeutet. Das ist ein Credo, das noch nicht gebrochen ist.

Das zweite Credo, das noch nicht gebrochen ist, ist: Entwicklung bedeutet mehr Verkehr. Wir wissen aber heute, daß dieses Credo, das aus dem letzten Jahrhundert stammt, in dem es Sinn machte, angesichts der ungeheueren Verkehrsströme, die sich entwickelt haben, in zunehmendem Maße fraglich geworden ist.

Wenn wir wissen, daß der **Verkehr** heute der am höchsten subventionierte Bereich unserer Gesellschaft ist und daß wir ungeheure Probleme mit den Staatsfinanzen haben, dann stellt sich allerdings die Frage, ob wir eine Zukunftsplanung darauf aufbauen können, daß immer mehr Verkehr produziert wird. Ich halte diese Frage gerade in diesem Zusammenhang, wenn wir über den Raumordnungsbericht sprechen, auch angesichts der Widersprüchlichkeiten, die hier richtig dargestellt worden sind, für wichtig.

Es ist richtig, daß einerseits dargestellt ist, daß wir sparen wollen, andererseits aber genau das Gegenteil immer noch praktiziert wird. Diese Widersprüchlichkeit, die sich in den Köpfen vieler widerspiegelt, auch in unseren, in der täglichen Praxis, kann nur überwunden werden, wenn es gelingt, auf Landesebene Konzepte zu entwickeln, die tatsächlich zu Veränderungen führen. Das heißt, das muß sich auch in den Landesplanungen wiederfinden; das heißt auch, es muß - wenn vielleicht auch nicht von heute auf morgen - zu Änderungen zum Beispiel im Landesentwicklungsgrundsatzgesetz kommen, in dem die Frage des Straßenbaues, die Frage der zukünftigen Verkehrsentwicklung noch nicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung dargestellt sind.

Wenn wir über diese Fragen hier reden, kann man nur mit Ernst Bloch sagen: „Visionen brauchen Fahrpläne“. In diesem Sinne wünsche ich mir, daß dieses Parlament in den kommenden Jahren dazu kommt, auch im Rahmen der Landesplanung Fahrpläne für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung dieses Landes zu entwickeln.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Dr. Happach-Kasan.

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der einmal in der Legislaturperiode vorzulegende Landesraumordnungsbericht soll Auskunft geben

über die räumliche Entwicklung des Landes und den Stand der Raumordnungspläne.

Die politischen Veränderungen in Mitteleuropa haben Auswirkungen auf die politischen Entscheidungsspielräume unseres Landes, die bis zum Fall der Mauer 1989 in seinen Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt waren. Auch die europäische Integrationspolitik wird über die Regionalprogramme zunehmend einen Einfluß auch auf die räumliche Entwicklung in unserem Land gewinnen.

Zu den Folgen der politischen Veränderungen gehören die starken Zuwanderungsgewinne Schleswig-Holsteins, die besondere Anforderungen an den Wohnungsbau, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur stellen. Weiter bedeutet die Verringerung der Bundeswehrstandorte durch die erforderliche Konversion und die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze eine besondere Herausforderung. Die grünen Vorstellungen vom bundeswehrfreien Schleswig-Holstein sind nicht von Realitätssinn getragen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Dahin geht doch die Realität! - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Quatsch!)

Parallel dazu ändert sich der Aufbau der **Bevölkerungsstruktur**. Dies führt dazu, daß vergleichsweise kurzfristig die Bildungseinrichtungen an den gestiegenen Bedarf anzupassen sind. Der wachsende Anteil älterer Menschen wird absehbar zu weiteren Anpassungen führen. Die Ausführungen von Herrn Hentschel sind in der Sache richtig; sie sind nur in der Raumordnung nicht zu bewältigen, sondern eine soziale Aufgabe, der wir uns werden stellen müssen.

(Beifall bei der F.D.P.)

Schon im letzten Bericht wurde aufgezeigt, daß seit 1988 ein stärkerer Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen war. Dieser Trend hat sich fortgesetzt. Es ist zu begrüßen, daß dieser Bericht als Grundlage eine aktualisierte Vorausberechnung der Bevölkerung gewählt hat. Ob dies allerdings eine derartig verspätete Vorlage in der letzten Legislaturperiode rechtfertigt, ist stark zu

bezweifeln. Wir müssen darauf drängen, daß wir rechtzeitig innerhalb der Legislaturperiode diese Berichte bekommen und diskutieren und beraten können. Insgesamt ist den Mitarbeitern der Landesplanungsbehörde Anerkennung für den sorgfältig erarbeiteten Bericht auszusprechen.

(Beifall der Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.] und Jürgen Weber [SPD])

- Dafür hat ansonsten niemand etwas übrig, lieber Kollege Wolfgang.

(Holger Astrup [SPD]: Wir halten das für eine Selbstverständlichkeit! - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Der Genosse Weber hat geklatscht!)

Das vom Bundeswirtschaftsministerium in Auftrag gegebene und 1995 herausgegebene Gutachten zu den „**Entwicklungsrisiken peripherer ländlicher Räume**“ macht deutlich, daß, bezogen auf Deutschland, unsere ländlichen Regionen besonders ungünstige Ausgangsbedingungen hinsichtlich ihrer Lage zu den Zentren und der Verkehrsanbindung haben. Die Lage des Arbeitsmarktbereiches Lübeck ist bei den vorgegebenen Kriterien gerade noch als im Mittel liegend zu bewerten, die von Husum und Flensburg dagegen als sehr schlecht, wenig besser als Schwedt oder Görlitz an der Grenze zu Polen. Die klassischen Trumpfkarten unserer ländlichen Räume, Arbeitskraft und Flächenreserven sowie herausragender Freizeitwert, reichen angesichts der Lohnkostenvorteile im benachbarten Ausland nicht mehr aus, um den Wettbewerb um Gewerbeansiedlungen dauerhaft bestehen zu können.

Vor diesem Hintergrund ist die von der Landesregierung betriebene und im Entwurf des Landesraumordnungsplans beschriebene Entwicklung des Ostseeraums zu einer Region mit eigener Identität richtig. Die Orientierung zum Ostseeraum trägt dazu bei, daß Regionen, die in Deutschland peripher liegen, in der Gesamtregion eine günstigere Lage und damit weitere Gestaltungsmöglichkeiten erhalten. Diese Politik sollte daher intensiviert und fortgesetzt werden.

In anderen Bereichen sieht die Bilanz ganz anders aus. Der Wohnungsbau kommt gerade in den Ballungsgebieten Kiel und Lübeck, in denen die

Wohnungen besonders dringend gebraucht werden, nicht voran.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Sehr richtig wird nicht nur auf die Verteilung von Arbeit gesetzt, sondern auch auf neue Arbeitsplätze. Aber wo sollen sie entstehen? In welchen Betrieben sollen sie entstehen, wenn sich gerade in Schleswig-Holstein die Regierungsparteien dabei überbieten, hochwertige Technologien abzulehnen? Es ist doch ein Signal, daß Herr Glotz in diesem Augenblick von seinem Posten als Sprecher der Bundestagsfraktion im Bildungs- und Forschungsbereich zurückgetreten ist.

(Holger Astrup [SPD]: Frau Kollegin, wenn Sie wüßten, welchen Grund er hat, würden Sie das nicht sagen!)

- Er hat das Handtuch geworfen, weil er weiß, daß es keinen Zweck hat, mit Ihnen darüber zu diskutieren.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Die positive Bewertung des Landesentwicklungsgrundsatzgesetzes wird von der F.D.P. nicht geteilt. Es ist im übrigen auch im neuen Entwurf des Landesraumordnungsplanes nicht zu erkennen, wie die Gleichstellung von Mann und Frau raumplanerisch verwirklicht wurde. Die Anregung von kommunaler Zusammenarbeit wird von uns begrüßt.

Die Analyse, daß „weiche“ Standortfaktoren bei der Ansiedlung neuer Betriebe immer wichtiger seien, war doch nur so lange richtig, wie die Lohnkostenvorteile im europäischen Ausland sich in Grenzen hielten. Das ist leider vorbei. In diesem Bereich zeichnet der Bericht ein günstigeres Bild der schleswig-holsteinischen Situation, als es den Tatsachen entspricht. Damit soll überdeckt werden, daß wesentliche Chancen auch für die Wirtschaft Schleswig-Holsteins in der Entwicklung der von den Regierungsparteien geschmähten Hochtechnologien liegen, Chancen, denen die Regierungskoalition ausschließlich den Ökolandbau entgegengesetzt. Ich bin nun gespannt, ob wir im nächsten Landesraumordnungsbericht vielleicht Auskunft über Hühnerhöfe in den Ballungszentren erhalten.

(Beifall bei der CDU - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Wahrscheinlich! - Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das wäre nicht das Schlechteste!)

Die letzte Landesregierung hat in der verkehrlichen Erschließung der Regionen -

(Glocke des Präsidenten)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Frau Abgeordnete, ich erinnere Sie an die Redezeit; sie ist abgelaufen.

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

ich komme zum Schluß - einen entscheidenden Faktor für wirtschaftliche Prosperität gesehen und die **A 20 mit westlicher Elbquerung** als Schlüsselprojekt betrachtet. So steht es im Bericht. Der Koalitionsvertrag spricht eine andere Sprache. Wir werden genau beobachten, was passiert.

Der Planungsraum I - die vier Hamburg-Randkreise - ist in Schleswig-Holstein der Raum mit größter Entwicklungsdynamik. Der Regionalplan wurde inzwischen vorgelegt. Er muß bereits geändert werden, um die Konversion des ehemaligen Bundeswehrstandortes Lanken zu ermöglichen.

Das regionale Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg weist aus, daß ein bedeutender Teil des Landes in seiner Entwicklung durch die benachbarte Hansestadt bestimmt ist. Für diese Region ist das Funktionieren der Zusammenarbeit lebensnotwendig.

(Beifall bei der F.D.P.)

Die Erfahrungen der Vergangenheit, die mangelnde Zusammenarbeit auf den Gebieten der Schul-, Abfall-, Verkehrspolitik geben wenig Hoffnung, daß in Zukunft eine bessere Zusammenarbeit verwirklicht wird. Die vehemente Ablehnung eines Nordstaates läßt nicht erkennen, daß die Herausforderungen der Zukunft wirklich erkannt worden sind.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Ich dachte eigentlich, daß die Debatte über den Nordstaat zunächst einmal beendet ist. Aber vielleicht habe ich das falsch beurteilt.

Wir haben es hier mit dem Raumordnungsbericht für die 13. Wahlperiode zu tun. Ich kann sagen, daß die Mitglieder des Landesplanungsrates den Bericht auf der Sitzung am 29. Februar bekamen. Damit meine ich - ich sage das, um etwas zu sticheln -, daß der Landtag, wenn er es denn gewollt hätte, den Bericht vor der Wahl hätte debattieren können. Ich will nicht weiter ausführen, was mein Vorgänger, Karl Otto Meyer, über die Arbeit im Landtag gegen Ende der Wahlperiode gesagt hat.

Ich werde auf einige Punkte im vorliegenden Bericht eingehen, die für den SSW von Bedeutung sind. Dabei ist es schwierig, eine Trennung zwischen der Debatte um den Entwurf des Landesraumplanes und diesem Bericht vorzunehmen.

Der SSW begrüßt, daß endlich eine Gesamtfortschreibung des Regionalplans für den Planungsraum V für die 14. Wahlperiode vorgesehen ist. Wir haben dies seit langem gefordert, weil der letzte Regionalplan, der das landesplanerische Grundkonzept für die Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland bildet, von 1975 stammt. Eine Fortschreibung ist also dringend geboten.

In Verbindung mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Dänemark wird die EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG erwähnt, die traditionell - so steht das in dem Bericht - „vor allem von der kommunalen Familie beiderseits der Grenze mit Leben erfüllt“ wird. Das ist richtig. Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist aber mehr als INTERREG. Grenzüberschreitende Planung ist angesagt und sollte stärker zum Ausdruck kommen. Ich kann genügend Beispiele dafür geben, daß Planung immer noch an der Grenze aufhört.

Noch etwas zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit! Thema ist aus meiner Sicht nicht die Bildung einer Euro-Region. Thema ist, daß **grenzüberschreitende** Zusammenarbeit für die Menschen im Grenzland von Bedeutung, wichtig ist, weil nur so die Grenze überwunden werden kann. Darum begrüßen wir, daß in dem Bericht ausführlich über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wie Wiedingharde-Tønder Marsch berichtet wird. Besonders hervorzuheben ist hier gerade die aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie, daß ein breiteres Entwicklungsspektrum als nur Wohnen und Gewerbe einbezogen wurde. Diese Arbeit wird unbürokratisch und erfolgreich vom Landwirtschaftsministerium unterstützt, was uns ein Amtsvorsteher während der NORLA - wo sich der Agrarausschuß ausführlich über dieses Projekt informierte - ausdrücklich bestätigt hat. Ich finde, man sollte immer wieder loben, wo es angebracht ist.

(Beifall bei der SPD)

Die Überprüfung des zentralörtlichen Systems wird in dem Bericht nicht angesprochen. Gesagt wird - das ist hier auch schon zum Ausdruck gekommen -, daß eine politische **Diskussion des zentralörtlichen Systems** auf parlamentarischer Ebene in dieser Legislaturperiode angesagt ist. Das unterstützt der SSW ausdrücklich.

Das zentralörtliche System behindert die Entwicklungsmöglichkeiten der ländlichen Gemeinden und muß deshalb aufgelockert werden. Das sagen mir Bürgermeister aus nicht zentralen Orten immer wieder. Wir dürfen bei der Förderung der Zentralorte die kleinen Gemeinden nicht vergessen. Es ist beispielsweise nicht sinnvoll, eine ausreichende Wohnraumversorgung nur in zentralen Orten und Stadtrandkernen zu schaffen. Mir wird immer wieder gesagt, daß die 20 % Wachstum für den Eigenbedarf in nicht zentralen Orten nicht ausreichend für die Deckung der künftigen Wohnraumversorgung ist. Mir sind darüber hinaus Fälle bekannt, in denen Gemeinden wegen bestehender Immissionskreise keine neuen Baugebiete für den eigenen Bedarf ausweisen können. Auch da muß aus unserer Sicht nachgehakt werden.

Das Landesentwicklungsgrundsatzgesetz wird im Bericht als Instrument der raumordnerischen

Planung hervorgehoben. Bei der Anhörung zu diesem Gesetz wurden Forderungen, die für den SSW wesentlich waren, als Änderungsanträge eingebracht, aber leider nicht angenommen. Diese Änderungsanträge hatten mit der Situation des ländlichen Raumes zu tun. In der Anhörung wurden diese Aspekte von der Akademie für den ländlichen Raum angesprochen. Ich vermisse in dem Bericht eine Diskussion dieser Punkte und hoffe, daß wir jetzt, da es um eine Änderung des zentralörtlichen Systems, eine Diskussion des zentralörtlichen Systems geht, darauf eingehen werden. Planung hat mit Zielsetzung zu tun. Planung soll Handlung erleichtern und Handlung vorantreiben. Darum sollten wir uns - das sehe ich ein - an das erinnern, was Erich Kästner einmal gesagt haben soll: „Je üppiger die Pläne blühen, um so verwickelter wird die Tat.“

(Beifall bei der SPD)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Es ist Ausschußüberweisung beantragt, und zwar - wenn ich das richtig verstanden habe - in den Umweltausschuß federführend und den Wirtschaftsausschuß mitberatend. Ist die Überweisung in einen weiteren Ausschuß beantragt?

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:
Innen- und Rechtsausschuß!)

- Innen- und Rechtsausschuß! - Dann wollen wir das der Vollständigkeit halber auch so machen.

Wer so verfahren will, Umweltausschuß federführend, Innen- und Rechtsausschuß und Wirtschaftsausschuß jeweils mitberatend, den bitte ich um Zustimmung.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Zur abschließenden Beratung!)

- Wie bitte? Melden Sie sich zu Wort, aber bitte vom Mikrofon aus!

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Ich bitte darum, daß der Bericht den Ausschüssen zur abschließenden Beratung überwiesen wird.

(Beifall)

Präsident Heinz-Werner Arens:

Ergänzend der Vorschlag: zur abschließenden Beratung! Wer so verfahren will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 2 auf:

Ausstieg aus der PVC-Produktion und -Verwendung

Antrag der Fraktionen von SPD und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/42

Änderungsantrag der Abgeordneten des SSW
Drucksache 14/82

Das Wort zur Begründung wird nicht gewünscht. Wir steigen in die Debatte ein. Ich eröffne die Aussprache. Der Herr Abgeordnete Wodarz hat das Wort.

(Beifall des Abgeordneten Klaus-
Peter Puls [SPD])

Friedrich-Carl Wodarz [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! 16 Todesopfer und mehr als 60 Verletzte nach der Brandkatastrophe in Düsseldorf lassen uns zum wiederholten Male die Diskussion um ein schon sehr lange umstrittenes Produkt führen, PVC, Polyvinylchlorid. In Schönbeck explodierte am 1. Juni ein Tankwagen mit Vinylchlorid: vorerst 17 Verletzte, die Gegend - insbesondere die Gärten - ist nachhaltig verseucht.

PVC ist einer der verbreitetsten und am besten untersuchten Kunststoffe. Zu 43 % aus Rohöl, aber zu 57 % aus Kochsalz gewonnen, ist dieser Stoff relativ preisgünstig herzustellen und weltweit auch reichlich verfügbar. PVC ist ein Werkstoff, an dem sich die Geister scheiden, ähnlich der Atomenergie mit einer mächtigen Lobby, denn es wird sehr viel Geld verdient. Wo viel Geld verdient wird, kommt gleich das Argument des Wirtschaftsstandortes Deutschland und die vermeintliche Furcht vor der Vernichtung der Arbeitsplätze.

Bevor ich auf die Gefahren für Umwelt und Mensch eingehe, lassen Sie mich die Enquetekommission des Bundestages zu diesem Thema zitieren:

„Abgesehen von Spezialprodukten mit besonderen Anforderungsprofilen kann man davon ausgehen, daß es für alle Anwendungen für PVC Werkstoffalternativen gibt,“

- jetzt folgt etwas ganz Wichtiges -

„die teilweise von den gleichen Herstellern angeboten werden, welche auch PVC-Produkte herstellen.“

Der Reigen PVC-haltiger Produkte geht über Kabelisolation, Profile im Hochbau, Fußbodenbeläge hinaus. PVC wird auch eingesetzt für Verpackung und - sicherlich nicht unbedenklich - für Kinderspielzeug und Haushaltsgeräte. Wir rühren also unseren Salat in PVC an.

Die Herstellung und Verarbeitung von **PVC-Produkten** ist in den vergangenen Jahren tatsächlich verbessert worden. Gleichwohl werden jährlich 330 t Vinylchlorid in die Luft entlassen - ein Stoff, der schon in geringen Konzentrationen krebsauslösend ist. Es gibt keinen medizinisch unbedenklichen Grenzwert für PVC.

Während man früher das giftige Cadmium als **Stabilisator** einsetzte, verwendet man heute Bleistabilisatoren. Ich denke, das ist ein sehr fragwürdiger Fortschritt.

Das Chlor wird durch Chlor-Alkali-Elektrolyse gewonnen. Eine Elektrolyse bedarf eines sehr hohen Energieaufwandes. Wir machen hiermit wieder einen sehr starken CO₂-Emitenten aus. 25 % - das sollte man sich einmal über die Lippen gehen lassen - des **Energiebedarfs** der gesamten chemischen Industrie geht in die PVC-Produktion.

Werkstoffliches Recycling ist grundsätzlich möglich, doch mit den üblichen Problemen und Nachteilen behaftet. Zum einen ist das sortenreine Sammeln schwierig, und das Rezyklat ist minderwertig und bedarf stets der Zumischung von neuem PVC. Zum anderen läßt die Langlebigkeit des PVCs, der PVC-Produkte - das sind zirka 28 Jahre - kein Abschätzen des Rücklaufs zu. Das

Ergebnis des **Recyclings** sind natürlich wieder PVC-Produkte, und somit beginnt die Problemkette von neuem. Also landen die PVC-Produkte im üblichen Hausmüll. Sie tragen zu 50 % des Chloreintrages bei.

Wieder ein wichtiger Punkt: Die Mehrkosten für die notwendige Entsorgung des Chlorwasserstoffs aus der Rauchgasreinigung - dies ist ja möglich - tragen in erster Linie die Verbraucher oder die öffentliche Hand, natürlich nicht die PVC-Produzenten.

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau übernimmt den Vorsitz)

50 % des Gewichtes eines PVC-Produktes machen die sogenannten Additive aus. Das sind Beimischungen wie Farbsegmente, Weichmacher, Flammschutzmittel, Stabilisatoren und einiges mehr. In der Verbrennungsanlage - da wird es dann kritisch - bilden diese Mischungen einen sehr tödlichen Mix. Es entstehen sehr große Mengen von Dioxinen und Furanen. Daß Dioxin ein Langzeitkiller ist, das wissen wir seit Seveso mittlerweile alle.

Nicht anders als in der Müllverbrennungsanlage verhält sich **PVC** beim **Brand** eines Gebäudes. In Düsseldorf entstand das verheerende Feuer durch Schweißfunkenflug in einer PVC-Dachrinne. Es heißt immer, es brenne nicht. Auch PVC mit feuerhemmenden Zusatzstoffen brennt bei den entsprechenden Temperaturen, oder es verschwelt oder setzt Salzsäuredämpfe frei, die stark ätzen und zum Tod durch Atemlähmung führen. Wir haben die Berichte aus Düsseldorf noch im Gedächtnis: Ein dichter schwarzer Qualm vernebelte die Rettungswege und ließ die Menschen darin elendig ersticken. PVC war es, das diesen Qualm so dicht werden ließ.

Die PVC-Industrie wird nicht müde zu betonen, daß bei der Verbrennung von PVC nur geringe Mengen an Dioxinen freigesetzt werden. Ich gehe davon aus, daß Sie alle die aufklärenden Schriften der Arbeitsgemeinschaft bekommen haben. Das sei auch in Laborversuchen nachgewiesen. Das ist richtig, aber das PVC in den Laborversuchen war sortenrein. Ich wiederhole nochmals: Es ist der **Verbrennungsmix**, der PVC zum Todescocktail macht, und nur im Mix kommen diese Produkte in Gebäuden vor.

Die Bauindustrie nimmt mit 60 % des Absatzes unter allen PVC-Produkten einen Spitzenplatz ein. Der Verband der Sachversicherer - mit Sicherheit kein Ökoinstitut - verläßt sich in dieser Frage schon lange nicht mehr auf die Beteuerung der PVC-Lobby und hat in seinen Richtlinien für den Brandschutz in Kabel- und Leitungsanlagen festgelegt, „daß in Bereichen mit Menschenansammlungen und unwiederbringlichen und hohen Sachwerten halogenfreie Sorten zu verlegen sind. Darüber hinaus empfiehlt die Organisation deren Installation auch in anderen Räumen“.

Die **PVC-freien Produkte** sind auf dem Markt oft nur unwesentlich teurer. Es ist ein Märchen, daß es gleich 80 bis 100 % teurer wird. Eine große Kölner Kabelfirma bietet derartige Kabel an und kommt zu dem Ergebnis - ich zitiere wieder, weil das immer zuverlässiger ist, als wenn man es selbst sagt -:

„Bei der Gebäudeinstallation macht dies etwa 5 bis 8 % mehr aus. Umgelegt auf die gesamten Baukosten liegt der zusätzliche Aufwand aber nur noch im Promillebereich.“

Es gibt also heute kaum noch wirtschaftliche Gründe gegen einen Ausstieg aus der PVC-Technologie; ich verweise auf die vielen Zitate.

Ökologische, gesundheitliche, aber auch Kostengründe bei der Entsorgung sprechen ganz klar gegen PVC.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

In einer umweltökonomischen Gesamtrechnung - wohlgemerkt: ökonomisch - fällt dieser Stoff in jedem Falle durch.

Ich bin noch recht neu in diesem Hause. Es ist mir aber nicht verborgen geblieben, daß schon 1993 nach dem Brand des Kunststofflagers in Lengerich mit übrigen weitgehend sortenreinem PVC-Stoffen in diesem Parlament über Konsequenzen diskutiert wurde. Frau Kollegin Schwarz, Sie forderten damals den besonnenen Mittelweg und wollten die Diskussion ohne Zorn und Eifer führen.

(Caroline Schwarz [CDU]: Das ist immer das Beste!)

Wenn Sie unseren Antrag durchlesen, stellen Sie fest, daß dieser Antrag frei von Zorn und Eifer ist. Ich halte ihn auch nicht für unbesonnen. Wir haben ganz bewußt zurückhaltende Formulierungen gewählt, die es eigentlich allen Mitgliedern dieses Hauses ermöglichen müßten, dem Antrag zuzustimmen. Wir wollen bundesweit schrittweise, aber konsequent aussteigen und im gleichen Zuge Ersatzproduktionen aufbauen. Damit sortenreines Recyclen von PVC möglich wird, fordern wir eine **Kennzeichnungspflicht** für PVC-haltige Produkte; die Entsorgungskosten müssen nicht die Verbraucher, sondern die Verursacher tragen.

Auf Landesebene können wir sofort reagieren, indem wir das PVC zukünftig zumindest aus öffentlichen Gebäuden verbannen. Die Wohnungsbauförderrichtlinien des Landes sollten dahin gehend modifiziert werden, daß sie den Ausschluß PVC-haltiger Produkte zur Bedingung machen. Vielen Menschen und wohl auch den Politikern sind die vielfältigen Gefahren, die von PVC ausgehen, oftmals im Detail nicht bekannt.

(Martin Kayenburg [CDU]: Haben Sie schon einmal in Brüssel nachgefragt?)

Daher müßte eine **Aufklärungskampagne** gefahren werden; ich meine, auch für Sie. Wir wollen die bestehenden und von uns geplanten Einrichtungen im Lande zur Entwicklung von Produktalternativen heranziehen.

Meine Damen und Herren, Ihnen liegt ein Änderungsantrag des SSW vor. Die Antragsteller schließen sich diesem Änderungsantrag des SSW an. Wir möchten allerdings das Wort „mittelfristig“ streichen und diesen Antrag zu unserem Antrag hinzufügen.

Ich würde mich freuen, meine Damen und Herren, wenn alle Fraktionen in diesem Hause - -

(Heiterkeit bei der CDU)

- Ich weiß gar nicht, was daran so lustig ist, Herr Geißler, aber Sie haben vielleicht eine andere Form vom Humor.

(Martin Kayenburg [CDU]: Gott sei Dank!)

- Gott sei Dank? Das weiß ich nicht; lassen wir es einmal darauf ankommen.

Meine Damen und Herren, ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und hoffe, daß Sie sich von mir haben überzeugen lassen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Matthiessen.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN]:

Frau Präsidentin! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Die chemische Industrie und auch die Herstellung von Kunststoffen spielt in der Bundesrepublik - wirtschaftlich gesehen - eine herausragende Rolle. Auch in Schleswig-Holstein gibt es eine **Grundstoffindustrie**. Insofern gilt es, auf ökonomische Belange Rücksicht zu nehmen. Das kann aber doch nicht bedeuten, daß man gar nichts tut. Der Umbau der Chemie hinsichtlich der halogenierten Kohlenwasserstoffe ist eine Aufgabe, die schon von Beginn an auf grünen Fahnen stand. Um so frustrierender ist es zu beobachten, daß auf diesem Gebiet kaum Fortschritte erzielt werden, daß Bonn keinen Druck auf die betroffene Industrie ausübt. Im Gegenteil, die Produktion und der Verbrauch chlorchemischer Produkte wachsen ständig an. Bezogen auf den Grundstoff Chlor haben wir einen Durchschnittsverbrauch von 60 kg pro Kopf der Bevölkerung pro Jahr. Mit 11,5 kg sind wir im PVC-Verbrauch absolute Weltmeister. Als Konsequenz daraus ergibt sich, daß im menschlichen Körper bereits annähernd 180 Chlororganika nachgewiesen worden sind.

Nebenbei: Die Bayer AG erwirtschaftete 1995 einen Gewinn nach Steuern in Höhe von 2,4 Milliarden DM. Zwar stellt Bayer selbst kein PVC her, ist aber in der besagten Grundstoffindustrie auch in Schleswig-Holstein engagiert. Ich sage das deswegen, weil es eine wirtschaftliche Bedeutung hat, wenn dort Eingriffe getätigt werden.

(Martin Kayenburg [CDU]: Die machen gar kein PVC!)

- Nein, die sind in der Grundstoffindustrie. Das habe ich soeben im Nachsatz gesagt; das wird Ihnen entgangen sein.

Die Zeche der Feier mit diesen Giftcocktails zahlt nicht die chemische Industrie, sondern zahlen andere, und zwar die Krankenkassen, die Berufsgenossenschaften und alle, die Müllgebühren bezahlen. Wie wollen wir das Leiden unter Allergien, Krebs, Immunsystemstörungen oder Krankheiten, die auf Störungen der Erbsubstanz zurückzuführen sind, eigentlich wirtschaftlich bewerten? Ich habe immer meine Probleme mit den großen ökonomischen Berechnungen. Zuletzt war es hochdramatisch in bezug auf die Brandopfer auf dem Flughafen in Düsseldorf. Das Feuer war relativ gering; tödlich waren die Ausgasungen der Kunststoffe.

Um in Düsseldorf zu bleiben: Dort konnte ein PVC-Kabelbrand bei der Telekom 1988 mit relativ geringem Aufwand gelöscht werden. Übrig blieb jedoch eine Dioxinverseuchung des Gebäudes, die eine dreijährige Sanierungszeit und 20 Millionen DM **Sanierungskosten** in Anspruch nahm. Das führt eben dazu, daß die DIN-VDE-Norm - ich glaube, der Kollege Wodarz hat es vorhin erwähnt - 0108T1.1 den Einsatz halogenfreier Bauteile - das sind im wesentlichen Kabel - für Gebäude empfiehlt, in denen Massenverkehr von Menschen herrscht, zum Beispiel in Krankenhäusern, Versammlungshäusern, Gastronomiegebäuden, Hotels und dergleichen mehr. Leider schreibt es diese DIN-Norm nicht verbindlich vor, was allerdings ein leichtes wäre. Hier gilt es, seitens der Landesregierung Einfluß dahin zu nehmen, die bestehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, wie es im Antrag ausgeführt ist. Das ganze ist vor dem Hintergrund zu sehen, daß jeder Kabelhersteller heutzutage bereits halogenfreie Kabel im Sortiment führt.

Noch ein Wort zu den **Kosten**! Die Kostenschere zwischen PVC-Kabeln und Polyäthylenkabeln - das ist in der Regel die Alternative - wird immer enger. Wir sind inzwischen bei 8 % angelangt, wie der Kollege Wodarz bereits ausführte. Das schlägt bei den Baukosten je nach Bauvorhaben dann nur noch minimal durch. Die Marktchancen dieser neuen Produkte sind ebenfalls untersucht worden. Sie liegen in den Zuwächsen um ein Fünffaches über denen der halogenierten Kabel. Im übrigen werden

in Berlin PVC-Kabel ab dem 1. Januar 1997 in öffentlichen oder öffentlich geförderten Bauvorhaben gänzlich verboten.

Nun komme ich zur **Müllverbrennung**. Da macht PVC ebenfalls gewaltige Probleme. Um den Temperaturbereich für die Synthese von Dioxinen und Furanen zu verkürzen, sind spezielle Verfahren entwickelt worden, wie die Absturzkühlung und dergleichen. Die Salzsäure trägt zur Korrosion bei. Technisch gilt das ganze als beherrschbar.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

- Ja, richtig. Technisch gilt das ganze als beherrschbar. Ich hebe im wesentlichen auf die Kosten ab. Trotzdem bleiben Probleme wie zum Beispiel die Schwermetallanteile, die Weichmacher und die ganzen Zusatzstoffe, wo wir einen derartigen Stoffmix haben, den wir in seiner ganzen Qualität gar nicht erfassen können. Das heißt, wir haben es hier wieder mit etwas zu tun, bei dem wir die Problematik überhaupt nicht überschauen.

Sieht man auf die **Herstellung**, muß man feststellen, daß Polyäthylen heute zwar 26 % mehr Energie in der Herstellung benötigt, daß davon aber der Prozeß-Energieanteil gegenüber dem PVC weitaus geringer ist. Das spielt dann auch in der Müllverbrennung eine gewaltige Rolle, was die Kosten anbelangt.

(Martin Kayenburg [CDU]: PVC wird recycelt!)

- Wir haben es hier aber auch mit der thermischen Verwertung - wie es so schön heißt - zu tun, und Polyäthylen hat 72 MJ/kg in der Herstellung, PVC aber nur 53. Das spielt also dann eine Rolle in der Verwertung von 43 zu 11 MJ/kg thermischer Nutzen. Das schlägt sich dann natürlich in den Kosten einer Müllverbrennung von 600 gegenüber 1500 DM/t nieder.

(Martin Kayenburg [CDU]: Ihnen ist wohl noch nicht klar, was da so teuer ist!)

- Entschuldigung, ich verstehe Ihren Zwischenruf nicht.

(Konrad Nabel [SPD]: Ist auch nicht notwendig!)

Was dabei aber nicht berechnet wird, ist, daß die Anlagenkonstruktion nicht der PE-Beseitigung geschuldet ist, sondern nur den Problemstoffen der halogenierten Kohlenwasserstoffe. Und damit liegen die Entsorgungskosten sage und schreibe über den Herstellungskosten, werden aber aus anderen Töpfen bezahlt und nicht dem PVC angelastet.

Ebenso wie über die Müllgebühren die Chlorchemie subventioniert wird - der Kollege Wodarz hat das ausgeführt -, tun wir es über den Strompreis. 25 % des Stroms der chemischen Industrie gilt der Herstellung von Chlor. Der Einkaufspreis der elektrischen Arbeit liegt aber nur bei einem Viertel dessen, was Sie und ich, was wir alle als Normalstromverbraucher an unsere EVUs entrichten müssen. Es gilt also hier in ganz besonderem Maße der Satz, wonach der Preis die ökologische Wahrheit sagen muß.

Oder wirtschaftlich gesprochen steht in allen Sektoren der Wirtschaft an, daß die Produktverantwortung sich von der Herstellung bis zur Rücknahme der Produkte erstrecken muß.

Nach diesem kleinen Einblick in grüne Wirtschaftsphilosophie will ich nun deutlich sagen, daß das über marktwirtschaftliche Mittel erreicht werden muß, daß das im Grunde Marktwirtschaft zu Ende gedacht ist.

(Lachen bei der CDU)

Das erwähne ich nur, weil ich als Nächstes von interessierter Seite sicherlich gleich wieder das Wort von der Überregulation höre. Wie der Staat das allerdings als bloßer Moderator bewältigen soll, dieser Staat, dessen Repräsentanten auf dem Parteitag der Besserverdienenden am letzten Wochenende ihre neo-libertären Urstände gefeiert haben, bleibt Kubickis Geheimnis.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat nun Frau Abgeordnete Strauß.

Roswitha Strauß [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Brandkatastrophe im Düsseldorfer Flughafen hat uns alle erschüttert. Die schlimmste Folge dieser Katastrophe sind die 16 Menschen, die dabei den Tod fanden. Darüber sind wir uns einig. Die Verquickung der PVC-Problematik mit dem Flughafenbrand in Düsseldorf impliziert die Behauptung, daß der Tod dieser 16 Menschen ursächlich durch die Verwendung von PVC als Werkstoff hervorgerufen worden sei. Ein Untersuchungsbericht, der diese Behauptung bestätigt, liegt nicht vor; im Gegenteil, alles, was dazu aus der Stadt Düsseldorf, von der Staatsanwaltschaft und aus dem Land Nordrhein-Westfalen zu hören war, entspricht dem nicht.

(Konrad Nabel [SPD]: Woran lag es denn?)

Es drängt sich daher leider der Eindruck auf, daß dieser Antrag nicht allein sachlich begründet ist, sondern daß diese Brandkatastrophe instrumentalisiert wird, um mit den so geweckten Emotionen Ihren durchaus nicht neuen politischen Forderungen Nachdruck zu verleihen.

(Beifall bei der CDU)

Diese Vorgehensweise halte ich erstens für schlechten politischen Stil, und zweitens dient sie keinesfalls einer sachlichen Diskussion.

(Konrad Nabel [SPD]: Die kann man von der CDU gar nicht erwarten!)

PVC ist seit über 50 Jahren ein **bewährter Werkstoff**, der weltweit Anwendung findet und weltweit hergestellt wird.

(Zurufe von der SPD: Schlimm genug!)

Außerdem wird er weltweit gehandelt. Das bedeutet doch, daß die Probleme, die durch die PVC-Herstellung und -anwendung entstehen - daran gibt es keinen Zweifel, und es gibt darüber auch keinen Dissens; die Frage ist lediglich, wie man damit umgeht -, selbstverständlich global und weltweit zu betrachten und zu lösen sind.

(Beifall bei der CDU - Detlef Matthisen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: DDT war auch weltweit verbreitet!)

Ein nationaler Ausstieg aus der Produktion und Verwendung von PVC, wie im vorliegenden Antrag gefordert, ist schon allein aus diesen Gründen weder sinnvoll noch möglich. Stellen Sie sich nur einmal die Anzahl von PVC-Produkten vor, auf die Sie ein Importverbot verhängen müßten, ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen und außenpolitischen Folgen, die ein solches Importverbot für unser Land hätte.

(Beifall des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Aber selbst unter alleiniger Betrachtung umweltrelevanter Gesichtspunkte ist das von Ihnen angepeilte Ziel eines nationalen Herstellungs- und Anwendungsverbots von PVC nicht sinnvoll, sondern kontraproduktiv.

(Konrad Nabel [SPD]: Einer muß anfangen!)

Es würde zugleich bedeuten, daß alle Anstrengungen für eine umweltgerechtere Herstellung und die Rückführung von PVC in den Wirtschaftskreislauf hinfällig würden.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nein!)

Was wäre die Folge? - Forschung und Anlagenbau und so weiter würden ins Ausland verlagert,

(Konrad Nabel [SPD]: Auch das noch!)

und als Ergebnis blieben nicht nur Tausende von Arbeitsplätzen auf der Strecke, sondern auch unsere Einflußnahme; und darum geht es doch wohl, wenn wir hier über Umwelt reden.

(Beifall bei der CDU)

Mit anderen Worten: ein klassischer Beitrag zum Thema Arbeit und Umwelt à la Rot-Grün!

Der Bund-Länder-Ausschuß Umwelt - als Kürzel BLAU genannt -, hat zur PVC-Problematik bereits

im Jahre 1990 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die alle zu PVC relevanten Fragen untersucht hat und deren Ergebnisse in den Beschlüssen der Umweltministerkonferenz vom November 1992 wiederzufinden sind.

Ein weiterer Bericht zum Stand der Umsetzung liegt seit Juni 1995 von der 44. Umweltministerkonferenz vor und kann von jedermann und auch jeder Frau nachgelesen werden.

Es gibt ja ganz klare Erfolge, und die Industrie hat sich angestrengt.

(Konrad Nabel [SPD]: Wir unterstützen doch nur die Anstrengungen!)

Sie haben das durchaus in einem Nebensatz erwähnt, Herr Kollege Matthiessen.

Ein Wort möchte ich an dieser Stelle zu den Kosten sagen. Der Kollege Wodarz hat einige Zahlen genannt, und auch Sie, Herr Matthiessen, haben dazu etwas gesagt. Ich möchte hier aus dem Bericht des BLAU zitieren. Das Umweltministerium Hessens hat eine Studie für alternative Produkte zu PVC erstellen lassen. Beauftragt war das Prognos-Institut. Aus dieser Studie möchte ich etwas zu den Kosten vorlesen:

„Die Ausschöpfung des ökologisch sinnvollen Substitutionspotentials von 70 % würde eine Nettokostenerhöhung von 36 % bewirken. Werden die kostenintensiven Substitutionspotentiale Fenster, Draht und Kabel ausgeklammert, so bewirkt die Ausschöpfung des ökologisch sinnvollen und ökonomisch moderaten Substitutionspotentials von 50 % eine durchschnittliche Nettokostenerhöhung des PVC-Bereichs um 4 %.“

Wenn man nun davon ausgeht, daß 60 % des PVC im Baubereich angesiedelt sind, dann können Sie sich ausrechnen, was dieser Teil Ihres Antrages bedeutet.

Um noch einmal darauf zurückzukommen: Es liegen wirklich alle möglichen Berichte vor. Jeder kann sie nachlesen. In diesem Sinne bietet der Antrag keinerlei neue Gesichtspunkte. Er ist in seiner Zielsetzung kontraproduktiv und produziert im

Ergebnis nur einen Verwaltungsakt. Das sollten wir, bitte schön, alle verhindern. Ich kann darin jedenfalls nicht die Aufgabe der Mitglieder dieses Hauses sehen.

Daher stimme ich auch dem ehemaligen Umweltminister Dr. Berndt Heydemann zu, der in diesem Hause am 24. März 1993 den Standpunkt vertreten hat - der Kollege Wodarz hat darauf schon hingewiesen -, daß es keinen Sinn macht, in dieser Sache „die 25. Bundesratsinitiative zu starten, nur weil die anderen 24 nicht zum Erfolg geführt haben“.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile das Wort der Frau Abgeordneten Dr. Happach-Kasan.

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Sprache, mit der dieser Antrag eingeführt worden ist, gibt zu denken: „Killer“, „Todesmix“, „Giftcocktails“, „Dioxinverseuchung“. Das ist der Sprachgebrauch.

(Zurufe von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Tatsachen!)

Und dann wird noch erwähnt, daß in der Industrie Geld verdient wird, und aus beidem zusammen kommt dann ein Verbotsantrag heraus.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mit Alternativen wird auch Geld verdient!)

So einfach ist rot-grüne Umweltpolitik!

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Herr Matthiessen, von einem Tierarzt hätte ich allerdings erwartet, daß Sie den Unterschied zwischen Vergiftung und Verseuchung in die Diskussion hineinbringen. Es würde den Naturwissenschaftlern im Parlament gut anstehen, wenn mit solchen Begriffen korrekt umgegangen würde. Sie haben eine bestimmte Bedeutung.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Es ist ein Unterschied, ob eine Seuche, eine Infektion oder eine Vergiftung vorliegt.

Ich möchte auf den rot-grünen Koalitionsvertrag zurückkommen, der, wie dargestellt worden ist, Druckfehler enthält, der aber auch einige sehr interessante Wortverbindungen mit der Silbe „Öko“ enthält. „**Ökobilanzen**“ kommen allerdings nicht darin vor. Das ist nicht verwunderlich.

(Glocke der Präsidentin)

- Nein, im Augenblick möchte ich keine Zwischenfrage beantworten.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie wäre so kurz gewesen!)

- Ich habe mit Frau Winking-Nikolay die Erfahrung gemacht, daß es sehr lange dauern kann. - Sie wollen sich Ihre Vorurteile erhalten. Da könnten Bilanzen störende Erkenntnisse vermitteln, die womöglich nicht in das historisch gewachsene Ökobilanzbild passen. Ihr Ziel ist es eben nicht, eine rationale zu verantwortende Umweltpolitik zu gestalten, die sich neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen öffnet. Vielmehr soll der rot-grünen Befindlichkeit entsprochen werden, ob es der Umwelt nützt oder nicht.

Mit ihrem gemeinsamen Antrag zum Ausstieg aus der PVC-Produktion und seiner Verwendung folgt die Koalition dem üblichen Verweigerungsschema. Dies wird vom vielfach zitierten Hamburger Umweltsenator (SPD) in trefflicher Weise kritisiert. Begreifen Sie doch endlich einmal, daß es für uns kein Zurück gibt in die Unschuld einer allein agrarisch organisierten Gesellschaft! Das geht nicht!

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber wir können dazulernen!)

PVC ist einer der ältesten Kunststoffe. Er wird seit mehr als 50 Jahren produziert. Das bedeutet, daß die Produktionsverfahren ausgereift sind, Erfahrungen mit seiner Handhabung bestehen, daß wir gelernt haben, mit seinen Risiken umzugehen und die Chancen zu nutzen.

(Zuruf des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Der Werkstoff hat bestimmte Eigenschaften, die ihn für verschiedene Anwendungen prädestinieren, für andere weniger. Dieser Werkstoff kann nicht getrennt von seiner Anwendung betrachtet werden. Genauso muß seine Recyclingfähigkeit mitbewertet werden. Für verschiedene langlebige Produkte gibt es inzwischen Recyclingkonzepte. Die Ökobilanzen zeigen, daß die Nutzung von PVC für langlebige Produkte in der Bauwirtschaft einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten kann. Der Werkstoff braucht für die Herstellung und Verarbeitung vergleichsweise wenig Energie, verursacht geringe Emissionen, hat eine gute werkstoffliche und rohstoffliche Wiederverwertbarkeit. Daher ist der Antrag auf Ausstieg aus der PVC-Produktion und -Nutzung umweltpolitisch verfehlt. Der Nachsatz, daß Substitutionsprodukte umweltverträglicher sein müssen, hat Alibifunktion. Denn wenn die Substitutionsprodukte nicht umweltverträglicher sind - Bilanzen wollen Sie ja gar nicht haben -, wollen Sie ja die PVC-Produktion trotzdem beenden.

Der Bund-Länder-Ausschuß Umweltchemikalien hat 1992 Handlungsempfehlungen gegeben, die inzwischen zumindest teilweise umgesetzt worden sind. Die Enquetekommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ lehnt in ihrem Abschlußbericht die **Substitution von PVC** ab und fordert eine Intensivierung des Recycling. Genau dies ist der richtige Weg. Die Politik hat die Rahmenbedingungen zu setzen. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz wird sein übriges tun. Im übrigen weiß ich nicht, warum wir hier über Müllverbrennungsanlagen diskutieren. Die Bundesimmissionsschutzverordnung hat sehr strenge Richtlinien, die von den Anlagen eingehalten werden. Wir wissen, daß sich Müllverbrennungsanlagen inzwischen als Dioxinsenken erwiesen haben. Verbote als Instrument der Umweltpolitik lehnen wir von der F.D.P. ab.

(Zuruf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Wir nicht!)

Die Substitution des Werkstoffes PVC ist nicht kostenlos zu haben. Die Prognos AG Basel schätzt die Mehrkosten eines Ausstiegs auf

6,6 Milliarden DM. Angesichts des enorm hohen Wohnungsbedarfs in Schleswig-Holstein widerspricht die Äußerung der neuen Ministerin für Wohnungsbau, insbesondere darauf achten zu wollen, daß nur Wohnungsbauvorhaben gefördert werden, die auf PVC-Nutzung verzichten, jeglicher ökologischen und ökonomischen Vernunft. Vor diesem Hintergrund ist es insgesamt nicht verwunderlich, daß andere Bundesländer ihre früher gefaßten Beschlüsse gegen die Verwendung von PVC-Produkten revidiert haben. Eine rot-grüne Regierung in Sachsen-Anhalt hat sich für die Einrichtung von PVC-Produktionen verwendet und entsprechende Förderanträge genehmigt und wird sie auch finanzieren.

(Zuruf von der CDU: Hört, hört!)

Die F.D.P. lehnt es entschieden ab, einen solch unsinnigen Verbotsantrag, wie Sie ihn vorgelegt haben, zu beschließen.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Ich finde, man sollte den Flughafenbrand von Düsseldorf aus der Debatte herausnehmen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Das, was passiert ist, ist schrecklich. Es geht darum, das Thema PVC, Produktion und Ausstieg aus der PVC-Produktion sachlich zu diskutieren. Darum jetzt gleich zu dem vorliegenden Antrag.

(Roswitha Strauß [CDU]: Der Anlaß ist aber der Flughafenbrand! Das ist ja das Beschämende!)

Ich muß es auch noch einmal sagen: Der ehemalige Umweltminister Heydemann hat - das habe ich eben auch noch einmal nachgelesen -, als zuletzt in diesem Hause eine Bundesratsinitiative die PVC-Problematik betreffend debattiert wurde, gesagt: Wir können auch nicht zum 25. Mal eine Bundesratsinitiative starten, weil die letzten 24 Mal nicht zum Erfolg geführt haben.

Es ist also nicht das erste Mal, daß man versucht, eine solche Initiative im Bundesrat einzubringen. Da kann man fragen: Ist die Situation heute anders? Haben wir heute neue Erkenntnisse, die man vor ein paar Jahren nicht hatte? Gibt es eine reale Möglichkeit, sich mit diesem Antrag im Bundesrat durchzusetzen? Wir vom SSW würden es wirklich begrüßen, wenn man es könnte.

Wir wissen alle, daß die Anwendung von PVC in unserem Wirtschaftskreislauf mit erheblichen Risiken behaftet ist. Hauptproblem in Verbindung mit dem PVC ist die **Entsorgung** der Produkte. Auch das ist schon angesprochen worden. Eine Verbrennung setzt giftige Gase frei, zum Schaden der Umwelt. Bei Deponierung stellt sich die Frage nach den Deponiekapazitäten. Eine zufriedenstellende Lösung ist dies nicht. Bei einer Zulassung der weiteren Verwendung von PVC-Produkten bleibt als gangbarer Weg nur das Recycling dieser Produkte.

Auch durch die sogenannten Weichmacher im PVC können Folgewirkungen für Umwelt und Menschen auftreten. In Deutschland ist die PVC-Industrie beim Recycling nach jahrelangem öffentlichen Druck ein Stück vorangekommen. Doch die Ergebnisse sind keineswegs berauschend. Es mangelt seitens der Bundesregierung an konkreten umweltpolitischen Zielvorgaben für die Industrie.

In Dänemark und in den Niederlanden hat man mit freiwilligen Vereinbarungen zwischen Industrie und Regierung in verschiedenen Umweltbereichen gute Erfahrungen gemacht. Sie dienen quasi als Ersatz für Verbote und auch als Ersatz für Ökosteuern. So gibt es in Dänemark im PVC-Bereich ein Abkommen zwischen der PVC-Industrie und der Regierung, die Recyclingquote von 1990 bis zum Jahr 2000 auf zirka 80 % zu erhöhen. Die Industrie hält sich bisher an die vorgegebene Zielsetzung. Langfristig will man dann von Regierungsseite darauf drängen, eine neue Vereinbarung zu treffen, die diese Quote noch erhöhen soll und die auch auf die Problematik der Weichmacher eingehen wird. Wir finden es wichtig, daß man den Ausstieg aus der PVC-Produktion in Zusammenarbeit mit der Industrie plant, so daß die Betriebe einen langfristigen Planungsrahmen haben, der ihnen erlaubt, sich schrittweise umzustellen und sich der neuen Situation anzupassen.

(Beifall bei der SPD)

Ein sofortiger Ausstieg, ein sofortiges Verbot würde in der jetzigen Lage nichts bringen. Bisher gibt es noch keine realistischen Substitutionsprodukte. Wir hoffen, daß Sie deshalb unserem Änderungsantrag, der vorhin schon umrissen wurde, zustimmen können. Wir meinen also, daß es wichtig ist, hinzuzufügen: Es wird angestrebt, in **Zusammenarbeit mit der PVC-Industrie** einen konkreten Plan zum Ausstieg zu erarbeiten.

Dem übrigen Inhalt des Antrags der Koalitionsfraktionen kann der SSW zustimmen. Eine Kennzeichnung der Produkte für den Verbraucher ist schon heute unbedingt erforderlich. Der Verbraucher muß wissen, was er kauft. Daß die Umweltkosten, also die Entsorgungs- und Verwertungskosten, im Produktpreis enthalten sein müssen, sollte in Zukunft für alle Produkte gelten, die negative Auswirkungen auf unsere Umwelt haben.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Kayenburg.

Martin Kayenburg [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Der Bewertung der Antragsteller muß ich nichts hinzufügen. Meine Vorrednerinnen haben das, wie ich finde, treffend gemacht. Ich denke, Sie sollten sich wirklich schämen, eine Katastrophe zum Anlaß zu nehmen für einen so nur ideologisch fixierten Antrag.

(Beifall bei der CDU - Widerspruch bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Ich will dem inzwischen zum Dauerzwischenrufer sich entwickelnden Herrn Nabel gern noch eine Antwort auf seinen Zwischenruf bei Frau Strauß geben. Denn nach allem Anschein ist es nicht PVC, Herr Nabel, sondern ein anderer Kunststoff gewesen, der verantwortlich war für die Auswirkungen des Brandes in Düsseldorf. Sie hätten sich einmal informieren sollen.

(Beifall bei der CDU)

Ich denke also, wer so handelt wie Sie, tut der Sache Abbruch und kann sicherlich keinen Konsens für seinen Antrag finden. Im übrigen ist hier darauf hingewiesen worden, daß der Bund-Länder-Ausschuß keineswegs den Ausstieg aus PVC empfohlen hat. Auch die **Enquetekommission des Bundestages** hat nicht den Ausstieg empfohlen, sondern war mehrheitlich der Auffassung, daß die ökologisch vertretbare **Verwertung und Entsorgung von PVC** möglich sei und intensiv weiterentwickelt werden sollte. Man setzt sich damit also durchaus auseinander. Allerdings kann eine Substitution von PVC, jedenfalls nach der Enquetekommission, nicht empfohlen werden. Im Gegenteil. Die Enquetekommission kommt sogar zu dem Ergebnis, daß gegebenenfalls eine Verschiebung des Problems eintreten würde, die zu größeren Belastungen für die Umwelt führen könnte und eine Verschlechterung des Ist-Zustandes darstellen müßte.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist eine Drohung der PVC-Industrie!)

- Entschuldigung, das ist das Ergebnis der Enquetekommission des Bundestages, die da heißt „Schutz des Menschen und der Umwelt“, Herr Kollege Hentschel. - Das weiß er möglicherweise nicht.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auf Druck der PVC-Industrie ist das zustande gekommen!)

- Also das wundert mich sehr, daß die Enquete-Kommission des Bundestages auf Druck der PVC-Industrie - auf Ihren Antrag hin - ein derartiges Ergebnis zustande bringt.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Uns wundert nichts mehr!)

Im übrigen würde das hier geforderte PVC-Verbot auch gegen **europäisches Wettbewerbsrecht** verstoßen,

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN]: Nein!)

und es würde einen Eingriff in die Handlungsfreiheit im EU-Binnenmarkt darstellen. - Natürlich! Schauen Sie sich nur mal den Bericht des Präsidenten der EU-Kommission vom August 1994 an, der da gesagt hat:

„Die Wohnungsbauförderrichtlinien des Landes Berlin sind seit einiger Zeit Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland.“

Diese Richtlinien sind einer Änderung unterworfen worden, und nun sagt eben diese Direktion, daß die Änderung gerade im Hinblick auf PVC und PVC-Verwendung genau untersucht und daß PVC als Baustoff und hinsichtlich des in Frage stehenden Bauvolumens sehr wohl in die Untersuchung einbezogen werden muß. Ich denke also, Ihr Antrag fordert zu einem Rechtsbruch auf und ignoriert europäisches Recht.

(Beifall bei der CDU)

Im übrigen stellt sich die Frage, ob Ihr Antrag nicht auch einen Eingriff in Eigentumsrechte darstellt. Mindestens stellt er einen Eingriff in das Recht am ausgeübten Gewerbebetrieb dar. Ich denke, auch dies sollten sich die Antragsteller sehr zu Herzen nehmen. Die Koalition beabsichtigt also wiederum, entschädigungslose Eingriffe in das Eigentum vorzunehmen.

Hinsichtlich **Ökobilanz** kann ich nur hinzufügen, das ist ausgiebig diskutiert worden. Offenbar gibt es gar keine komplette Ökobilanz, oder wenn Sie sie kennen, dann frage ich mich, warum Sie sie nicht vorgeführt haben. Wenn es aber keine Ökobilanz gibt, kann man nicht mit derartigen Behauptungen, daß PVC in dem von Ihnen skizzierten Umfang umweltschädlich sei, seine Rücknahme fordern.

Wenn die deutsche Enquetekommission zu dem Ergebnis kommt, daß eine umweltverträgliche Verwertung möglich sei, so weise ich Sie auf die Untersuchung eines holländischen Instituts hin, das im April diesen Jahres im Auftrag des Umweltministeriums der Holländer zu dem Ergebnis gekommen ist, daß der Einsatz von PVC bei Fensterrahmen, Abwasserleitungen,

Dachrinnen, Dachbahnen empfohlen wird. Das im April diesen Jahres! Ich denke, die Mentalität gerade in diesem Lande dürfte manchem unserer grünen Kollegen näherstehen als das, was wir als eine ordnungsgemäße Umweltpolitik betrachten. Im übrigen sind auch andere Bundesländer längst zur Vernunft gekommen. Denn Hessen, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen haben beispielsweise die Beschränkung gerade hinsichtlich des Wohnungsbaus aufgehoben.

Hinsichtlich Ihrer Behauptung, daß die Dioxine das Riesenproblem darstellten, verweise ich Sie nur auf die Untersuchungen, die nach Katastrophen bei Feuerwehrleuten und anderen stattgefunden haben. Es gibt keinen signifikanten Hinweis, daß hier Dioxinbelastungen, die auf PVC zurückzuführen sind, in größerem Ausmaß vorhanden sind.

Ich bin also der Auffassung, Sie sollten Ihren Antrag zurückziehen, weil Sie damit im übrigen mindestens drei große Fensterhersteller hier im Land über Gebühr belasten und Arbeitsplätze gefährden würden.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Wodarz.

Friedrich-Carl Wodarz [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Kayenburg, ich hatte wirklich darum gebeten, daß wir hier ohne Zorn und Übereifer darüber sprechen. Ich finde, für diesen Redebeitrag sollten lieber Sie sich ein bißchen schämen. Ich finde es in großem Maße zynisch zu sagen, daß die Menschen in Düsseldorf nicht an PVC gestorben seien. Das ist natürlich sachlich richtig. Nur: Richtig ist, daß die Menschen dort erstickt sind, und dazu kam es eben - das habe ich, wie ich denke, Ihnen vorhin ziemlich sachlich versucht zu erklären - durch diesen Mix, durch diese ätzenden Dämpfe und durch den dichten Qualm.

(Martin Kayenburg [CDU]: Das ist sachlich falsch!)

- Das ist nicht falsch, das ist richtig. Ich merke schon, Sie sind nicht lernwillig. Das macht ja nichts.

Ich möchte Ihnen noch eines sagen: Auch hinsichtlich der Substitution von PVC liegen Sie richtig. Da steht nämlich - -

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Herr Wodarz, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Frau Abgeordneten Strauß?

Friedrich-Carl Wodarz [SPD]:

Nein, ich habe gar nicht soviel Zeit. - Ich zitiere:

„Das Thema der **Substitution von PVC** wurde bei der Anhörung der Enquetekommission nur gestreift, da keine Hersteller von Alternativprodukten, die Auskunft zu Umweltrelevanz, Verwertungsstrategien und Entsorgungskosten ihrer Produkte hätten geben können, geladen waren.“

- Die waren gar nicht da, die wurden gar nicht gefragt. Also konnte natürlich auch keine Aussage darüber getroffen werden. Es gibt auch noch eine Alternativstellungnahme, eine Minderheitsstellungnahme; Sie haben nur aus der Mehrheitsstellungnahme zitiert. Diese Mehrheitsstellungnahme ist unter dieser Prämisse zustande gekommen. Ich denke, das ist ziemlich fahrlässig.

(Zuruf von der CDU: Nicht mit der SPD, Herr Kollege!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Frau Ministerin Birk.

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau:

Sehr geehrte Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich vertrete den Umweltminister, aber da wir heute viel über den Baubereich gehört haben, werde ich wohl auch in eigener Sache sprechen können.

Die Landesregierung begrüßt die Initiative der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Ausstieg aus der PVC-Produktion und -Verwendung, der wir uns annehmen werden. Leider

muß immer noch erst ein schwerwiegendes Unglück geschehen wie die Katastrophe in Düsseldorf, um der Öffentlichkeit deutlich zu machen,

(Empörung bei der CDU - Martin Kayenburg [CDU]: Das ist unredlich! Das hat doch nichts mit PVC zu tun!)

daß der Einstieg in eine neue **ökologische Stoffwirtschaft** heute begonnen werden muß.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das jedenfalls wird das vorrangige Ziel der Umweltpolitik der neuen Landesregierung sein. Ressourcenschonende und -sparende Produktionsverfahren sowie eine hohe Umweltverträglichkeit und die Recycelbarkeit der Produkte sind die Strategien auf dem Weg der ökologischen Erneuerung des Landes Schleswig-Holstein.

(Martin Kayenburg [CDU]: Dafür müssen Sie sich mal einsetzen!)

Meine Damen und Herren von der CDU und der F.D.P., das sind arbeitsschaffende und positive Perspektiven, für die es sich zu werben lohnt. An dieser Stelle bitte ich auch um Ihre Unterstützung, anstatt das Düsseldorfer Unglück zu mißbrauchen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Martin Kayenburg [CDU]: Das ist ja wohl ein dickes Ding! - Thorsten Geißler [CDU]: Unglaublich!)

Die Antragsteller haben die sachlichen Gründe für ihren Antrag hier bereits ausführlich dargestellt, deswegen möchte ich mich nur zusammenfassend wie folgt äußern. Chlororganische Erzeugnisse der Chemie haben sich schon längst als hochgiftig, krebserregend und erbgutschädigend - ein Aspekt, der heute zu kurz kam - herausgestellt. Die ökologischen Gefährdungen durch den Kunststoff **Polyvinylchlorid (PVC)** gehen weit über die chlororganische Grundsubstanz hinaus. Um PVC für die unterschiedlichen Einsatzbereiche nutzen zu können, müssen diesem Kunststoff - auch das wurde schon erwähnt - schwermetallhaltige Stabilisatoren, die berühmten Weichmacher, Pigmente und sogar

leider oft untaugliche Flammenschutzmittel zugemischt werden.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Im Anwendungsbereich kann PVC zu unterschiedlichen Belastungen führen - darauf wurde ausführlich eingegangen -, insbesondere zu Belastungen der Innenräume.

Wenn PVC brennt, wird - davor kann niemand die Augen verschließen - Salzsäure freigesetzt. Das führt zu den berüchtigten schwerwiegenden Reizungen und Verätzungen der Atemwege. Auch auf die im Brandfall eintretenden Korrosionsfolgen an Gebäuden und Installationen wurde eingegangen.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Die kostenaufwendige Sanierung hat die Sachversicherer schon längst dazu veranlaßt, daß Gebäude ohne PVC ein geringeres Versicherungsrisiko darstellen und deshalb anders versichert werden.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Außerdem entstehen die berühmten Dioxine und Furane. Auf diesen Stoffkreislauf möchte ich nicht weiter eingehen; es ist ein Armutszeugnis, daß man den Sachverhalt hier noch einmal richtigstellen muß.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Eine Analyse des PVC-Stoffstromes zeigt, daß die Herstellung, Verwendung und Entsorgung des Kunststoffes mit einer Vielzahl ökologischer, umwelthygienischer und humantoxikologischer Nachteile verbunden ist. Markt- und Bedarfsanalysen zeigen, daß heute der überwiegende Teil der PVC-Produkte durch andere Werkstoffe problemlos ersetzt werden kann. Das gilt insbesondere auch für den vielzitierten Bausektor.

Die Umsetzung funktioniert sogar lokal und nicht nur weltweit, wie hier von der CDU angemahnt wurde. Ich möchte ein Beispiel nennen. Ausgelöst

durch einen Parkhausbrand, bei dem katastrophale Dioxinkonzentrationen in den Brandrückständen gemessen wurden, hat die Stadt Bielefeld schon vor neun Jahren begonnen, **PVC im Baubereich** konsequent zu reduzieren. In Bielefeld sind heute 90 % der PVC-Produkte im Bausektor, das heißt Fenster, Fußböden, Tapeten, Dachrinnen und so weiter, durch andere Werkstoffe ersetzt, ohne daß merklich höhere Kosten oder andere Folgeprobleme entstanden sind.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um das Thema nachhaltige Entwicklung machen es die bekannten Fakten erforderlich, daß die PVC-Herstellung und -verarbeitung soweit wie möglich reduziert und PVC durch umweltverträgliche Materialien ersetzt wird.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

So ist beispielsweise Holz in vielen Bereichen allerdings nicht das einfache umweltfreundlichere Mittel.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Das gilt ebenso für bereits heute existierende umweltverträgliche Kunststoffe.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Um eine flächendeckende Reduzierung der Chlororganika zu erreichen, bedarf es allerdings des Einsatzes verschiedener umweltpolitischer Instrumente. Die Landesregierung wird sich auf der Bundesebene schnellstmöglich für eine **Kennzeichnungspflicht** - wie gefordert - für PVC-haltige Produkte einsetzen. Wir werden im Bundesrat initiativ werden, damit sämtliche PVC-Bauprodukte von den Branchen zurückgenommen und ohne finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hände verwertet und entsorgt werden. Diese Kosten müssen in den Produktpreis Eingang finden.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Leider hat die Bundesregierung bis heute die erforderlichen gesetzgeberischen Schritte zur Veränderung des Kunststoffes PVC nicht eingeleitet. Insbesondere hat es die Bundesregierung bislang unter Hinweis auf eine künftige - eine künftige! - EU-Richtlinie abgelehnt, die Kennzeichnungspflicht durchzusetzen.

Ich sage, weil verschiedentlich auf Herrn Heydemann Bezug genommen wurde -: Steter Tropfen höhlt den Stein. Die Zeit für die Umstellung ist jetzt reif. Erste Länderinitiativen vor wenigen Jahren haben immerhin bewirkt, daß das Recycling im Bereich PVC bundesweit begonnen wurde. Wenn wir einmal an die Asbest-Diskussion zurückdenken - wir sind damals in Deutschland taub gewesen für die Initiative in Schweden, die schon in den siebziger Jahren ein Verbot für Asbest im eigenen Land bewirkte.

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Das hat zur Folge gehabt, daß wir es jetzt mit teuren Sanierungen im Asbestbereich zu tun haben. Wenn ich an die Diskussion über FCKW erinnern darf: Auch da hieß es, ein Ausstieg sei nicht möglich. Nachdem ein Hersteller bahnbrechend den Weg mit der Unterstützung einer internationalen Umweltorganisation bereitet hat, waren innerhalb weniger Monate plötzlich alle Hersteller bereit, die notwendigen Schritte zu ergreifen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Deswegen begrüßt die Landesregierung die geforderte Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und wird die **Substitution** PVC-haltiger Produkte in den Wohnungsbaurichtlinien des Landes auf den Weg bringen. Hierzu - das ist selbstverständlich, Frau Spoorendonk - treten wir im Rahmen einer notwendigen Informationsoffensive in einen Dialog mit dem Handwerk, der Industrie, den Gewerkschaften, selbstredend den Umweltverbänden des Landes, um den notwendigen und sicher nicht einfachen Strukturwandel in Schleswig-Holstein umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Hierzu werden insbesondere die Entwicklung von Alternativen durch das von der Landesregierung vorgesehene Ökoinstitut sowie

die Beratung durch die Technologietransferzentrale für umstellungsbereite Betriebe gehören.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Frau Ministerin, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Frau Abgeordneten Strauß?

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau:

Ja.

Roswitha Strauß [CDU]: Frau Ministerin, wenn Sie PVC-Produkte aus öffentlichen Bauten verbannen wollen, ist dann von Ihrer Seite vorher sichergestellt, daß auch die Substitute, die verwendet werden sollen, einer ökologischen Bilanz unterzogen worden sind?

Ich möchte an dieser Stelle noch einmal deutlich unterscheiden - wir haben Verschiedenes vereinbart -: Zum einen ist beim Thema Landesbauten insbesondere das Finanzressort mit der Landesbauverwaltung gefordert, zum anderen geht es um die Wohnungsbauförderrichtlinien. Wir werden sorgfältig und Schritt für Schritt vorgehen. Ich kann Ihnen nicht versprechen, daß wir morgen keine einzigen PVC-Materialien beispielsweise im Kabelbereich mehr vorfinden werden. Selbstverständlich gehört zu der Überprüfung auch, was wir alternativ einsetzen, und wir werden nicht den Teufel mit Beelzebub austreiben.

Das verstehe ich unter Informationsoffensive und Dialog. Man wird sich über realistische Schritte unterhalten, aber wir werden das Thema nicht auf die lange Bank schieben, sondern wir wollen gerade im Dialog mit der Bauwirtschaft zu ganzheitlichen Lösungen gelangen. Dazu kann gehören, daß wir als allerersten und ziemlich schnell umsetzbaren Schritt fordern, daß die schon eingebauten PVC-Produkte mit einem verbindlichen **Recyclinggebot** versehen werden, und das soll auch im regionalen Verbund geschehen können.

(Glocke der Präsidentin)

Wie gesagt, wir wollen den Ausstieg nicht auf die lange Bank schieben und begrüßen es außerordentlich, daß wir hier zu einem konkreten Plan aufgefordert werden.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Frau Ministerin, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Frau Abgeordneten Dr. Happach-Kasan?

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau:

Im Hinblick auf die fortgeschrittene Redezeit würde ich meinen Redebeitrag gern zu Ende führen; es sind nur noch wenige Sätze.

Der Ausstieg aus der PVC-Produktion und -Verwendung ist ein wichtiger Schritt des **ökologischen Umbaus** durch Technologieentwicklung und Schaffung neuer Arbeitsplätze. Insbesondere im Handwerk und Mittelstand kann Schleswig-Holstein hier eine Vorreiterrolle spielen.

(Beifall bei SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Matthiessen.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Doktor, Frau Doktor! Ich kann vielleicht nicht so, wie Sie es hier getan haben, in dem elaboriertesten Code referieren oder die hochgestochendsten Fachtermini verwenden. Aber zwischen Intoxikation und einer Infektion kann ich sehr wohl unterscheiden. Ich denke mal, wir sind hier ja Volksvertreter. Wenn ich das Wort „Verseuchung“ verwende, dann ist das sehr wohl so zu verstehen, wie es im Sprachgebrauch üblich ist.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Sie haben kritisiert, daß ich die 2,4 Milliarden DM Gewinn der Bayer AG erwähnt habe, und das dahin gehend interpretiert, ich hätte etwas dagegen, daß Gewinne gemacht werden. So ist es ja nicht. Vielmehr habe ich etwas dazu gesagt, wie diese Gewinne zustande kommen. Ich habe gesagt: über die Müllgebühren, die wir alle bezahlen, und über die Stromkosten, die wir alle bezahlen. Das sind unsere Beiträge zu den Gewinnen der

chlorchemischen Industrie. Da störe ich mich allerdings in der Tat an der Höhe dieser Gewinne, soweit es diese Beträge einschließt. Das wollte ich nur noch einmal klarstellen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich denke auch, Ihr Moderator, Ihr neues Staatsverständnis, wird nicht in der Lage sein, hier steuernd einzugreifen; denn ich denke, so, wie Sie das interpretieren, wird der immer moderater moderieren.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Dr. Happach-Kasan.

(Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir können ja in der Mittagspause noch einmal darüber reden!)

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Nein, in der Mittagspause habe ich etwas anderes zu tun.

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte nur noch einmal darauf hinweisen, Herr Matthiessen - das ist bei dem Werkstoff PVC das Interessante -, daß die Internalisierung der Kosten, auch der Umweltkosten, bei einem solchen Werkstoff, der für größere Produkte verwendet wird, relativ gut möglich ist. Die Chance zur Internalisierung dieser Kosten sollten wir auch entsprechend nutzen. Dafür trete ich sehr wohl ein.

(Zuruf des Abgeordneten Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ich bedaure aber, daß uns Ministerin Birk leider nicht gesagt hat, woher sie denn weiß, daß sie nicht den Teufel mit dem Beelzebub austreibt. Woher hat sie denn diese **Bilanzen**? Sie will sie doch gar nicht! Wir brauchen aber diese Bilanzen, um wirklich rational entsprechend entscheiden zu können. Wir alle wissen, daß Holzschutzmittel ja

nun auch nicht gerade nur aus Wasser bestehen. Das sind teilweise sehr gefährliche Substanzen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die sind doch weitgehend überflüssig!)

- Die sind doch nicht weitgehend überflüssig! Gucken Sie sich das doch einmal an!

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, natürlich!)

- Das ist doch absoluter Unsinn! Sie können mir doch nicht erzählen, daß Holzschutzmittel im Außenbereich unsinnig seien! Das ist doch Quatsch! Entschuldigen Sie mal, es ist absolut unsinnig, was Sie da erzählen!

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Alte Fachwerkhäuser stehen seit Jahrhunderten ohne Holzschutzmittel! - Weitere Zurufe)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Entschuldigen Sie, Frau Dr. Happach-Kasan! - Ich bitte um etwas mehr Ruhe. Das Wort hat im Moment Frau Dr. Happach-Kasan.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Wir müssen uns in der Umweltpolitik vermehrt angewöhnen, mit rationalen, nachvollziehbaren Kriterien zu arbeiten und nach rationalen und nachvollziehbaren Kriterien zu entscheiden.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Richtig! - Zuruf der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Ich glaube, das Wort habe ich, Frau Fröhlich! - Einfach aus dem Bauch heraus die Entscheidung zu treffen, ist falsch und schadet der Umwelt mehr als alles andere.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe die Beratung. Es ist Abstimmung in der Sache beantragt worden.

Es liegt ein Änderungsantrag des SSW vor. Die Fraktion der SPD hat dazu den Änderungsantrag vorgelegt, das Wort „mittelfristig“ zu streichen. Können wir uns darauf verständigen, daß über beide Änderungsanträge zusammen abgestimmt wird? - Gut. Dann steht jetzt zunächst der Änderungsantrag des SSW zusammen mit dem Änderungsantrag der SPD zur Abstimmung, das Wort „mittelfristig“ zu streichen.

Wer für die Annahme dieser Änderungsanträge ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen! - Stimmenthaltungen? - Das ist gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU und der F.D.P. so beschlossen.

Dann lasse ich jetzt über den Antrag insgesamt in der so geänderten Fassung abstimmen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen! - Stimmenthaltungen? - Der so modifizierte Antrag ist mit dem gleichen Stimmenverhältnis angenommen.

Können wir vor der Mittagspause noch die Tagesordnungspunkte ohne Aussprache behandeln?

(Zurufe von der CDU: Nein!)

- Gut. Dann unterbreche ich die Beratung. Um 15.00 Uhr geht es weiter mit dem Tagesordnungspunkt 3.

(Unterbrechung: 13.06 bis 15.01 Uhr)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne unsere heutige Nachmittagssitzung.

Zunächst begrüße ich auf der Tribüne die 3. Inspektion der Unteroffiziersschule der Luftwaffe in Appen. Seien Sie uns herzlich willkommen!

(Beifall)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 3 auf:

Verkehrskonzept Westküste

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/63

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Dann gebe ich Herrn Abgeordneten Maurus das Wort.

Heinz Maurus [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eine der Leitvorstellungen zur Landesentwicklung ist es, gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes herzustellen. In einer arbeitsteiligen Wirtschaft ist eine gut ausgebaute **Verkehrsinfrastruktur** einer der wichtigsten Standortfaktoren; sie entscheidet über die wirtschaftlichen Zukunfts- und Wachstumschancen einer Region.

Aufgabe der Landesregierung ist es, durch klare konzeptionelle Vorgaben vor allem für wirtschaftlich weniger entwickelte Bereiche Zukunftsperspektiven zu entwickeln. Von daher fordert die CDU-Fraktion die Erstellung eines Verkehrskonzeptes Westküste, das sich auf Straße, Schiene - auch mit Brücken; ich spreche hier insbesondere die Hochdonn-Brücke an - und auch den Luftverkehr erstreckt. Ich möchte mich in meinem Beitrag vor allem auf die Verkehrsverhältnisse auf der Schiene sowie auf den Luftverkehr beziehen und dabei vor allen Dingen auf die Belange des Fremdenverkehrs als eines maßgeblichen Wirtschaftsfaktors an der Westküste hinweisen.

Rund 78 % der Schleswig-Holstein-Urlauber reisen mit dem Pkw in ihren Urlaubsort. Sie tun dies, da die **Bahnverbindungen** häufig nicht attraktiv und preisgünstig genug sind.

(Konrad Nabel [SPD]: Dann machen wir eben die Bahnverbindungen attraktiver!)

Daß Bahnfahren auf bestimmten Strecken zum Abenteuer wird und Service im wahrsten Sinne des Wortes ein Fremdwort darstellt, ist den Nutzern bekannt.

(Beifall des Abgeordneten Thorsten Geißler [CDU])

In der Vergangenheit haben Politiker und Touristen - und auch Touristiker - nicht mit Schelte der Deutschen Bundesbahn gespart. Seit Januar 1996 steht nun das Land Schleswig-Holstein für den **Regionalverkehr** in der Verantwortung. Das ist erst eine kurze Zeit her, und die Zustände sind - ich sage: noch - die gleichen. Wer mit einem modernen Fernreisezug aus dem Süden der Republik nach Hamburg kommt und dort in eine unserer Regionalbahnen Richtung Westküste steigt, fühlt sich abgehängt. Nach Hamburg beginnt bei der Bahn im wahrsten Sinne des Wortes Grönland: ältestes Wagenmaterial, undichte Fenster, teilweise geschlossene Toiletten und Gerüttel und Geschüttel bis zum Zielort mit durchaus schon vorher einplanbaren Verspätungen, weil die Diesellokomotiven auch noch aus Urgroßvaters Zeiten stammen.

An den Wochenenden könnte dem Fahrgast dann auch in diesem Jahr wieder folgender Aushang der Bahn AG begegnen, der im letzten Jahr mehrfach in den Zeitungen abgedruckt war. Darauf stand zu lesen:

„Die Deutsche Bahn AG weist darauf hin, daß es auf der Strecke Hamburg - Altona - Westerland aufgrund des Sonderangebotes ‚Schönes Wochenende‘ und des Schüler-Ferientickets voraussichtlich wieder zu erheblich überfüllten Zügen kommen wird. Aus Sicherheitsgründen dürfe Züge, die zu mehr als 200 % besetzt sind, nicht weiterfahren. Es ist von daher nicht ausgeschlossen, daß Sie Ihren Zug wieder verlassen und mit Schwierigkeiten bei der Fortsetzung Ihrer Reise rechnen müssen. Wir bitten um Verständnis.

Deutsche Bahn AG“

Gerade unter Berücksichtigung steigender Wettbewerbsanforderungen im **Tourismus** sind die derzeitigen Zustände nicht weiter haltbar und neben den Touristen auch den Pendlern auf dieser Strecke nicht weiter zuzumuten. Das alte Wagenmaterial ist endlich durch zeitgemäßes zu ersetzen. Um hinter Hamburg auch Fernzüge - ICEs - auf der Strecke der Marschenbahn einsetzen zu können, sind die Verhandlungen zur Planung der Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Esbjerg mit Dänemark

aufzunehmen beziehungsweise fortzusetzen. Weiter sind attraktive Querverbindungen - sowohl Straße als auch Schiene betreffend - in dem Konzept zu berücksichtigen.

Aber auch dem **Luftverkehr** kommt angesichts überfüllter Straßen und langer und zum Teil - wie eben ja auch ausgeführt - unbequemer Bahnreisen zunehmende Bedeutung zu. Die Luftfahrt ist weltweit ein bedeutender Faktor der internationalen, nationalen und auch regionalen Wirtschaftsstruktur. Sie ist für die Mobilität der Menschen und für die Wirtschaftskraft in der jeweiligen Region unverzichtbar.

(Beifall bei der CDU)

Neben einer Reihe von Verkehrslandeplätzen, wie zum Beispiel Husum, St. Peter Ording, Wyk auf Föhr, hat sich vor allen Dingen der **Flughafen Westerland** an der Westküste bedarfsgerecht entwickelt. Der Linienverkehr bindet von dort während der Saison die Städte Berlin, Frankfurt, Düsseldorf, Dortmund, Stuttgart, Nürnberg, München und Basel in der Schweiz an. Bei 80 000 Fluggästen im Jahre 1995 - und die Tendenz ist steigend - löst der Flughafen Sylt rund 44 Millionen DM Umsatz aus. 70 Dauerarbeitsplätze hängen von ihm direkt oder indirekt ab. Seine Unterstützung ist langfristig sinnvoll.

Zu einem Verkehrskonzept Westküste gehören der Vollständigkeit halber auch die **Fährverbindungen** von und zu den **nordfriesischen Inseln**. Auch diese Verkehrsverbindungen sollen in dem geforderten Konzept berücksichtigt werden. Ebenso wäre es sinnvoll, die Routen der Ausflugsverkehre darin darzustellen.

Ich bitte Sie, unserem Antrag zu folgen. Wir beantragen die Überweisung unseres Antrages an den Wirtschaftsausschuß.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile Herrn Abgeordneten Dr. von Hielmcrone das Wort.

Dr. Ulf von Hielmcrone [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich freue mich erstens, daß sich mein erster Redebeitrag in diesem Hause mit der **Westküste** beschäftigen kann. Ich stamme selbst von der Westküste

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

und bin als Kandidat angetreten, die Belange meiner Heimat, in der ich auch geboren bin, verstärkt innerhalb des Landes zu vertreten.

Deswegen freue ich mich zweitens auch, daß sich der Landtag mit einem Westküsten-Thema befaßt, und drittens schließlich freue ich mich, daß offenbar auch die CDU nunmehr die Westküste entdeckt hat;

(Widerspruch bei der CDU - Ursula Röper [CDU]: Immer schon!)

das war ja nicht immer so.

(Anhaltender Widerspruch bei der CDU)

- Also, davon habe ich an der Westküste nichts gemerkt.

Trotzdem sind Sie aber - und das sei Ihnen doch gesagt -, was die Westküste anbelangt, Spätberufene. Aber, bitte - besser spät, denn gar nicht. Es war ja die SPD, die mit ihrem **Westküstenprogramm** überhaupt erst die Möglichkeit für eine konzeptionelle Weiterentwicklung

(Beifall bei der SPD)

des bis dahin tatsächlich vernachlässigten Teils Schleswig-Holsteins eröffnete, der zwar nicht weitab liegt, wenn man einmal von Hamburg nach Norden blickt, der aber lange Zeit weitab von Kiel lag - weniger verkehrlich als vorstellungsmäßig.

Ich könnte Ihnen über die Gründe einen langen Vortrag halten, warum das so ist.

(Thorsten Geißler [CDU]: Nein, lassen Sie das mal!)

Das wissen Sie wahrscheinlich sowieso nicht und werden auch nicht zuhören. Das hat eine Menge mit der Sozialstruktur des Landes und damit zu tun, daß sich viele an der Ostküste uns an der Westküste - das haben wir eben wieder gemerkt - überlegen fühlen.

Der Antrag der CDU-Fraktion atmet ein wenig von diesem Geist, weil nicht registriert worden ist, wie es an der Westküste tatsächlich aussieht und wo die Probleme liegen. Die Westküste ist keine Terra nova, kein neues, weitgehend unbekanntes, von Ihnen vielleicht neu entdecktes Land. Sie hat ihre Probleme; das ist unbestritten. Diese Probleme resultieren zum Teil aber nicht daraus, daß man diese Region des Landes neu ordnen müßte wie ein neu entdecktes Gebiet, sondern daraus, daß dieser Teil des Landes schlichtweg über Jahrzehnte weitgehend vergessen worden ist, und daraus, daß die Entwicklung an der Westküste vorbeiging.

Das hat sich in der Tat massiv durch die SPD-Regierungen geändert. Das Westküstenprogramm und die Fachhochschule Westküste sind nur Beispiele, ebenso das BTG in Husum, das NIC und das ITAI in Niebüll, das Centrum für angewandte Technologien in Meldorf, von Itzehoe gar nicht zu reden.

(Frauke Walhorn [SPD]: Von Itzehoe wollen wir nicht reden?)

- Davon wollen wir reden, aber es ist so bekannt, daß ich es nicht extra erwähnen muß. - Nachhilfeunterricht brauchen wir also nicht. Wir waren und sind tätig, um die gleichen Lebensbedingungen zu schaffen.

(Beifall bei der SPD)

Wenn wir uns heute also Gedanken über ein **Verkehrskonzept** für die Westküste machen, muß festgestellt werden, daß es nicht darum gehen kann und darf, dieses Gebiet erneut isoliert zu betrachten. Das wäre der alte Fehler. Es muß vielmehr darum gehen, die Westküste eingebettet in die Gesamtstruktur des Landes zu sehen.

(Beifall des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Deswegen ist ein Verkehrskonzept speziell und nur für die Westküste nicht der richtige Weg. Wichtiger

sind Überlegungen, wie sich der Verkehr in Schleswig-Holstein überhaupt entwickeln wird und welche Rolle darin die Westküste spielt. Ein Beispiel, das mir Sorgen macht: Wird sich etwa ein Teil des Nord-Süd-Verkehrs, also des **Verkehrs von Skandinavien** in den mittel-, aber auch westeuropäischen Raum möglicherweise über eine Trasse Husum - Flensburg auf die A 23 verlagern? Das ist jetzt schon in Ansätzen erkennbar. Wie soll darauf reagiert werden? Wie wichtig oder sinnvoll kann eine **Elbquerung** sein, um die alte, klassische Verbindung der Westküste in die Benelux-Länder und in den westeuropäischen Raum zu beleben?

Es geht also um die Einbettung der Region in einen landesweiten Gesamtzusammenhang, der auch über die Grenzen blickt. Verkehr ist eben zum Teil auch Fernverkehr. Ich kann deswegen nur davor warnen, die Westküste oder einzelne ihrer Probleme isoliert zu betrachten. Auch die verkehrliche Entwicklung muß integrativ gesehen werden.

In diesem Zusammenhang wird ebenso zu fragen sein, wie sich die Wirtschaft an der Westküste unter den gegebenen Verhältnissen und in die Entwicklung des gesamten Landes integriert weiterentwickeln kann. Wo liegen ihre Potentiale? Wie sieht die Infrastruktur aus, die sie benötigt? Ein Beispiel: Braucht der **Fremdenverkehr** an der Westküste, der nur ein bestimmtes Marktsegment anspricht, wirklich eine **Autobahn** ins westliche Jütland, oder würde eine solche Autobahn nicht eher solch große, unter anderem landschaftliche Schäden anrichten, daß sie kontraproduktiv wäre?

(Beifall bei der SPD)

Genauso muß gefragt werden, welche Rolle die **Westküstenhäfen** im Zusammenhang einer landesweiten Entwicklung spielen können.

Eine Nachricht am Rande: Der **Hafen in Husum** hat im letzten Jahr nur einige tausend Tonnen weniger gehabt, als er gebraucht hätte, um als Seehafen anerkannt zu werden. Die Grenze liegt bei 500 000 t. Dies ist hauptsächlich durch eine Firma möglich gewesen, die ihre Waren aus dem ganzen norddeutschen Raum bezieht. Für sie ist die Nordsee auch eine wichtige Verkehrsachse, und Schleswig-Holstein hat nicht nur die Ostsee sozusagen als Mare nostrum, sondern liegt an einem weiteren Binnenmeer, das ebenfalls in Erinnerung gerufen werden muß.

Der Verkehr ist also ein Aspekt unter vielen, unbestritten ein wichtiger. Aber alle Aspekte müssen zusammen und in ihrer Wechselwirkung begriffen werden. Um auf diese Weise weiterzudenken, ist etwa auch der Entwurf des **Landesraumordnungsplans** ein wichtiges und richtiges Planungsinstrumentarium,

(Beifall bei der SPD)

in dem alle diese Einzelaspekte integrativ gesehen und entwickelt werden können und der deswegen auch als große Chance begriffen werden sollte und nicht als Teufelswerk zu verdammen ist, und zwar nur deswegen, weil einige wenige Aspekte nicht passen, ohne zu fragen, ob nicht genau diese Vorschläge auch wichtige Entwicklungspotentiale enthalten, über die nachzudenken sich jedenfalls lohnen würde. Ich denke beispielsweise an die **Ökoverbundsysteme**.

(Beifall bei der SPD)

Nun hat Herr Maurus heute morgen gesagt, der Volksmund sage schon, die Regierung klaue das Land. Nun, ich darf Sie verbessern: Es war nicht der Volksmund, sondern das ist von einem Bundestagsabgeordneten auf einem Kreisparteitag der CDU in Husum gesagt worden. Das ist nun aber noch nicht der Volksmund.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Unserer Meinung nach ist ein gesondert gesehenes und entwickeltes Verkehrskonzept für die Westküste nicht der richtige Weg, unzweifelhaft noch vorhandene Probleme anzugehen. Wir brauchen **integrative Konzepte**, wie sie in Arbeit sind. Das bedeutet allerdings nicht, daß es nicht Einzelprobleme gäbe; in dieser Hinsicht haben Sie durchaus recht. Ich meine aber nicht, daß wir derzeit oder in Zukunft eine Autobahn ins westliche Jütland brauchen, wohl aber, daß die **B 5** verbessert werden muß und daß wir auch im Raume **Hattstedt** und **Bredstedt** eine Ortsumgehung benötigen, die übrigens nach meiner Meinung den mit Recht strengen Anforderungen genügen würde, die in den Koalitionsvereinbarungen formuliert worden sind.

(Beifall des Abgeordneten Martin
Kayenburg [CDU] - Ursula Röper

[CDU]: Das ist ja interessant! Wo ist denn der Straßenbau?)

Wir brauchen auch Verbesserungen im **Schienenverkehr**, etwa den 8-Uhr-Zug von Husum nach Kiel, mit dem ich heute morgen gern gefahren wäre. Wir brauchen auch besseres rollendes Material auf der Marschenbahn. Wenn man nicht mit den ICE-Zügen fährt, die wir zum Glück haben, könnte man meinen, vielleicht durch irgendeine Zeit-Raum-Maschine versehentlich in der Transsibirischen Eisenbahn oder in einem besonders unbequemen Exemplar eines spartanischen Balkan-Expresses gelandet zu sein; den Orient-Express halte ich für luxuriöser. Aber vielleicht sollten wir das an der Westküste einmal gesondert als eine Art Abenteuerfahrt vermarkten.

Wir sollten an der Westküste sehr sorgfältig mit Forderungen wie der nach **Elektrifizierung der Marschenbahn** umgehen, die sicherlich wichtig genug ist. Ich persönlich möchte dazu noch sagen, daß wir hinterfragen sollten, ob wir die Bahnstrecke Tondern - Esbjerg tatsächlich brauchen. Das ist inzwischen wahrscheinlich eine ketzerische, aber notwendige Frage, denn auch unrealistische Forderungen schaden auf Dauer. Das sind aber Einzelfragen, die man noch erweitern könnte, die wir aber ernsthaft und nicht auf Zuruf diskutieren sollten.

In diesem Zusammenhang ist auch und vorrangig die Westküste gefragt und gefordert, die sich erst einmal über das im klaren sein muß, was sie tatsächlich will und welche Möglichkeiten sie hat. Das gilt etwa auch für den **Nahverkehr**, und zwar sowohl für den ÖPNV als auch für den SPNV. Ich gebe Ihnen recht, daß wir von der Westküste in der Tat gefordert und gefragt sind, sowohl in Nordfriesland als auch in Dithmarschen, denn wir haben gemeinsame Interessen und sollten uns als Region verstehen und begreifen, die nicht losgelöst, sondern in die anderen Regionen integriert, eingebunden werden sollte. Die Lösungen liegen nicht in gesonderten und nichtintegrierten Ad-hoc-Konzepten.

Im folgenden sind wir uns wieder einig: Auch wir beantragen die Überweisung des Antrages an den zuständigen Ausschuß, der sich mit dem Gesamtkomplex befassen kann. Dort sollte die Regierung auch über die einzelnen Maßnahmen und Entwicklungen berichten, damit auch die

Spätberufenen einen Überblick haben, so daß wir uns alle zusammen über gemeinsame Vorschläge, Pläne und Entwicklungen freuen können. Unabhängig davon muß die Region in diesen wichtigen Fragen aber zusammenfinden.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Fröhlich.

Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich freue mich natürlich auch immer, wenn ich in Kiel zugunsten der **Westküste** reden kann. Deswegen spreche ich zu diesem Thema und nicht Martin Hentschel, wie es von den Fachzuständigkeiten her eigentlich der Fall wäre.

Wie Sie vielleicht wissen, bin ich immer noch Kreistagsabgeordnete in Nordfriesland, was ich sehr gern bin. Nichts gegen die Würde dieses Hohen Hauses, aber auch das, was dort geschieht, läßt sich bezüglich der Würde und Lebensfreundlichkeit durchaus mit dem messen, was sich hier abspielt.

Zur **Verkehrssituation** an der Westküste: Es ist ja schön, daß dieses Thema nun auch von der CDU-Fraktion noch einmal wiederentdeckt wird. An Ihrem Antrag, Herr Maurus, stört mich aber das schöne Nebeneinander von allem möglichen. Dann wird natürlich nichts verwirklicht werden; das ist klar. Was wir an der Westküste unbedingt brauchen, ist eine **Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs** in Gänze. Es wird Sie nicht überraschen, daß ich das fordere, aber ich sage dazu ganz unmißverständlich: Wir müssen wahrscheinlich Prioritäten setzen, sonst kriegen wir das nicht zurecht. Sie sagen zu Recht, daß fast 80 % der Urlauberinnen und Urlauber mit dem Auto angereist kommen. Das ist schlicht gesagt eine Katastrophe. Die Luftwerte in Westerland sind so schlecht wie in der ganzen Bundesrepublik nicht.

(Zurufe von der CDU: Oh, oh!)

- Nein, das stimmt nicht ganz, aber sie sind so schlecht, wie Sie es sich nicht träumen lassen. Sie sind schlechter als der Bundesdurchschnitt, so wie

Schleswig-Holstein auch CO₂-mäßig schlechter dasteht als im Bundesdurchschnitt, obwohl unsere Lage zwischen den zwei Meeren etwas anderes nahelegen sollte.

Das muß man ganz deutlich so feststellen, und das hat in erster Linie und fast ausschließlich mit dem **Autoverkehr** zu tun. Da können Sie nun lachen oder auch nicht, das ist mir egal. Aber immerhin hat Ihr Bundeskanzler eine 25prozentige **CO₂-Minderung** bis zum Jahre 2010 angekündigt, und wenn das so weitergeht - wenn Sie nicht konsequenter werden, Herr Maurus, dann wird das so weitergehen -, wird es zu keiner Reduzierung kommen.

Ich will nun sagen, was konstruktiv aus unserer Sicht in Sachen Verkehrsentwicklung an der Westküste zu tun ist. Herr von Hielmcrone hat dankenswerterweise den ganz großen Rahmen schon dargestellt. Das will ich nicht mehr tun. Ich will aber auf ein paar nordfriesische Besonderheiten zu sprechen kommen.

Da ist die **Bahnstrecke St. Peter-Ording**. Die Bahnstrecke St. Peter-Ording kommt jährlich wieder ins Gerede, weil es immer wieder heißt, daß sie stillgelegt werden müßte. Das hat damit zu tun, daß sie systematisch schlecht betrieben wird.

(Unruhe - Glocke der Präsidentin)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Entschuldigung, Frau Abgeordnete Fröhlich. Ich möchte die Damen und Herren bitten, ihre Gespräche draußen zu führen. Es ist sonst sehr schwer, Frau Fröhlich zu verstehen.

Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Ja, ich merke auch schon, daß ich immer lauter rede.

Die Bahnstrecke St. Peter-Ording wird insofern schlecht betrieben, als zum Beispiel zumindest zeitweise parallel ein Busverkehr eingerichtet ist. Das ist natürlich tödlich für die Bahnstrecke. Außerdem werden Haltestellen abgebaut, was für die Nachfrage nach dieser Bahnstrecke ebenfalls tödlich ist, und zudem sind das Schienenmaterial und auch das Wagenmaterial so veraltet, daß nur

sehr geringe Geschwindigkeiten gefahren werden können.

Hier könnte man ohne große Schwierigkeiten Verbesserungen erreichen, die gar nicht einmal soviel Geld kosten, und man könnte auf diese Weise langfristig diese Strecke sichern, und zwar keineswegs nur für den Ferienverkehr, sondern auch für das, was sich in Nordfriesland tagtäglich für seine ganz normalen Bewohnerinnen und Bewohner abspielt.

Ich behaupte: Eine Region ist nur dann für Gäste interessant, wenn sie auch lebens- und liebenswert für die Leute ist, die in ihr zu Hause sind und zu Hause sein wollen. Soviel zur Bahnstrecke St. Peter-Ording.

Zur Strecke und zum veralteten Wagenmaterial auch der **Marschenbahn** ist folgendes zu sagen: Wenn es nicht Westerland gäbe und den erzwungenen Autotransport nach Westerland, der einfach ganz viele Leute auf diese Bahnstrecke zwingt, dann wäre diese Strecke längst stillgelegt. Das kann man zumindest am Wagenmaterial sehen. Es ist eine Zumutung, was uns da täglich von Hamburg zugemutet wird.

Aber was noch viel schwerer ins Gewicht fällt, sind die veralteten **Lokomotiven**, die dort fahren.

(Holger Astrup [SPD]: Und die Lokführer!)

Es sind Dreckschleudern erster Güte; das will ich hier ganz deutlich sagen. Und ich nehme damit eine Aufforderung des Jugendkreistages Nordfriesland an die Deutsche Bahn AG auf, sich an dieser Stelle intensiv um eine Verbesserung der Situation zu bemühen. Ich finde, es würde dem Landtag von Schleswig-Holstein gut anstehen, ein solches Ansinnen des Jugendkreistages Nordfriesland zu unterstützen.

Man könnte, indem man dort **moderne Zugmaschinen** einsetzt, innerhalb von fünf bis sieben Jahren den Anschaffungspreis einer solchen Maschine allein durch deren **Energieeinsparung** erwirtschaften. Das sind wichtige Zahlen, die sich die Deutsche Bahn AG endlich einmal zu Gemüte führen sollte, damit wir hier aus dem energiepolitischen Steinzeitalter herauskommen.

(Unruhe und Zurufe von der CDU)

Ich will das nicht weiter aufsplitten in - ich sage es einmal so - einen alltäglichen Bewohnerverkehr und den **Ferienverkehr**. Aber wer sich über die Verkehrssituation in Nordfriesland - und dann noch angestoßen von der CDU - Gedanken macht, kommt natürlich an der **Strandbefahrung in St. Peter-Ording** überhaupt nicht vorbei. Auch da gilt natürlich: Touristen, Gäste, Feriengäste müssen durch vernünftige öffentliche Personennahverkehrskonzepte gelockt und beworben werden. Das heißt, sie müssen mit der Bahn anreisen können, vom Vermieter abgeholt werden und angemessene Angebote vor Ort bis hin zum Draisinenrundverkehr nach Mildstedt und Schwabstedt und dergleichen erhalten.

(Zurufe von der CDU)

Draisinen sind etwas sehr Gesundes für Leute, die sonst normalerweise an den Schreibtischen zu sitzen pflegen. Sie werden sich freuen, wenn sie sich dann einmal auf der Schiene zwischen Husum und Mildstedt oder meinetwegen zwischen Mildstedt und Schwabstedt und Husum und einer anschließenden Rundtour auf der Treene betätigen können.

(Unruhe)

Das sind alles nur kleine Beispiele, wie die Situation verbessert werden könnte.

Als Letztes möchte ich folgendes sagen: Der **Ausbau des Flugverkehrs** in Nordfriesland wird die Ressource, die Nordfriesland nun wirklich hat, nämlich eine relativ intakte Landschaft, relativ große weite Räume, in denen man sich einigermaßen wohlfühlen kann, für immer zerstören. Ich weiß nicht, Herr Maurus, ob Sie da aus Bayern andere Sachen gewöhnt sind, aber wir in Nordfriesland lieben es nicht, wenn vom Himmel etwas auf uns herunterkommt.

(Heiterkeit - Glocke der Präsidentin)

Es macht überhaupt keinen Sinn, wenn man schon Feriengäste nicht mit der Bahn angereist kriegt, ihnen auch noch das Flugzeug anzubieten.

(Glocke der Präsidentin)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Frau Abgeordnete Fröhlich, ich darf Sie bitten, jetzt zum Schluß zu kommen.

Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Das mache ich. An dieser Stelle werden Sie also auf keinen Fall gewinnen können.

Ein Letztes vielleicht: Der **Fahrradverkehr** in Nordfriesland ist ein besonders gefährdeter Verkehrsteil, besonders was die Städte anbetrifft. An den meisten Verkehrsunfällen in den Städten Nordfrieslands sind Fahrradfahrer beteiligt. Das hat damit zu tun, daß wir leider nur sehr unzureichende Radwege haben. In dieser Hinsicht muß dringend etwas getan werden, und zwar nicht nur im Hinblick auf die Feriengäste.

Last but not least: Wer heute noch die Westküste als strukturschwachen Raum schlechtredet, der will nicht, daß es diesem Raum nachhaltig gutgeht. Wer unsere Arbeitslosenzahlen anguckt, muß sich eines Besseren belehren lassen, Herr Maurus. Ich finde, da sollten Sie ruhig auf den heutigen Stand kommen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Ursula Röper [CDU]: Sie haben doch Westerland selbst schlechtgeredet!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Aschmoneit-Lücke.

Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Frau Kollegin Fröhlich, eigentlich wollte ich Sie zwischendurch fragen, wie Sie nach Israel gekommen sind.

(Heiterkeit und Beifall bei F.D.P. und CDU - Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da geht es nicht um Distanzen wie zwischen Dortmund und Husum! - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir sind ja keine Dogmatiker und Ideologen!)

- Es war auch nicht so ernst gemeint, Frau Kollegin.

(Heiterkeit)

Meine Damen und Herren, den Antrag der Union habe ich so verstanden, daß er eine gewisse Reaktion auf die Koalitionsvereinbarung ist. Wir haben es eben noch einmal gehört. Während von der linken Seite des Hohen Hauses offensichtlich Radwegkonzepte und Konzepte für Draisinen gefordert werden, fordert die CDU die Entwicklung eines **Verkehrskonzeptes** für die Westküste. Frau Fröhlich, Konzept bedeutet nun einmal, daß man alle **Verkehrsträger** mit einbezieht.

(Beifall bei F.D.P. und CDU - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Nicht unter Einbeziehung des Flugverkehrs!)

- Nein, ich nehme einmal an, daß die Grünen das „Vernetzung“ nennen würden. Aber dann hätten wir doch irgendwo wieder dasselbe. Auch da müssen Sie natürlich alle Verkehrsträger mit einbeziehen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Alle, das wäre gut!)

Meine Damen und Herren von der Union, die Kolleginnen und Kollegen Kommunalpolitiker der SPD stehen ganz auf Ihrer Seite, habe ich jedenfalls gehört. Während sich zum Beispiel die Bürgermeisterin von Westerland verzweifelt um den möglichst günstigen Erwerb des Flughafengeländes vom Bund bemüht, sehen die Koalitionäre in Kiel nur noch den **Flughafen Holtenau** als Regionalflughafen vor. Das ist doch eigenartig.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Stimmt!)

Und nimmt man sich einmal das Kapitel 1.4 „Regionalförderung“ in den Koalitionsvereinbarungen vor, dann ist da von regionalen Leitprojekten die Rede, von gemeindeübergreifender Kooperation oder von der Entwicklung regionaler Entwicklungskonzepte und vor allem von Leitbildern. Ich denke, man kann das kurz zusammenfassen als Verbalakrobatik.

Denn Konzepte sucht man im Koalitionsprogramm vergeblich, wahrscheinlich, weil diese erst einmal entwickelt werden sollen. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Union, warum fordern Sie denn **heute** ein Verkehrskonzept für die Westküste?

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Weil heute Mittwoch ist!)

- Das ist nicht das Problem!

(Heiterkeit)

Ein wenig mehr Aufmerksamkeit bei der Lektüre des **Koalitionsvertrages** hätte gezeigt, daß es dort ein **Verkehrskonzept** gibt. Auf Seite 6 des Vertrages steht, daß ein Rad- und Fußwegenetz entwickelt werden soll.

(Heiterkeit bei F.D.P. und CDU)

Zumindest in einem Punkt sollte Einigkeit in diesem Hohen Hause herrschen. Die Westküste ist dringend auf eine Verbesserung ihrer Anbindung an die Ballungsräume und Hauptverkehrsadern des Landes angewiesen.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Aus diesem Grund greift der CDU-Antrag ein wichtiges Problem auf. Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: So ist es!)

Ein Verkehrsprojekt von zentraler Bedeutung - ich wundere mich, daß es heute noch gar nicht angesprochen worden ist; das ist ja fast wie die Kaiserliche Werft - ist nun einmal die A 20 mit der westlichen Elbquerung.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das hat gefehlt!)

Die wirtschaftliche Entwicklung der Westküste und ihre Positionierung im Wettbewerb der Regionen im europäischen Binnenmarkt hängt entscheidend davon ab, daß dieses Vorhaben nicht auf dem Altar rot-grüner Verhinderungspolitik geopfert wird.

(Beifall bei F.D.P. und CDU - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das scheitert aber am Geld!)

Meine Damen und Herren, auch die Weiterführung der A 23 von Heide bis Husum - ich will ja gar nicht bis ins westliche Jütland, Herr Kollege - ist zu nennen. Man muß auch darüber nachdenken - das haben Sie ja auch gesagt -, wie man möglicherweise die B 5 neu trassiert und besser ausbaut. Die Absicht, die Kooperation zwischen deutschen und skandinavischen Betrieben fördern zu wollen, setzt eben auch entsprechende Verkehrsanbindungen voraus.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.])

Die F.D.P. setzt sich übrigens schon lange für die Wiedereröffnung der Bahnstrecke Niebüll - Tondern - Esbjerg ein. Wir wissen natürlich, daß die Realisierung nicht zuletzt von den Finanzen abhängt, und kennen die Probleme.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Dr. von Hielmcrone?

Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]:

Sehr gern.

Dr. Ulf von Hielmcrone [SPD]: Eine Frage. Sehr geehrte Frau Kollegin, haben Sie schon einmal von Staus auf der B 5 gehört, etwa zwischen Bredstedt und Enge-Sande?

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Regelmäßig!)

Regelmäßig! Sie fahren offenbar diese Strecke täglich. Ich sehe die Notwendigkeit nicht.

- Herr Kollege von Hielmcrone, ich werde gerne das Protokoll nachlesen. Auch Sie haben von einer verbesserten B 5 gesprochen, wenn ich es richtig gehört habe.

Meine Damen und Herren, über die Bedeutung des Fremdenverkehrs gerade für die Westküste sind wir

uns, glaube ich, alle einig. Wenn hier darüber gesprochen wird, wie schwierig es ist, in die einzelnen Fremdenverkehrsorte der Westküste zu kommen, so kann ich dem nur zustimmen. Ich glaube, daß wir, wenn wir immer nur sagen, die Schiene muß gestärkt werden, diesem Problem einfach nicht gerecht werden. Wir haben eine Ausschußüberweisung beantragt. Sie haben Ausschußüberweisung beantragt. Ich denke, das ist der richtige Weg, sich über die einzelnen Vorstellungen, wie ein Verkehrskonzept für die Westküste aussehen könnte, auseinanderzusetzen.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile das Wort der Frau Abgeordneten Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Frau Präsidentin! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Immer wieder hat der SSW in diesem Hohen Hause die Strukturschwäche der Westküste angeprangert. Nicht zuletzt auf unser Drängen hin kam es ja zu dem Regionalprogramm Westküste. Daß die Verkehrsinfrastruktur dieser Region verbessert werden muß, wird auch vom SSW schon seit Jahren unterstrichen. Vom Grundsatz her wertet der SSW also die Idee eines Gesamtverkehrsplans für die Westküste als positiv. Das Problem des Antrags ist aber, daß er die falsche Adresse hat. In den wichtigsten Bereichen der Verkehrsplanung der Region, sei es Straßenbau, Schiene oder zum Teil auch die Wasserwege, ist der **Bund als Verkehrsplaner** beziehungsweise als Hauptgesellschafter der Deutschen Bahn AG verantwortlich. Die Landesregierung hat in vielen Fällen als ausführende Planungsbehörde nur einen indirekten Einfluß. Neue Ansätze müßten überwiegend in Bonn entschieden werden. Wir können uns deshalb vorstellen, daß sich die zuständigen Kreise mit der Landesregierung zusammensetzen und abklären, welche Initiativen nötig sind, um die Verkehrsinfrastruktur der Westküste zu verbessern. Mit einem solchen Forderungskatalog könnte man sich dann an die Bundesregierung wenden und gemeinsam auf eine Umsetzung drängen.

Bei den Infrastrukturproblemen der Westküste darf man aber angesichts der wirtschaftlichen Probleme

nicht die **Umweltbelastungen**, die durch den Verkehr entstehen, aus den Augen verlieren. Deswegen muß ein zukunftsweisender Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht nur die Überwindung der Strukturschwäche der Region berücksichtigen, sondern auch die Umweltbelastungen durch den Verkehr mit einbeziehen.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Darüber hinaus wird die Westküste im CDU-Antrag zu isoliert betrachtet, finde ich. Dringend notwendig sind auch Verkehrsanbindungen von der Ost- an die Westküste, also **Querverbindungen**. Auch kann gesagt werden, daß die A 210 in Kiel beginnt und in Rendsburg endet. Sie wird also nicht als Kraftverkehrsstraße bis zur Westküste weitergeführt.

Als Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur steht für den SSW die Wiedereröffnung der Strecke Niebüll - Tondern an erster Stelle, nicht nur im Interesse der Westküste, sondern auch im Interesse der Inseln, die ja zur Westküste gehören. Dies würde die Möglichkeit eröffnen, mehr **Güterverkehr** von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dabei handelt es sich nicht nur, isoliert betrachtet, um die Verbindung Niebüll - Tondern, sondern gemeint ist ja die Verbindung Hamburg-Esbjerg, die sowohl wirtschaftliche Impulse geben würde als auch der Umwelt zugute käme. Das Problem liegt darin, die Wirtschaft davon zu überzeugen, die Schiene mehr zu nutzen. Das geht nur, wenn der Schienenverkehr für die Wirtschaft finanziell attraktiver wird. Dies kann wiederum nur der Bund gezielt fördern.

Ein anderes Problem ist die eher negative Einstellung der zuständigen dänischen Stellen Sønderjyllands-Amt und der Dänischen Staatsbahnen DSB. Der SSW wird versuchen, die dänische Seite durch Gespräche zu beeinflussen. Gewichtiger wäre es aber natürlich, wenn der Bundesverkehrsminister seinen Einfluß geltend machte.

Es gibt bereits heute Pläne für den Verkehr in der Region, beispielsweise in der Raumplanung, in den regionalen Verkehrsplanungen oder im landesweiten Nahverkehrsplan, der ja jetzt in Arbeit ist. Der SSW ist daran interessiert, daß Konzepte erarbeitet werden, die man auch wirklich umsetzen kann. Wir wollen uns nicht auf ein

Zusammenschreiben von vorhandenen Plänen beschränken. Für uns besteht daher weiterer Klärungsbedarf, und wir werden unterstützen, daß dieser Antrag in den Wirtschaftsausschuß überwiesen wird.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile das Wort dem Herrn Abgeordneten Kayenburg.

Martin Kayenburg [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich freue mich, daß wir wenigstens in der Beurteilung der Problemlage einig sind. Hinsichtlich der Beurteilung unseres Antrages kann ich einiges klarstellen.

Es geht keineswegs darum, ein Konzept nur für die Westküste zu entwickeln. Uns geht es vielmehr darum, die Westküste in ein überregionales Konzept einzubinden, und zwar einmal in Richtung Nord-Süd an die Metropolregion Hamburg - Esbjerg ist angesprochen worden -, aber genauso in Ost-West-Richtung sowohl an die vorhandenen wie auch an noch zu bauende Verkehrsverbindungen. Insofern sehen wir dies durchaus nicht als eine begrenzte Entwicklung nur der Westküste, sondern wir sehen es darüber hinausgehend.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ich stimme Frau Aschmoneit-Lücke auch ausdrücklich in der Beurteilung unseres Antrages zu und kann nur hoffen, daß die Leitbilder aus dem Koalitionspapier nicht irgendwann hinsichtlich der Westküste mit „d“ geschrieben werden. Das wäre fatal.

Herr Dr. von Hielmcrone, im Prinzip einverstanden, mit einer Einschränkung: Wenn Sie die Öko-Verbundsysteme wegließen, könnten wir fast alles unterschreiben.

Uns geht es also darum, den ruhenden und den fließenden Verkehr und die Ziel- und Quellverkehre in ein Konzept einzubinden, das übergreifend ist und eine Entwicklung der Westküste möglich

macht, wobei wir durchaus auch Initiativen zur Verkehrsvermeidung begrüßen.

(Beifall bei der CDU)

Wir sehen auch, daß eine **Vernetzung** umweltfreundlich und preisgünstig sein muß. Sie soll aber auch zügig abgewickelt werden, und wir müssen sehen, welche Verkehrssysteme wir künftig für den **Massengüterverkehr** nutzen können.

Ich will nun nicht auf die geographische Lage, auf die Randlage, auf die Probleme der Westküste insgesamt eingehen. Die Schiene war angesprochen. Was zur A 20, zur Elbquerung, gesagt worden ist, müssen wir in diesem Zusammenhang nicht wiederholen. Ich wollte aber noch das **Hafenentwicklungskonzept** für Schleswig-Holstein ansprechen. Wir sind uns wohl einig, daß Brunsbüttel die Hauptfunktion im Umschlag trockener und flüssiger Massengüter hat und daß die Zukunft dort auch nur im Massengüterverkehr liegen kann. Wir brauchen also Entwicklungsmöglichkeiten für Brunsbüttel und die Westküste, die gegenwärtig noch durch leistungsunfähige Hinterlandbindungen auf Schiene und Straße eingeschränkt sind. Das hat die Landesregierung im Hafenentwicklungskonzept selbst festgestellt. Sie hat außerdem festgestellt, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sehr bald erreicht beziehungsweise überschritten sein wird. Ich zitiere wörtlich:

„Die Engpaßsituation auf der Hinterlandverbindung wird sich deshalb verstärken. Die Landesregierung hat das Ziel, die Straße durch eine stärkere Verlagerung der Hinterlandverkehre auf die Schiene zu entlasten und für den Ausbau der Strecke nach Möglichkeit vorhandene Trassen zu nutzen.“

Dieses Konzept mahnen wir an. Wir wundern uns, daß nach dieser an sich richtigen Erkenntnis weder das **Hafenentwicklungskonzept** jetzt fortgeschrieben werden soll - jedenfalls finden wir nichts im Koalitionspapier - noch daß die Infrastrukturplanung für die Westküste konkretisiert wird. Es kann nicht darum gehen, daß wir über Radwege oder Fußwege irgendwelche Netze stützen, sondern wir benötigen eine abgestimmte Entwicklung für die gesamte Region. Es wird also

nur gelingen, die wirtschaftlichen, technologischen und auch wissenschaftlichen Potentiale, die wir in dieser Region durchaus haben - ich erinnere an die Technologiezentren, an die Westküsten-Universität und die Fachhochschule - zu nutzen und gleichgewichtige Lebensbedingungen herzustellen, wenn wir ein abgestimmtes umweltverträgliches Verkehrskonzept für die Westküste vorlegen. Das heißt also, wir müssen die Westküste in das Gesamtkonzept einbinden.

Das Verkehrskonzept soll sich nach unserer Auffassung an folgenden Zielen orientieren - es geht hier nicht um Visionen, auch nicht um Fahrpläne für Visionen oder Draisinen: Wir brauchen einen bedarfsgerechten Ausbau und eine Vernetzung der Verkehrssysteme auf der Straße, der Schiene, dem Wasser und in der Luft. Wir wollen gern die Vermeidung der Verkehre, das heißt kurze Wege zwischen Arbeit und Wohnen realisiert wissen. Wir wollen aber auch eine Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs für den Personenverkehr und, was den Güterverkehr anlangt, eine stärkere Kapazität und eine größere Pünktlichkeit im Schienenverkehr.

Wir wollen schließlich die Einbindung der Schifffahrt und der Küstenschifffahrt. Das heißt, es soll eine intensive Verknüpfung der Verkehrsträger geschehen. Dafür brauchen wir Konzepte, bevor wir nach Bonn gucken und sagen, daß eine Finanzierung aus irgendeinem Bereich aus Bonn erfolgen soll. Bevor ich den Bedarf nicht anmelde, kann ich nicht verlangen, daß von irgendwoher eine Hilfe kommt. Und bevor ich Bedarf anmelden kann, brauche ich ein Konzept.

(Beifall bei der CDU)

Wir fordern die Landesregierung deswegen auf, ein **Konzept** zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Überwindung der Strukturschwäche der Westküste vorzulegen. Denn nur eine leistungsfähige Infrastruktur wird dazu beitragen, einen Kostenfaktor, der viel zu wenig beachtet wird, nämlich die Transportkosten, zu vermindern, diesen Faktor zu begünstigen, und so die Standortnachteile, die wir zweifellos in dieser Region haben, zu kompensieren.

Deshalb ist der Ministerpräsidentin zuzustimmen, wenn sie sagt, es muß immer darum gehen, die Wirtschaftsstruktur zu stärken und zu erneuern. Die

ländlichen Räume müssen stärker als in der Vergangenheit Entwicklungsmöglichkeiten jenseits der reinen Landwirtschaft suchen, aufbauen und fördern.

(Beifall bei der CDU)

Dies bedeutet, meine Damen und Herren, daß wir eine entwickelte Verkehrsinfrastruktur an der Westküste, die eingebunden ist in ein Gesamtkonzept, als zwingend notwendig ansehen.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile das Wort Herrn Minister Steinbrück.

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Sehr verehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich glaube, es bedarf keines Appells an die Landesregierung, sich um die strukturschwächeren Regionen Schleswig-Holsteins zu kümmern.

(Beifall bei der SPD - Na, na! bei der CDU)

Es ist eine sozialdemokratische Landesregierung gewesen, verehrte Kolleginnen und Kollegen auf seiten der CDU, die sich seit ihrer ersten Amtshandlung 1988 ihrer regionalpolitischen Verantwortung bewußt ist. Es ist eine sozialdemokratische Landesregierung gewesen, die die Regionalprogramme nicht nur konstituiert hat, sondern diese über all die Jahre auch sehr erfolgreich betrieben hat; die dadurch eine sehr erfolgreiche Förderung der strukturschwächeren Räume, insbesondere im Norden des Landes und auch an der Westküste, zustande gebracht hat. Es ist ein Copyright, das wir in Anspruch nehmen.

(Beifall bei der SPD)

Sie hätten bis 1988 Zeit gehabt, etwas Ähnliches auf die Beine zu stellen, aber Sie haben es nicht getan, überhaupt nicht.

(Beifall bei der SPD)

Daß dabei sehr vernünftige Maßnahmen auch und gerade zur Förderung der wirtschaftsnahen

Infrastruktur zustande gekommen sind, wird nicht zuletzt von den Kommunalpolitikern, auch Ihrer Partei - wie ich finde -: sehr fair, anerkannt. Es stünde Ihnen deshalb gut zu Gesicht, dies auch einmal in diesem Hohen Hause anzuerkennen.

Es ist auch eine sozialdemokratisch geführte Landesregierung gewesen, die sehr frühzeitig, nämlich Mitte der letzten Legislaturperiode, entschieden hat, die Regionalprogramme in einem gemeinsamen Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume zusammenzufassen, fortzuführen und wiederum mit erheblichen Mitteln zu dotieren. Von 1989 bis 1995 sind 130 Millionen DM allein in den Bereich des Regionalprogramms Westküste zugunsten von wichtigen wirtschaftspolitischen Vorhaben oder strukturellen Vorhaben geflossen. Insofern glaube ich, daß es in der Tat dieses Appells nicht bedarf.

Ebenso hat sich die Landesregierung immer für die verkehrliche Erschließung der Region eingesetzt, um den unabwiesbar vorhandenen Mobilitätsbedürfnissen, auch Transportnotwendigkeiten, insbesondere in den peripheren Regionen, Rechnung zu tragen. Die Landesregierung hat dazu in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von **verkehrspolitischen Programmen** und Konzepten diesem Hohen Hause und dem Ausschuß vorgelegt. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die regionalpolitisch relevanten Passagen oder Teile zum Beispiel des verkehrspolitischen Programms in der Fortschreibung von Anfang der neunziger Jahre, die „Zukunftsperspektive Bahn“ mit einer deutlichen Wertschätzung auch der Westküstenbahn beziehungsweise der Marschenbahn, auf die, von Herrn Kayenburg glaube ich, richtig zitierte Hafentwicklungskonzeption von 1994 und auch auf die norddeutsche Leitlinie für eine Luftverkehrspolitik. Ich verweise auch darauf, was den ÖPNV betrifft - Frau Fröhlich sprach dies an -, daß nun die landesweite Verkehrsservicegesellschaft genauso wie die kommunalen Gebietskörperschaften im Obligo stehen, landesweite beziehungsweise regionale Nahverkehrspläne in den nächsten Monaten vorzulegen.

Insofern ist mir etwas unklar, um das freimütig zu sagen, was denn eigentlich ein gesondertes Verkehrskonzept Westküste materiell und substantiell über das hinaus Neues bringen soll, was

entweder in der Planung ist oder in der Diskussion oder sich in der Abwägung befindet. Ich habe die Befürchtung, daß das doch sehr der Zielsetzung einer gewissen Symbolpolitik folgt. Es drängt sich natürlich für die Vertreter anderer Regionen Schleswig-Holsteins die Frage auf, wenn denn ein Verkehrskonzept für die Westküste, wieso dann nicht auch ein gesondertes Verkehrskonzept für Ostholstein; wieso nicht ein gesondertes Konzept auch für Schleswig-Flensburg.

Insofern würde ich gern ein Argument in einem Ihrer Beiträge aufgreifen. Mir kommt es sehr darauf an, daß im Rahmen der landesweit zu justierenden und auszurichtenden verkehrspolitischen Konzepte den jeweiligen Bedürfnissen der Regionen Rechnung getragen wird. Es kommt jedenfalls in meinen Augen nicht auf ein neues Papier an oder noch ein Konzept, so ähnlich: Wenn wir nicht weiter wissen, gründen wir einen neuen Club oder eine Kommission. Es kommt in meinen Augen darauf an, von den Konzepten oder Projekten das konkret umzusetzen, was als richtig erkannt ist oder was den formulierten Entwicklungslinien folgen soll. Dann reden wir - völlig richtig - über eine ganze Reihe konkreter Projekte.

Wir reden zum Beispiel über die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Hamburg - Itzehoe, bisher gar nicht richtig zur Kenntnis genommen. Da wird nämlich voraussichtlich noch im September/Oktobre dieses Jahres zwischen Elmshorn und Itzehoe der erste Spatenstich erfolgen. Nur als ein Beispiel.

Wir reden dann konkret auch über die Engpaßbeseitigung Pinneberg - Elmshorn.

(Zuruf von der CDU)

Das sind Mittel, die wir uns erkämpft haben. Das geht auf den 20 %-Investitionsanteil für den Schienenpersonennahverkehr nach dem Schienenwegeausbaugesetz zurück. Den Vertreter und Sachwalter von Interessen dieses Landes möchte ich sehen, der diese Mittel für Schleswig-Holstein nicht einsetzt.

(Beifall bei der SPD)

Wir reden dann ganz konkret auch über die Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg - Elmshorn, was enorme Auswirkungen hat für die

Magistralen, die wir haben, sowohl westküstenseitig wie für die Jütland-Linie.

Wir reden über eine Beschleunigung auf der Fahrstrecke Husum - St. Peter-Ording, Frau Fröhlich, ganz richtig; das ist eines der drei Projekte, das mit diesen Mitteln realisiert werden soll. Im Augenblick sind die Zeitverzögerungen im Raume Tönning geradezu sträflich; soweit könnte man glatt 20 bis 25 Minuten einsparen.

Wir reden über den Lückenschluß der A 23. Wir reden über bestimmte Ortsumgehungen im laufenden Fünfjahresplan an der B 5 Bredsted, Marne, Garding, Wöhrden. Wir reden über Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen. Wir reden über die Entwicklung landeseigener Häfen an der Westküste. Wir reden natürlich über eine Hafen-Kooperation Hamburg-Brunsbüttel, völlig richtig, Herr Kayenburg, mit Blick auch auf eine Interessenkooperation bei den in Hamburg knappen Flächen für Massengüter, während sich natürlich der Containerumschlag und der Stückgutumschlag allemal in Hamburg besser rechnen. Und wir reden selbstverständlich auch über die strukturpolitische Bedeutung einer kombinierten Straßen-Schienen-Querung westlich von Hamburg. Wir reden über den Ausbau des ÖPNV, und wir reden selbstredend auch über den Ausbau des Radwegenetzes in diesem Bereich.

Fazit: Dafür brauchen wir kein gesondertes Konzept, sondern darüber können wir uns Projekt für Projekt und Bereich für Bereich austauschen. Mein Angebot ist, dies im zuständigen Ausschuß unter dem bewährten Vorsitz von Frau Schmitz-Hübsch zu tun.

Bei der Betrachtung dieser Projekte sollte man allerdings das Augenmaß und die Proportionen nicht ganz verlieren. Es ist furchtbar leicht, in diesem Hohen Hause mannhaft oder frauhaft eine Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Esbjerg zu fordern. Jeder weiß, daß das außerhalb jedes Finanzierungshorizontes ist. Das ist völlig losgelöst von der notwendigen Wertschätzung für die Westküstenbahn und der Tatsache zu sehen, daß wir sie verbessern wollen. Man höre und staune: Mit der Elektrifizierung der Strecke bis Itzehoe verkürzt sich die Reisezeit von Hamburg nach Itzehoe um 30 Minuten, nach Westerland um 20 Minuten. Das ist eine unmittelbare Stärkung der Westküstenbahn. Aber die Vorstellung, wir würden

sie noch in dieser Legislaturperiode oder in den nächsten beiden Legislaturperioden, in denen ich noch die politische Verantwortung auf diesem Stuhle werden tragen dürfen,

(Beifall bei der SPD)

realisieren können, halte ich für irreal.

Man kann auch über die Wiederbelebung der Strecke Niebüll - Tondern reden. Man muß nur wissen, daß das hierzu vorgelegte Gutachten zu ernüchternden Zahlen gekommen ist und daß mein dänischer Kollege Trøjborg für die dänische Seite bereits klar bekundet hat, daß diese Zahlen Investitionssummen von, ich glaube, 15 bis 20 Millionen DM nicht rechtfertigten. Das muß man wissen.

(Zuruf der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Man kann natürlich auch über den Flugplatz Westerland reden. Ich sage Ihnen aber ganz freimütig: Das wird die Gemeinde selber organisieren müssen. Dafür wird es keine einzige Mark des Landes geben können.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das ist auch ganz selbstverständlich. Das heißt, wenn sie sich mit dem Bund über das Grundstück einigen wollen, dann begleite ich sie gern stilistisch. Aber sie werden keine materielle Unterstützung bekommen können. Man könnte das nämlich nur aus dem Topf für die Gemeinschaftsaufgaben finanzieren. Sie wissen, daß die diesbezüglich für die westdeutschen Länder zur Verfügung stehenden Mittel erheblich geringer werden. Angesichts dessen glaube ich, daß auch unter Betrachtung von notwendigen Multiplikatoreffekten an anderer Stelle jede Mark besser eingesetzt ist als ausgerechnet bei einem **Flugplatz in Westerland**. Ich möchte nur dafür plädieren, daß man das Machbare und Finanzierbare vor dem Hintergrund der Veränderungen, mit denen wir es zu tun haben, nicht ganz aus dem Auge verliert.

Herr Maurus, ich kann Ihre Kritik an der DB AG in weiten Teilen ja verstehen; wir tragen sie gemeinsam. Aber lassen Sie uns die Sache nicht

schlimmer machen, als sie ist. Wir haben ein Interesse daran, den Menschen auch das mitzuteilen, was an Fortschritten erzielt worden ist, übrigens teilweise unter Mitfinanzierung des Landes. Die Renovierung und Verbesserung des Waggonmaterials kostet den schleswig-holsteinischen Steuerzahler Geld. Die Waggonen werden hier eingesetzt. Wenn Sie mehr wollen, dann müssen Sie immer damit rechnen, daß die DB AG sagt: Wer bezahlt das, und wieviel Zuschüsse geben Sie? - Das ist die Frage, die automatisch gestellt wird.

Ich meine auch, daß wir an der einen oder anderen Stelle das Positive, das wir mit der DB AG zustande gebracht haben - denken Sie an den integrierten Taktfahrplan und an andere Vereinbarungen mit der DB AG -, nicht so konsumieren sollten, daß die Menschen im Lande gar nicht den Eindruck gewinnen können, daß es dort zu Leistungsverbesserungen gekommen ist. Da bitte ich also - bei allem notwendigen pull und push, den es geben soll - um eine faire Abwägung, damit wir mit der DB AG bessere Lösungen finden.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Es ist beantragt worden, den Antrag zur federführenden Beratung dem Wirtschaftsausschuß zu überweisen. Wird Mitberatung beantragt? - Das ist nicht der Fall.

Dann bitte ich diejenigen um ein Handzeichen, die dem zustimmen wollen. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Damit ist das einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 4 auf:

Sechsstreifiger Ausbau der A 7

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/64

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Dann eröffne ich die Aussprache

und erteile der Frau Abgeordneten Schmitz-Hübsch das Wort.

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion hat den vorliegenden Antrag eingebracht, weil sie die Landesregierung auffordern will, endlich einmal ein Beispiel für vorausschauende Politik zu geben. Was passiert denn in Schleswig-Holstein? Da wird in Hamburg eine vierte Elbtunnelröhre gebaut, die wahrscheinlich im Jahre 2000 fertig sein wird. Da wird in Dänemark eine feste Querung über den Großen Belt gebaut, die wahrscheinlich ebenfalls um die Jahrtausendwende fertig sein wird und die mit Sicherheit mehr Kraftfahrzeugverkehr nach Schleswig-Holstein bringen wird. Was tut die Landesregierung, um diesen zusätzlichen Verkehr zu bewältigen?

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Nichts!)

Schlicht gesagt - danke schön, Herr Kubicki -: nichts.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: So ist es!)

Bereits im August des vergangenen Jahres habe ich die Landesregierung gefragt, ob sie Vorstellungen über den Umfang der zukünftigen Güterströme habe, wenn die Große-Belt-Querung fertig ist. Die Antwort lautete, daß keine Untersuchungen über zusätzlich induzierte Verkehrsmengen bekannt seien, daß aber eine gewisse Verkehrsverlagerung von der Vogelfluglinie auf die Jütlandlinie erwartet werde. Diese „gewisse“ Verlagerung wird die A 7 aber nicht mehr aufnehmen können.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das ist gewissenlos!)

An einem Ferienwochenende haben wir mit einem Stau von 150 km Länge zwischen Hamburg und der dänischen Grenze die traurige Berühmtheit des längsten Staus in der Bundesrepublik erlangt. Doch auch an völlig normalen Wochentagen ist die A 7 vom Bordscholmer Dreieck bis Hamburg mit zirka 65 000 Fahrzeugen im Raum Neumünster und zirka 70 000 Fahrzeugen im Raum Norderstedt voll ausgelastet.

Bei einem jährlichen Zuwachs an Kraftfahrzeugen auf den großen Durchgangsstraßen von rund 5 % kommen wir schnell in die Größenordnung von jenen 80 000 Kraftfahrzeugen täglich, die der Bundesverkehrsminister als Bedingung für den Bau und die Erweiterung von Bundesautobahnen genannt hat.

Jedem Laien ist also klar, daß mit dem zusätzlichen Verkehr aus dem Norden auf der A 7 nichts mehr gehen wird.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Laien ist das klar!)

- Den Fachleuten schon lange! Aber das begreifen die Laien auch, Herr Hentschel!

Deshalb ist es notwendig, zunächst die Strecke mit der größten Belastung, nämlich die zwischen dem Bordscholmer Dreieck und dem Kreuz Hamburg-Nordwest, auszubauen.

(Beifall des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Das ist auch relativ leicht, da bis zur Ausfahrt Kaltenkirchen die Brücken breit genug sind und das Gelände rechts und links der Straße bereits gekauft ist, weil dieses Autobahnstück einst als Zubringer zu dem geplanten Flughafen Kaltenkirchen gedacht war. Die Erstellungskosten müßten also relativ niedrig liegen. Auch das Planfeststellungsverfahren geht bei der Erweiterung einer Trasse erheblich einfacher vonstatten als bei dem Bau einer völlig neuen Trasse, Herr Hentschel.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es gibt aber noch mehr Brücken!)

Deshalb fordern wir die Landesregierung auf, heute tätig zu werden und dafür zu sorgen, daß der Ausbau der A 7 in den Bedarfsplan für die Bundesverkehrswege aufgenommen wird, wenn er das nächste Mal fortgeschrieben wird. Da abzusehen ist, daß nach dem Jahr 2000 auf der A 7 nichts mehr gehen wird, muß die Planung heute in Angriff genommen werden. Vor allem, Herr Minister, muß die Idee in die Köpfe gesenkt werden, daß etwas geschehen muß.

Verkehr, insbesondere Straßenverkehr, muß gebündelt werden. Nur so kann er umweltverträglich abgewickelt werden. Durch die Bündelung wird weniger Land verbraucht, und außerdem werden die Ortsdurchfahrten entlastet.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Genau!)

Ein Negativbeispiel ist der Lkw-Verkehr, der sich beim Übergang von der B 404 zur A 7 durch die Dörfer quält.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: So ist es!)

Es gilt also: Die Magistralen müssen leistungsfähig sein und bleiben, damit sie die anfallenden Verkehre aufnehmen können und damit die Menschen in den Siedlungsgebieten möglichst wenig belastet werden.

(Beifall bei der CDU - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Magistralen werden noch mehr Verkehr in die Siedlungen bringen!)

- Ihre Definition in allen Ehren, aber sie ist leider falsch!

Dieser Antrag auf Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan hätte schon 1990 gestellt werden müssen.

(Zuruf des Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD])

Doch damals unterblieb der Antrag, weil man gemeint hatte, Herr Neugebauer, der zusätzliche Verkehr könnte durch den Ausbau des ÖPNV und vor allem der AKN aufgenommen werden.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Und der Radwege!)

Diese Entscheidung hat zwar zu einer kräftigen Steigerung der Verluste bei der AKN beigetragen. Das Kraftfahrzeugaufkommen auf der A 7 ist dennoch weiter gewachsen. Es zeigt sich also: Die Prognose selbst war falsch, und die Zeit zum Handeln ist nun wirklich gekommen.

(Beifall bei der CDU)

Am 15. November 1995 schrieb Ludger Fertmann im „Hamburger Abendblatt“ wörtlich:

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Wer ist das?)

„Der Dauerstau auf der A 7 ist absehbar, aber die Politik schläft.“

Diese Aussage wollen wir mit unserem Antrag Lügen strafen.

(Beifall des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Die CDU in Schleswig-Holstein schläft nicht. Herr Minister, zeigen auch Sie, daß Sie nicht nur wach, sondern auch putzmunter sind.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Schröder.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Gestatten Sie mir als Abgeordneten des Kreises Pinneberg eingangs die Bemerkung, daß ich mich freue, anlässlich meiner ersten Rede hier im Schleswig-Holsteinischen Landtag auf der Tribüne gerade Gäste aus dem Kreis Pinneberg begrüßen zu dürfen, und zwar von der Unteroffiziersschule der Luftwaffe, eine für den Kreis Pinneberg wichtige Einrichtung.

(Beifall bei SPD, CDU und F.D.P.)

Vor noch nicht einmal drei Wochen haben Sie, die Damen und Herren der Opposition in diesem Landtag, mit Ihrem Antrag auf Einrichtung einer Planungsgesellschaft zur A 20 Schiffbruch erlitten, und das gleich in mehrfacher Hinsicht. Sie haben es nicht geschafft, konkret nachzuweisen, was in den vergangenen zwei Jahren in den bisherigen Arbeiten versäumt wurde beziehungsweise auszusetzen ist. Sie wollten mit diesem und mit anderen Anträgen lediglich die Koalition testen und ignorieren dabei völlig, daß es bei der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen des Bundes

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

- nun hören Sie doch einmal zu, Herr Kayenburg! Ich habe das in den vergangenen Sitzungen auch gemacht, und das war nicht immer leicht! - ganz entscheidend auf die Zuweisung der entsprechenden Bundesmittel ankommt.

Ungeachtet dieser Tatsache wird von der CDU-Fraktion ein Antrag eingebracht, der die Landesregierung auffordern soll, umgehend mit dem Bundesverkehrsministerium Verhandlungen zum **sechsstreifigen Ausbau der A 7** aufzunehmen. Nach den neuerlichen Zahlen, die der von Ihnen hochverehrte Bundesfinanzminister in der Mai-Steuerschätzung offenbart hat, muß allein für 1996 mit weiteren 21 Milliarden DM Steuermindereinnahmen gerechnet werden. In dieser Situation mit einem ohnehin schon völlig unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplan und den neuerlichen zweistelligen Milliardenbeträgen an Steuermindereinnahmen kommen Sie mit einem Antrag, der keine Chance auf Verwirklichung hat, nicht nur in Schleswig-Holstein, was die Mehrheiten für einen derartigen Beschluß angeht, sondern der

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Noch kostet er nichts!)

- nein, Herr Kubicki - in diesem Fall auch chancenlos beim Bundesverkehrsminister ist.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Sie schreiben in der Begründung zu Ihrem Antrag:

„Als Folge der zu erwartenden und auch besonders von Schleswig-Holstein zu Recht angestrebten engeren Verflechtung im Ostseeraum wird der grenzübergreifende Güterverkehr zunehmen. Hinzu kommt die weiterhin zu erwartende Steigerung der Fremdenverkehrsströme. Mit der Fertigstellung der Belt-Querung und der zeitlich versetzten Fertigstellung der Öresund-Querung wird der Verkehr aus Skandinavien eine neue Dimension bekommen.“

(Beifall der Abgeordneten Frauke Walhorn [SPD] - Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta übernimmt den Vorsitz)

Diesen Teil Ihrer Begründung kann ich jederzeit unterschreiben. Hier fehlt allerdings eindeutig die richtige Schlußfolgerung. Nicht der sechsstreifige Ausbau der A 7

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Der Rückbau!)

- auch nicht der Rückbau; das ist doch Quatsch! - ist die Lösung, sondern die Lösung ist in einem Vertrag zu finden, den Sie von der Opposition in den letzten Wochen doch fast täglich versucht haben zu verreißen. Als kleine Nachhilfe kann ich Ihnen sagen, daß auf den Seiten 36 und 37 des Koalitionsvertrages - soweit sind Sie vielleicht nicht gekommen - unter dem Stichwort „Schienenfernverkehr“ klare Zukunftsperspektiven aufgezeigt werden. Ich habe übrigens den Eindruck, daß Sie den Begriff „Schiene“ ohnehin nicht besonders auf der Rechnung haben.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Sie bauen jetzt Schienen! Ich sehe das deutlich!)

- Ich habe heute vormittag schon gedacht, daß Sie etwas indisponiert seien. Aber jetzt stimmt das wieder mit Ihren Zwischenrufen hier im Hause.

(Beifall bei der SPD)

Das Koalitionspapier beinhaltet, daß nach der Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Kiel - Flensburg weitere Maßnahmen zur Leistungssteigerung der Schiene Schleswig-Holstein ergriffen werden müssen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Sie sagen, das sei nicht bezahlbar!)

Nach Eröffnung der Querung des Großen Belts für die Eisenbahn in 1997 und Fertigstellung der Öresund-Querung voraussichtlich in 2001 konkretisiert sich die Perspektive, daß der **Nord-Süd-Verkehr** ungebrochen große Gütermengen über die Schiene abwickeln kann,

(Beifall bei der SPD)

wodurch auch das Straßennetz in Schleswig-Holstein, nämlich die A 1 und die A 7, entlastet werden kann.

(Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]: Stimmt nicht! - Beifall bei der SPD)

Der zunehmende **Schienenverkehr**

(Zurufe von CDU und F.D.P.)

- Sie müssen das einmal nachlesen - wird sich hauptsächlich auf der Jütland-Linie über Flensburg - Neumünster abspielen. In dem Koalitionsvertrag sind die Maßnahmen aufgezählt, die wir für dringend halten und die Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, auch unterstützen sollten,

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

zum Beispiel die Beseitigung des Engpasses Pinneberg - Elmshorn, die Prüfung eines Ersatzbauwerkes der Hochbrücke in Rendsburg - erst dann ist es nämlich möglich, Güterverkehr so abzuwickeln -, Erhaltung und Ausbau

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Ist das denn geplant?)

- in 20 Jahren Kommunalpolitik haben wir uns auch gestritten; es mag hier so üblich sein mit den Zwischenrufen; ich muß wohl so hinnehmen, daß das hier so ist; ob das immer richtig ist, wage ich zu bezweifeln - der Leistungsfähigkeit der Westküstenlinie mit dem Stichwort „Marschenbahn“ und eine Untersuchung zur Umfahrung des Knotenpunktes Hamburg für den Verkehr, der eben nicht Hamburg als Ziel hat. Dies ist Gegenstand einer **Knotenpunktuntersuchung** - man höre und staune; Sie ziehen das ja immer in Zweifel - in der **Metropolregion Hamburg** einschließlich einer westlichen Querung der Elbe.

Aus diesen Ausführungen wird deutlich, daß wir Sozialdemokraten uns an unsere Programmaussagen und an die Aussagen im Koalitionsvertrag halten. Wir wollen umweltverträgliche Verkehrsträger fördern. In unserer Zielsetzung hat der Schienenverkehr Priorität vor dem Straßenverkehr.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Damit Sie nicht wieder morgen in der Zeitung Unwahrheiten verbreiten können, damit hier nichts offenbleibt oder falsch interpretiert wird: Zur A 20 sind von uns in der letzten Landtagssitzung klare Ausführungen gemacht worden.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Durch
wen?)

Die SPD-Landtagsfraktion wird Ihren Antrag mit der Überschrift „Sechsstreifiger Ausbau der A 7“ ablehnen. In der heutigen Situation, die ich ausführlich geschildert habe, hat dieser Antrag die Qualität eines vorsorglich beantragten Autobahnanschlusses der Insel Helgoland an das Festland. Auch Ihr heutiger Antrag ist nicht geeignet, die Koalition in eine Bedrängnis zu bringen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Das
macht ihr schon!)

Meines Erachtens sollten sich alle in diesem Hohen Haus konstruktiv um Problemlösungen für Schleswig-Holstein und die Bürgerinnen und Bürger bemühen - nach meiner Auffassung konstruktiv auch durch eine Politik der Opposition, die nicht nur der Opposition wegen gemacht wird, sondern die eine konstruktive Oppositionspolitik in diesem Hause sein sollte und für Schleswig-Holstein.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN - Zuruf des
Abgeordneten Wolfgang Kubicki
[F.D.P.]

Genau das habe ich als Neuling in den letzten Sitzungen bei vielen Ihrer Anträge bisher vermißt. Ich hoffe, das ändert sich nach der Sommerpause.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Hentschel.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Jetzt
kommen die klaren Aussagen zur
A 20!)

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN]:

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Präsident! Die Fraktion der CDU fordert den sechsspurigen Ausbau der Autobahn A 7 vom Bordesholmer Kreuz bis nach Hamburg. Das ist kein kleines Vorhaben. Es erfordert den Bau von neuen Spuren, den Erwerb von Land, auch den Neubau von zahlreichen Brücken - auch wenn bei Kaltenkirchen schon etwas Platz ist -, es erfordert den Umbau der Autobahnausfahrten, es erfordert infolge der damit induzierten Verkehrsströme auch wieder zusätzliche Ausbauten auf anderen Bundes- und Landstraßen. Kurz: Auch ohne jegliche Berechnung läßt es sich leicht abschätzen, daß hier wieder einmal leichthin gefordert wird, Milliarden auszugeben.

Liebe Frau Schmitz-Hübsch, Ihre Rede hätten Sie einmal vor der CDU-Fraktion in Rellingen halten sollen, wo ich lange Gemeinderat war. Die wissen nämlich, was das bedeutet. Die haben eine Autobahn als Umgehungsstraße versprochen bekommen und haben sie auch bekommen und haben heute aufgrund des Anliegerverkehrs, durch die Autobahnauffahrten täglich sechs Stunden Stau im Ort.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Nicht
wegen der Auffahrt, sondern wegen
des fehlenden Ausbaues!)

Die Verkehrszählungen weisen für die A 7 in Höhe Quickborn eine Belastung von 65 000 Fahrzeugen am Tag aus. Das haben zahlreiche Autobahnen im Bundesgebiet. Teilweise gibt es höhere Belastungen, insbesondere im Rheinland und in Süddeutschland.

Es gibt tatsächlich häufig Staus vor dem Autobahndreieck Eidelstedt, insbesondere durch den Pendlerverkehr. Nur: Würden diese Staus durch den Ausbau der A 7 beseitigt? - Ganz eindeutig nein! Die Staus entstehen durch das Zusammenfließen der A 7 und der A 23 vor Hamburg. Auf der A 23 steht der Verkehr jeden Morgen fast bis Pinneberg.

(Zurufe)

Man könnte nun fordern, die A 7 müßte in Hamburg achtspurig ausgebaut werden. Genau das ist gerade abgelehnt worden, und zwar aus drei Gründen, erstens, weil es nicht finanzierbar ist, zweitens, weil die Verbreiterung der A 7 mitten durch Hamburg politisch nicht durchsetzbar ist, und drittens, weil er verkehrspolitisch völlig unsinnig wäre.

(Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Wir brauchen die feste Elbquerung!)

Denn der Verkehr staut sich nicht auf der A 7, weil die A 7 zu schmal ist, sondern er staut sich auf der A 7, weil der Verkehr nach Hamburg nicht abfließen kann.

(Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Genau! Und deshalb brauchen wir die feste Elbquerung westlich von Hamburg!)

An der Autobahnabfahrt Stellingen beispielsweise steht der Verkehr heute schon stundenlang bis weit auf die Autobahn zurück, obwohl die Autobahnabfahrt bereits zweispurig ist, weil der Verkehr überhaupt nicht nach Hamburg hineinkommt. Weil Hamburg nicht mehr Verkehr fassen kann, ist ein Ausbau der A 7 kein Beitrag zur Lösung des Problems.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Deshalb brauchen wir die westliche Elbquerung!)

Sie können Hamburg nicht autogerecht ausbauen und noch mehr Autos hineinbekommen. Dann müßten Sie Hamburg um das Doppelte vergrößern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Zurufe von der CDU und der F.D.P.: Elbquerung!)

Die Verkehrszahlen auf der A 7 liegen bei 105 000 DTV, davon sind nur 18 % Durchgangsverkehr. Über 40 % sind innerstädtischer Verkehr, und weitere 40 % haben Ziel und Quelle in Hamburg. Der Durchgangsverkehr entspricht gerade der Belastung einer gut befahrenen zweispurigen Landstraße. Hamburg kann nicht mehr Verkehr schlucken. Daran würde auch ein zehnspuriger Ausbau der Autobahn nichts ändern.

(Dr. Ottfried Hennig [CDU]: Elbquerung!)

Nun zum Tourismus! Auch für den Tourismus gilt: In wenigen Tagen im Jahr erstickt Schleswig-Holstein im Urlaubsverkehr, insbesondere bei Ferienbeginn und an heißen Wochenenden, wenn sich ganz Hamburg entschließt, an die See zum Baden zu fahren. Aber hier gilt: Der Stau endet nicht auf der Autobahn, sondern setzt sich fort auf allen Bundes-, Land-, Kreis- und Gemeindestraßen in den entsprechenden Regionen. Milliarden in den Ausbau der Autobahn zu stecken, würde das Problem nicht lösen, sondern noch verschärfen. Das, was wir brauchen, ist eine Umkehr, das heißt, Pauschal Tourismus mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Pauschal Tourismus mit der **Bahn** zu entwickeln, wie es in Südeuropa bereits gemacht wird.

(Angelika Volquartz [CDU]: Wer soll denn das bezahlen? Familien mit zwei Kindern? - Unruhe)

Als drittes Argument für den Ausbau der A 7 wird der zunehmende Güterverkehr genannt. Hier bitte ich die Fachleute, folgende Tatsachen einmal zur Kenntnis zu nehmen: Der Anteil des Lkw-Verkehrs auf der A 7 liegt bei 13 %. Er findet nicht am Wochenende statt, wirkt für die Verkehrsbelastung der A 7 in Schleswig-Holstein also eher nivellierend.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Waren Sie schon einmal am Samstag auf der Autobahn?)

Besondere Legenden werden über den Ausbau der Querung des Großen Belts und der Öresund-Querung gesponnen. Dänische und schwedische Verkehrsfachleute haben mir gesagt, sie gingen davon aus, daß diese **Querungen**, wie das bei Straßen übrigens überall der Fall ist, zum überwiegenden Teil, zu 80 bis 90 % dem innerskandinavischen Verkehr dienen werden.

(Anke Spoorendonk [SSW]: So ist es!)

Der Fernverkehr wird eventuell sogar Umlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene über die neuen Brücken bekommen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Dann läßt uns doch Brücken bauen!)

Die schönen schwedischen Lkws, von denen immer geredet wird, werden in Zukunft - das hat auch der schwedische Speditionsverband gesagt - über Rügen verschifft werden. Ich kann Ihnen auch sagen, warum - -

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Weil die A 20 kommt! - Heiterkeit - Beifall bei der CDU)

- Lieber Herr Kubicki, die fahren doch nicht von Schweden nach Rügen, um anschließend herumzufahren, sondern die fahren nach Süden!

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Auch nach Westen! - Unruhe)

- Die Zwischenrufe sind mir einfach zuviel. - Herr Kubicki, die Lkw-Fahrer tun es deshalb, weil sie auf dem Schiff schlafen können. Dadurch sparen sie einen Fahrerwechsel und damit soviel Kosten, daß es viel lohnender ist. Die denken nämlich ökonomisch.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: In der einen Stunde von Schweden nach Rügen?)

Liebe Kollegen, ich glaube, es ist Zeit, über das Thema Verkehr etwas grundsätzlicher nachzudenken.

(Thorsten Geißler [CDU]: Eben!)

Mich erinnert die Situation im Straßenverkehr zunehmend an die Ballade vom Zauberlehrling - und vielleicht sind Sie ja der Zauberlehrling. Man glaubt, wir könnten mit dem Autoverkehr Probleme lösen, aber je mehr wir investieren, je billiger wir den Verkehr machen, desto mehr ersaufen die Straßen im Strom der Fahrzeuge. Je schneller wir werden und je weiter und öfter wir fahren, desto weiter werden die Waren in Europa und in der Welt herumkutschert. Am Schluß rufen wir aus: Herr und Meister, hör mich rufen! Herr, die Not ist groß. Die ich rief, die Geister, werd ich nun nicht los.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Dr. Ottfried

Hennig [CDU]: Die Grünen! - Unruhe)

Liebe Frau Schmitz-Hübsch, die Bundesregierung hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2005 die CO₂-Emissionen um 25 % zu senken, in den nächsten 50 Jahren sollen 80 bis 90 % eingespart werden - Sie werden staunen: Es handelt sich nicht um eine grüne Bundesregierung, sondern eine, die von Ihrer Partei gestellt wird.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Gott sei Dank!)

Zugleich sagen uns die aktuellen Zahlen, daß alle Fortschritte in anderen Bereichen durch den Zuwachs der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zunichte gemacht werden.

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.]

Wenn Sie Ihre eigenen Verpflichtungen ernst nehmen wollen, dann müssen Sie zu einer Wende in der Verkehrspolitik kommen.

Ich habe mich dazu mit Fachleuten unterhalten, zum Beispiel mit Professor Kutter, Leiter der Verkehrsabteilung im Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin, oder mit Herrn Schallaböck, dem stellvertretenden Leiter der Verkehrsabteilung am Wuppertaler Institut. Sie sagen, daß Alternativen möglich sind. Es stimmt nicht, daß es nicht möglich ist, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Sie sagen: Auch in Zukunft wird bei einer anderen Politik das Auto eine Rolle spielen, aber es ist möglich, den **Autoverkehr** in den nächsten 15 Jahren um 50 % herunterzufahren, wenn wir die Schiene so ausbauen, daß die Kapazitäten der **Bahn** vervierfacht werden. Es ist möglich, erhebliche Teile des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, wenn wir entsprechend investieren, wenn wir das Rangieren ablösen durch regionale Liniengüterverkehre, wo direkt vom Lkw auf die Schiene umgeladen wird.

Immerhin verspricht dieses Szenario - Sie mögen dem Szenario nicht glauben; mit jedem Szenario sind Unsicherheiten verbunden - , daß die Ziele, die Ihre Bundesregierung aufgestellt hat, eingehalten werden, während das laufende Szenario, so weiterzumachen wie bisher, bedeutete, daß die CO₂-Emissionen in den nächsten zehn Jahren um

mindestens 50 % weiter wachsen. Es wäre eine katastrophale Entwicklung, wenn wir so weitermachen wie bisher. Wir müssen einfach umlenken.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: In andere Antriebsarten!)

Vielleicht macht es tatsächlich Sinn, sich zu überlegen, wenn man in einer Sackgasse ist, ob es vielleicht sinnvoller ist, umzukehren, eine andere Straße zu suchen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Kommt darauf an, wohin man will!)

Vielleicht denken Sie, ich schaue zu weit in die Zukunft, aber: ein Ausbau der **A 7**, den Sie fordern, würde bei der jetzigen **Finanzierung des Bundesverkehrswegeplanes**, wenn er jetzt angemeldet wird, erst im Jahre 2010 bis 2015 anstehen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Immerhin!)

Das heißt, ein Ausbau würde keine Lösung der jetzigen Probleme bringen. Lassen Sie uns doch gemeinsam überlegen, ob es nicht Sinn macht, die Pendlerprobleme im Hamburger Rand, in Kiel und in Lübeck durch den Ausbau des ÖPNV zu lösen!

(Beifall des Abgeordneten Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das Wuppertaler Institut hat uns vorgerechnet, daß eine konsequente Umstellung im Verkehrswesen auf öffentliche Verkehrsmittel, Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene und Ausbau des ÖPNV diese Gesellschaft in den nächsten 15 Jahren nicht teurer käme, sondern daß wir nach Berechnungen der Wuppertaler vielmehr 3 Billionen DM billiger führen, als wenn wir weiter auf die Straße setzten. Im Moment gibt diese Gesellschaft ein Siebtel ihres gesamten Geldes für die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs aus. Das muß man wissen. Der Straßenverkehr ist der am höchsten subventionierte Bereich, den sich diese Gesellschaft leistet. Auch bei einer Umkehr werden wir weiter Auto fahren - auf dem Lande, in den Regionen. Daran habe ich überhaupt keinen

Zweifel. Aber wir werden die Städte umgestalten müssen, daß sie urbaner, lebensfreundlicher, attraktiver werden, dadurch, daß weniger Autos fahren und mehr öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Wir werden den Tourismus in zunehmendem Maße auf die Bahn verlagern. Die Leute werden hierherkommen, werden abgeholt werden, werden an ihren Ferienort kommen. Es wird Busse geben, die sie an die Attraktionen fahren. Wir werden einen Liniengüterverkehr bekommen, der schnell ist, der attraktiv ist, der zielgerichtet ist, der auch „just in time“ ermöglicht, also pünktliche Lieferungen ermöglicht. All das ist in den Konzepten der Verkehrsplaner vorhanden. Die Politiker sind gefragt, es endlich umzusetzen.

Ich sage dazu nach unserem Philosophen Kant: Sapere aude Schmitz-Hübsch domina. - Haben Sie Mut zu denken, Frau Schmitz-Hübsch. Das wünsche ich uns allen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Aschmoneit-Lücke.

Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte es einmal ganz salopp ausdrücken: Das einzige, was zu bestimmten Tageszeiten auf der A 7 zwischen dem Bordesholmer Dreieck und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest noch läuft, ist das Radio.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Und das, was zu bestimmten Tageszeiten das ganze Jahr über gilt, trifft für Ferienzeiten ganz besonders zu: Nichts geht mehr. Letztes Jahr konnten wir uns nicht nur über einen Jahrhundertssommer freuen, sondern Zehntausende anreisende Feriengäste stöhnten in Rekordstaus. Vielleicht erinnern Sie sich noch an die Wochenenden im Juli des vergangenen Jahres - vom Elbtunnel bis zur

dänischen Grenze quälte sich die Blechlawine im Schrittempo durch Schleswig-Holstein.

Jetzt sehe ich schon - ich habe das geahnt -, wie sich die Eisenbahnfreunde wieder freuen werden. Ich sage Ihnen, Herr Hentschel: Natürlich ist es wünschenswert, wenn möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann, aber es geht auch da nicht so wie beim „Zauberlehrling“. Danach ist es ja so einfach; der Meister kommt und sagt: „In die Ecke, Besen, Besen, sei's gewesen.“ - So läuft das nun einmal leider nicht.

(Beifall bei F.D.P. und CDU - Zuruf der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir müssen endlich in die richtige Richtung investieren!)

- Herr Hentschel, haben Sie einmal mit einer Familie gesprochen, die zwei Kinder hat, die in St. Peter-Ording drei Wochen Urlaub machen will? - Der passiert doch folgendes: Wenn die endlich mit der Bahn ihr Urlaubsland Schleswig-Holstein erreicht haben - die kommen ja nun nicht alle aus Hamburg, sondern zum Beispiel auch aus Nordrhein-Westfalen -, dürfen sie sich noch über eine eineinhalbstündige Zugfahrt von Hamburg nach St. Peter-Ording freuen. So lange braucht die Bahn nämlich für die 30 km lange Strecke.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Deshalb wollen wir den Ausbau ja auch beschleunigen!)

Frau Schmitz-Hübsch und Herr Kayenburg, Sie weisen in der Begründung zu dem Antrag zu Recht darauf hin, daß mit der Fertigstellung der Belt-Querung sowie einer zeitlich versetzten Fertigstellung der Öresund-Querung der Verkehr aus Skandinavien und insbesondere auch der Güterverkehr völlig neue Dimensionen bekommen werde. In diesem Zusammenhang wird dann immer wieder die populäre Forderung „Schiene statt Straße“ erhoben. Aber ich betone noch einmal ausdrücklich: Es ist erstrebenswert, den Verkehr zu verlagern. Man muß dabei aber, Herr Hentschel, bitte auch einen Blick für die Realität bewahren.

Die Realität ist erstens, daß 82 % der Personenverkehrsleistungen und 64 % der Güterverkehrsleistungen auf der **Straße** stattfinden. Wollte man nur 7 % der jährlichen Pkw-Verkehrsleistungen auf die **Bahn** verlagern, müßte die Bahn ihre Verkehrsleistungen verdoppeln. Das heißt, 7 % weniger Pkw würden 100 % mehr Bahn voraussetzen.

(Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ganz ähnlich ist es zweitens beim Güterverkehr: Um nur 10 % Transportleistung vom Lkw zu übernehmen, brauchte man etwa ein Drittel mehr Bahnkapazität. Das heißt, 10 % weniger Lkw setzen 30 % mehr Bahn voraus.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Lesen Sie doch einmal die Studie!)

- Herr Hentschel, drittens werden 84 % aller auf der Straße beförderten Güter derzeit im Nahverkehr, im Umkreis von maximal 75 km um den Standort des Transportunternehmens, befördert. Diese Fakten zeigen, daß man allein mit der Forderung „Schiene statt Straße“ keine Verkehrspolitik betreiben kann.

Wir wissen doch alle - jedenfalls hat das der Verkehrsminister dieses Landes immer und überall völlig zu Recht betont -, daß der Verkehr zunimmt. Es wird keine Entlastung geben, es wird eine zusätzliche Belastung geben. Darauf muß man rechtzeitig reagieren. Das ist doch völlig klar. Bei aller Verlagerung wird der Verkehr auf der Straße trotzdem zunehmen.

Meine Damen und Herren, ebenso falsch ist die Annahme, weniger Straßenbau führte zu weniger Straßenverkehr. Zwischen 1970 und 1990 hat der Bund den Anteil des Straßenbaues am Verkehrsetat fast halbiert. Im selben Zeitraum nahm der Verkehr auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen um 127 % zu. Wer daher glaubt, eine wachsende Wirtschaft auf verstopften Straßen in Fahrt zu halten, der irrt.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Nebenbei sei bemerkt, daß die 100 l Kraftstoff, die jedes Auto jährlich im Schnitt im Stau verbraucht, auch nicht gerade dem Klimaschutz dienen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: So ist es!)

Schließlich: Wer glaubt, das Grundbedürfnis Mobilität ließe sich einfach „wegbesteuern“, der irrt ebenfalls. Weder nach den Energiekrisen 1973 und 1980 noch nach den drastischen Erhöhungen der Mineralölsteuer in den vergangenen Jahren sind die Fahrleistungen dauerhaft zurückgegangen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Weil keine Alternativen angeboten wurden!)

Sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Aspekten ist es daher sinnvoll und richtig, Engpässe zu beseitigen und dabei gleichzeitig die Entwicklung emissionsfreier Antriebe voranzutreiben.

(Beifall bei der F.D.P.)

Wir können doch nicht immer nur in eine Richtung denken. Wir müssen doch auch in Alternativen denken.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 7 würde eben genau solch ein Engpaß beseitigt.

Die F.D.P.-Fraktion - Frau Schmitz-Hübsch, Herr Kayenburg! - wird den CDU-Antrag unterstützen. Ich muß allerdings sagen, daß ich auch nicht ganz verstehe, warum der Antrag zu diesem Zeitpunkt kommt. Sie haben von vorausschauender Politik gesprochen. Das ist wunderbar; das finden wir auch ganz toll. Die möglichst frühzeitige Berücksichtigung der Maßnahme mag ja auch in diesem Zusammenhang vorausschauender Politik tatsächlich eine Rolle gespielt haben, aber erlauben Sie mir bei aller Unterstützung, von der Sie ja gehört haben, zu sagen: Ich sehe dies in der Tat als ein bißchen realitätsfern an. Weil der Bundesverkehrswegeplan bis über die nächste Legislaturperiode hinaus Gültigkeit hat, verstehe ich den Zeitpunkt für die Einbringung dieser Vorlage nicht ganz. Hätten wir vielleicht noch zwei Jahre gewartet, liebe Frau Schmitz-Hübsch, hätten

wir weiteren Dauerstau gehabt, und dann wäre vielleicht auch die Landesregierung der Auffassung gewesen, daß es ganz sinnvoll wäre, diese Maßnahme anzustoßen. Wenn wir noch ein bißchen länger warteten, könnten wir das vielleicht auch gemeinsam machen, dann brauchten wir sie nicht mehr dazu aufzufordern.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Gestatten Sie mir eine Bemerkung vorweg. Anscheinend soll es ja so sein, daß wir jedesmal dann, wenn es um Verkehrsfragen geht, gleich den Radwegebau lächerlich machen müssen. Wenn ich aber bedenke, wie viele Anfragen ich schon zum Thema Radwegebau von Menschen, von Bürgermeistern aus dem ländlichen Raum bekommen habe, dann muß ich sagen, daß es überhaupt keinen Grund gibt, das lächerlich zu machen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Genau wie Frau Aschmoneit-Lücke habe ich mich auch ein bißchen darüber gewundert, daß dieser Antrag jetzt gekommen ist. Ich war in meinen Gedanken etwas gemeiner und glaubte, daß das etwas mit dieser vielbesprochenen Pressekonferenz von Herrn Austermann zu tun gehabt haben könnte. Aber das war ja nun wirklich nicht nett, und Frau Schmitz-Hübsch hat mich ja auch eines Besseren belehrt.

Trotzdem muß ich sagen, daß ich Ihre Begründung für einen Ausbau der A 7 nicht nachvollziehen kann. Die A 7 soll sechsstreifig ausgebaut werden - formulieren Sie -, weil mit der Fertigstellung der Belt-Querung und der zeitlich versetzten Fertigstellung der Öresund-Querung eine zusätzliche Verkehrsbelastung aus Skandinavien auf die A 7 zukommen werde. Informationen, die wir von dänischen Verkehrsforschern erhalten haben, bestätigen diese Annahme nicht. Im Gegenteil, sie bestätigen das, was auch Herr Hentschel herausgefunden hat. In Dänemark

begründet nämlich niemand mehr die **Belt-Querung** mit der Zunahme des Güterverkehrs in Skandinavien. Man hat eingesehen, daß es sich hauptsächlich eigentlich um eine Verbesserung der innerdänischen Verkehrsanbindung handelt. Etwaige Steigerungsraten im Straßenverkehr auf der A 7, die mit der Öffnung der Belt-Querung im Zusammenhang stehen könnten, sind einerseits - so hat man uns gesagt - von der Höhe der Mautgebühr für die Brückenquerung abhängig, andererseits könnten sie nur für den Zeitraum erwartet werden, bis zu dem die Vogelfluglinie eine feste Querung hat oder die jetzigen Fährverbindungen verbessert werden. Genau das geschieht ja jetzt.

Die Dänischen Staatsbahnen (DSB) haben bereits große Fähren eingekauft, um die Kapazität der Linie Rödby - Puttgarden zu erhöhen. Darüber hinaus überlegt man sich in Schweden, ob dem zu erwartenden Verkehrsanstieg mit einem Ausbau der direkten Fährverbindung von Schweden nach Deutschland zu begegnen ist. Saßnitz - Trelleborg heißt hier die Idee.

Sie können also einen Ausbau der **A 7** keinesfalls mit einem vermuteten Verkehrsanstieg über den Großen Belt bis nach Hamburg begründen.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Nach unseren Informationen werden die neuen **Verkehrsströme** über die **Vogelfluglinie** oder eben über die direkte **Fährverbindung nach Mecklenburg-Vorpommern** kommen.

In der Begründung zu dem Antrag wird angenommen, daß der zu erwartende Anstieg des Skandinavienverkehrs über die Straße abgewickelt werden wird. Heute kommt in der Tat der weitaus größte Teil des Güterverkehrs aus Skandinavien auf der Straße nach Deutschland. Wir meinen, daß es das Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik sein muß, soviel Güterverkehr wie möglich über die Schiene oder alternativ über die Wasserwege abzuwickeln. Gelingt uns das nicht, werden wir im Autoverkehr ersticken. Daran geht kein Weg vorbei. Da hilft der Ausbau von vierstreifigen zu sechsstreifigen Autobahnen - wo dieser Ausbau auch immer erfolgt - auf Dauer gar nichts.

Der SSW fordert daher eine Wende in der Verkehrspolitik des Bundes und der EU, denn dort ist das angesiedelt. Zum Beispiel muß die Benachteiligung der Bahn bei der Finanzierung der Infrastruktur oder der Preisgestaltung beendet werden. Allerdings müssen auch die Bahngesellschaften das ihre tun, um der Wirtschaft flexible, preiswerte sowie intelligente Lösungen des Transports anzubieten. Ansonsten bleibt es für die Wirtschaft auch in Zukunft kostengünstiger und einfacher, ihre Lieferungen über die Straße abzuwickeln - mit all den negativen Folgen, die damit für Menschen und Umwelt verbunden wären.

Wegen des erwarteten Anstiegs des skandinavischen Verkehrs müßte sich die Bundesregierung im Rahmen der EU mit der schwedischen, der dänischen und der norwegischen Regierung zusammensetzen. Hier wäre es endlich angebracht, ein Gesamtkonzept für den **Verkehr zwischen Skandinavien und Deutschland** zu erarbeiten,

(Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]:
Das wird doch schon seit langer Zeit gemacht! - Martin Kayenburg [CDU]:
Das passiert doch schon!)

in dem die wirtschaftlichen und umweltpolitischen Zielsetzungen berücksichtigt werden. Wenn die Verlagerung des **Güterverkehrs** von der Straße auf die Schiene umgesetzt werden soll, müssen die Regierungen über die Grenzen hinweg zusammenarbeiten.

Wir können dem Antrag also nicht zustimmen. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Herr Minister Steinbrück.

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe mich am 1. April dieses Jahres an einer Rundfunksendung beteiligt. Ich forderte den Bau einer Autobahn von Büsum nach Helgoland,

(Heiterkeit - Martin Kayenburg
[CDU]: Mit drei Röhren!)

- selbstredend - natürlich im Schildvortrieb, weil ich keine anderen technischen Möglichkeiten sah.

(Heiterkeit)

Ich erwähne dies, weil ich bei der Lektüre Ihres Antrags den Eindruck hatte: so weit war ich mit meinem Aprilscherz, an dem ich mich beteiligt habe, von der politischen Wirklichkeit gar nicht entfernt.

(Heiterkeit und Beifall bei SPD und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nehmen Sie es mir nicht übel, wenn ich das sage, aber dieser Antrag ist doch eines jener Stöckchen, von denen ich in der vergangenen Landtagsdebatte redete, das Sie mir nun immer wieder hinhalten und über das ich springen soll. Nehmen Sie es mir nicht übel - ich springe nicht! Ich springe nicht.

In gewisser Weise ist dieser Antrag - da wird es dann doch ernsthafter - nach meinem Empfinden der Ausdruck eines Überbietungswettbewerbs in Sachen Straßeninfrastruktur, der in diesem Haus absurde Formen annehmen kann.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Solange in Ihrer Analyse durchgehend ein Beitrag oder ein Hinweis darauf fehlt, wie Sie sich denn die Lösung der Verkehrsprobleme in der Perspektive der nächsten zehn Jahre vorstellen, die nicht eine bloße Fortschreibung des Status quo darstellt, solange Sie dazu also keinen Beitrag leisten, so lange leidet, wie ich finde, die Diskussion hier auch. Sie haben nichts anderes anzubieten als nur die Fortschreibung einer Verkehrspolitik der sechziger, siebziger und achtziger Jahre.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Wenn heute einige von Ihnen - Sie waren aus verständlichen Gründen verhindert, während ich an der **Verkehrssicherheitskonferenz** heute morgen teilgenommen habe; sie war ja zu einem Zeitpunkt terminiert worden, als für heute noch keine Plenardebatte vorgesehen waren - bei aller Skepsis

und ohne durchgängige Zustimmung Herrn Frederic Vester zugehört hätten - in einer sehr differenzierteren Argumentation -, dann hätte sich dies vielleicht auch bei der Formulierung eines solchen Antrags wohltuend abbilden können. Ich werde einmal versuchen, das Script von Herrn Vester zu besorgen und es zumindest den Mitgliedern des Ausschusses zur Verfügung zu stellen.

Noch einmal: Niemand verlangt Ihnen die Zustimmung zu allen Ausführungen von Herrn Vester ab, aber sich allein in eine Denkweise „hineinzukoppeln“, die eben aus der reinen Status-quo-Fortschreibung herauspringt, und an der einen oder anderen Stelle innezuhalten und zu sagen, „so geht es auch nicht weiter, wie ich es bisher gemacht habe“, dies schiene mir schon des Schweißes der Edlen wert zu sein.

Ich will deutlich machen, daß ein bloßer Blick in den **Bundesverkehrswegeplan** und vor allen Dingen auch in das **Fernstraßenausbaugesetz** die Absurdität dieses Antrages belegt,

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

denn der **sechsstreifige Ausbau der A 7** in dem genannten Bereich ist natürlich nicht in der Kategorie des „vordringlichen Bedarfs“ enthalten.

Aber, jetzt kommt es, meine Damen und Herren: er ist noch nicht einmal in der Kategorie des „weiteren Bedarfs“ enthalten. Noch nicht einmal dort!

Wenn Sie nun wissen, daß der Bundesverkehrswegeplan bereits mit Blick auf die Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unterfinanziert ist, dann reden wir zugleich davon, daß Projekte des weiteren Bedarfs in der Tat wahrscheinlich erst in zehn oder elf Legislaturperioden mit öffentlichen Geldern finanzierbar sein werden.

(Martin Kayenburg [CDU]: Sind Sie dann nicht mehr Minister? - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr:

Gern!

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Herr Abgeordneter Kubicki!

Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Herr Minister, würden Sie das Haus bitte darüber unterrichten, wie es mit der A 20 und der westlichen Elbquerung war, ob eine Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan vorlag, bevor dieses Vorhaben aufgenommen wurde?

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr:

Es hat dazu Vorschläge gegeben, die gebündelt waren aus Beiträgen des Landes und des Bundes. Die ursprünglichen Vorstellungen des Bundes - des damaligen Bundesverkehrsministers Krause - sahen ein Projekt „A 20“ in einer Dimension unter Absorption von erheblichen Mitteln vor, gegen die die Landesregierung erfolgreich opponiert hat. So ist das zustande gekommen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Aber jetzt ist das drin!)

- Ja, selbstredend ist das jetzt drin, und zwar in der Kategorie des vordringlichen Bedarfs, wie Sie wissen. Insofern bekommen Sie die Antwort, die Sie auf Ihre rhetorische Frage ohnehin erwartet haben.

(Heiterkeit und Beifall bei SPD und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Also, noch einmal: Das Projekt ist nicht einmal in der Kategorie des weiteren Bedarfs aufgeführt.

Diese Entscheidung des Bundes ist ja nicht aus dem hohlen Bauch getroffen worden - wer würde das Herrn Wissmann unterstellen! -, sondern nach soliden Prüfungen und nach Erstellung von Gutachten. Das heißt, dieser Entscheidung des Bundesverkehrsministers liegt eine **Gesamtverkehrsprognose** für das Jahr 2010 zugrunde - übrigens auch unter Einschluß des internationalen Verkehrs und der neuen Querungsbauwerke, die dazu im dänischen Bereich

zu erwarten sind. Dabei kommt der Bund dann im Ergebnis zu Zahlen, die einen sechsstreifigen Ausbau überhaupt nicht rechtfertigen. Da sage ich nun: Wo der Bundesverkehrsminister recht hat, da hat er recht.

(Heiterkeit und Beifall bei SPD und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Da hat er einfach recht.

Nun füge ich - dies alles noch ein bißchen überspitzend, Frau Schmitz-Hübsch - hinzu: Eine **Bundesautobahn** ist einfach nicht dazu da, um in Spitzenzeiten von Ferien den gesamten Verkehr so aufzunehmen, daß man immer 140 oder 150 km/h fahren kann. Dazu ist die Autobahn nicht da.

(Beifall bei der SPD)

Wenn Sie dieses Kriterium anlegen, dann müssen Sie bestimmte Autobahnen im Münchener oder im Stuttgarter Raum zwölfstreifig ausbauen, nur um die Verkehrsinfrastruktur auf solche völlig überbelastete **Spitzenzeiten** auszulegen. Wer das tut, der zahlt sich dumm und dämlich mit dem Blick auf dicke Rohre, die da durchs Land gelegt werden, nur um einer bestimmten Situation Herr zu werden.

Vielleicht haben ja diese Verkehrsverhältnisse, die da im letzten Jahr von mir aus auch zu beklagen sind, sogar den Effekt, daß es zukünftig - einfach durch individuelle Fahrtenentscheidungen - zu anderen Verteilungen kommt, statt daß das Rohr immer mehr erweitert wird.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Im übrigen halte ich die Hinweise von Herrn Hentschel zur Begründung dieser Situation auf der **A 7** - nämlich die spezifische Situation in Hamburg - für völlig zutreffend. In meinen Augen gibt es überhaupt kein Gegenargument, das dazu geliefert werden könnte. Das heißt, die **vierte Elbtunnelröhre** wird zwar eine gewisse Entzerrung mit Blick auf die Durchgangsverkehre zur Folge haben, aber der Hinweis ist eben völlig richtig, daß die meisten Verkehre schlicht und einfach stadintern in der Hansestadt Hamburg erzeugt sind; die sind der Stopfen in der Flasche, und diesen Stopfen werden Sie nicht mit einem

sechsspürigen Ausbau der A 7 in den Bereichen, wie Sie es beantragen, beseitigen.

Meine letzte Bemerkung - das meine ich jetzt über diesen Antrag hinausweisend, Frau Schmitz-Hübsch und Herr Kayenburg wie auch Frau Aschmoneit-Lücke - ist die von mir wirklich ernst gemeinte Frage: Wieviel Großprojekte verträgt eigentlich eine verkehrspolitische Debatte, die das finanzielle Augenmaß und auch ihre Vermittlungsfunktion bei kontroversen Projekten nicht überdehnen und nicht aufgeben will?

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Oder etwas anders gefragt - an die beiden Oppositionsfraktionen gerichtet -: Welche Folge hat eigentlich die simple Addition von einem riesigen Verkehrsprojekt nach dem anderen für jene zwei oder drei Projekte, die wirklich Schlüsselprojekte sind?

Das müssen Sie sich - wie ich finde - für den Rest dieser Legislaturperiode noch einmal genauer überlegen, bevor Sie weitere Anträge dieser Art stellen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN - Günter
Neugebauer [SPD]: Sehr richtig!)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Schmitz-Hübsch.

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte gern noch auf drei Punkte eingehen,

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das ist schon mal gut!)

zunächst auf die Unterstellung, daß die CDU-Fraktion kein Interesse daran habe, Verkehre vernünftig zu bewältigen und Verkehre in dem Maße, wie es möglich ist und wie es vernünftig ist, von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Nur, wir müssen an dieser Stelle - ich finde, das hat die Kollegin Aschmoneit-Lücke sehr deutlich gemacht - realistisch sein; wir müssen wirklich

realistisch sein, wenn es um die Frage geht, welche Mengen wir denn tatsächlich von der **Straße** auf die **Schiene** übertragen können. Frau Aschmoneit-Lücke hat dazu ja Zahlen genannt. Wenn 10 % des Zuwachses des jetzigen Güterverkehrs, der über die Straße geht,

(Wortmeldung des Abgeordneten
Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN])

- nein, ich erlaube keine Zwischenfrage, Herr Hentschel - auf die Bahn übertragen würden, würden wir eine Kapazitätsausweitung um ein Drittel benötigen.

Wenn der gesamte prognostizierte Zuwachs im Güterverkehr bis zum Jahre 2010 auf die Bahn verlagert werden sollte, bräuchten wir eine Kapazitätsausweitung von 188 %.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Frau Abgeordnete Schmitz-Hübsch, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Hentschel?

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Nein, ich gehe jetzt nur noch abschließend auf die Argumente ein, die heute vorgebracht worden sind. Eine Zwischenfrage des Abgeordneten Astrup gestatte ich auch nicht.

Es ist also zu bedenken, daß mit dem heutigen technischen System Bahn nur unter ganz großen finanziellen Investitionen eine **Verlagerung der Güterverkehre** möglich ist. Solange über das gleiche Gleis schnelle und langsame Züge abgewickelt werden, ist die technische Kapazität begrenzt. Es müßten also Spezialgleise gebaut werden, und das ist so teuer und dauert so lange, daß Schleswig-Holstein bei Fertigstellung endgültig abgeschnitten wäre. Aber das scheint ja das zu sein, was Sie auch wollen.

Einen zweiten Aspekt stellt die **Finanzierung** dar. Ich habe die Finanzierung in meinem Beitrag bewußt ausgelassen, weil ich meine, daß dies eine Aufgabe der Verwaltung ist, wenn sich dieses Hohe Haus unseren Antrag denn zu eigen machen würde. Ich habe vorhin versäumt, Ausschußüberweisung zu beantragen, Herr Präsident; das möchte ich hiermit

nachholen. Ich möchte, daß wir im Ausschuß noch einmal in Ruhe darüber reden. Dies ist eine Sache, die später von der Verwaltung zu spezifizieren ist.

Natürlich haben wir uns Gedanken über die Höhe der Kosten und über die Finanzierung gemacht. Es war mir von vornherein klar - ich kenne den Wirtschaftsminister nun auch schon eine Weile -, daß er die Finanzkeule schwingen würde. Ich hatte mich in meinem ersten Redebeitrag bewußt kurzgefaßt, damit ich an dieser Stelle noch einmal darauf eingehen kann.

Ich habe darauf hingewiesen, daß die Finanzierung relativ günstig ist, weil auf der Hälfte der Strecke die Brückenbauten, die immer das Teuerste sind, bereits vorhanden sind und weil das notwendige Land schon vorhanden ist.

Zweitens: Herr Kubicki hat den Minister vorhin zu Recht gefragt, wie das Projekt A 20 überhaupt in den **Verkehrswegeplan** aufgenommen worden ist. Dies ist durch Anträge, die gestellt worden sind, durch Dringlichkeiten, die von regionalen politischen Vertretern deutlich gemacht worden sind, geschehen. Genauso könnten wir - wenn wir es denn ernsthaft beraten würden - zu dem Schluß kommen, daß die **Erweiterung der A 7** für unser Land und für die zusätzlichen Verkehre, die es, Frau Spoorendonk, aus **Dänemark** geben wird, benötigt wird. Natürlich ist die Große-Belt-Verbindung nicht nur für den innerdänischen Verkehr gebaut worden; das ist doch wirklich albern. Es werden zusätzliche Verkehre in Schleswig-Holstein entstehen, und es ist durchaus denkbar, daß wir zu dem Schluß kommen, daß wir dieses Projekt vordringlich durchführen müssen. Es sollte wirklich ernsthaft diskutiert werden.

Warum haben wir den Antrag heute gestellt? Frau Aschmoneit-Lücke, wir haben den Antrag heute gestellt, weil dies einer Aussage der CDU im Landtagswahlprogramm entspricht - es ist also keine neue Erfindung - und weil der erste Spatenstrich frühestens im Jahre 2000 erfolgen kann, wenn heute mit der Planung begonnen wird. Insofern wäre es vernünftig, jetzt damit anzufangen. Hinzu kommt, daß ab dem Jahre 2000 Straßenbaumittel in Höhe von 1 Milliarde DM aus den neuen Ländern zurückfließen und wieder in den alten Ländern eingesetzt werden können. Darüber hinaus hat der Verkehrsminister allerlei Ideen, wie er an zusätzliche Gelder kommen könnte. Ich denke

in diesem Zusammenhang beispielsweise an die Maut-Gebühr für Lkw.

Ein letzter Punkt: Ich glaube, Sie haben nicht richtig hingehört, Herr Minister. Ich habe nicht für **Spitzenzeiten** in Ferien und an Wochenenden einen Ausbau der A 7 gefordert; sonst hätte ich diesen Ausbau gleich bis Flensburg verlangt. Darauf habe ich verzichtet - das haben Sie hoffentlich gemerkt - und habe statt dessen nur von dem besonders stark belasteten Stück gesprochen. Dort, wo die Kieler Autobahn auf die A 7 trifft, wird es fürchterlich voll. Wer dort häufiger fahren muß, der weiß, wie es dort zugeht.

Ein letztes Wort zu Herrn Schröder: Herr Schröder, ich glaube, Sie unterstellen uns Dinge, die unserer Aufgabe als Politiker nicht angemessen sind. Es geht nicht darum, in diesem Hause zu Ihrer und unserer Unterhaltung Schauanträge zu stellen, um die Zeit totzuschlagen. Darum geht es wirklich nicht.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Es geht darum, über die Zukunft des Landes nachzudenken und Schlüsselprojekte, die für unsere Entwicklung wichtig sind, rechtzeitig auf den Weg zu bringen. Ich habe auch genug Mut dazu, so etwas rechtzeitig zu denken, Herr Hentschel.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Meine Damen und Herren, auf der Tribüne begrüße ich jetzt die Damen und Herren der 5. Marineversorgungsschule List. Herzlich willkommen!

(Beifall im ganzen Haus)

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Hentschel nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung.

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Da Sie mir die Zwischenfrage nicht erlaubt haben, Frau Schmitz-Hübsch, wollte ich Ihnen nur sagen, daß das Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie, und zwar die Verkehrsabteilung unter der Leitung von Herrn Petersen, ein Buch mit dem

Titel „Mobilität von morgen“ herausgegeben hat. Dieses Buch ist sehr interessant. Ich könnte es Ihnen auch schenken, aber die Erfahrung zeigt, daß man Bücher, die man geschenkt bekommt, nicht unbedingt liest.

(Zurufe von der CDU: Oh!)

Deswegen wollte ich Sie bitten, sich das Buch zu kaufen und durchzulesen, um einmal zu sehen, wie Verkehr in Zukunft gedacht werden kann.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Zunächst einmal ist Ausschußüberweisung beantragt worden. Wer dafür stimmt, den Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 14/64, an den Wirtschaftsausschuß zu überweisen, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Enthaltungen? - Ich glaube, daß sich die Mehrheit für die Ausschußüberweisung ausgesprochen hat.

(Beifall bei der CDU)

Der Antrag ist also mit den Stimmen von CDU, F.D.P. und Teilen der SPD an den Wirtschaftsausschuß überwiesen worden.

Meine Damen und Herren, ich rufe Tagesordnungspunkt 16 auf:

Prüfung eines Normenkontrollverfahrens gegen das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/77

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist offenbar nicht der Fall. Dann eröffne ich die Aussprache. Das Wort hat der Herr Abgeordnete Hentschel.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Aber jetzt!)

Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Bundestag hat in einem Gesetz den Bedarf für

eine Magnetschwebbahn von Hamburg nach Berlin festgestellt. Man fragt sich, worin der Bedarf besteht. In einer schnellen Verkehrsverbindung von Hamburg nach Berlin wohl kaum.

(Thorsten Geißler [CDU]: Doch!)

Diese ist durch eine schnelle Schienenverbindung für ein Siebtel des Preises für den Transrapid und in einem Drittel der Bauzeit zu haben, wobei der Geschwindigkeitsvorteil maximal bei einer halben Stunde liegt.

(Zuruf von der CDU: Wer hat das denn ausgerechnet?)

Oder ist der Transrapid eine Alternative zum Flugzeug, Herr Kayenburg? - Wohl kaum. Der Transrapid verursacht bei halber Geschwindigkeit wie ein Flugzeug den gleichen Lärm, aber während der gesamten Strecke, und verbraucht dazu auch noch genausoviel Energie. Die Technik des magnetischen Schwebens stammt aus dem vorigen Jahrhundert, als das viel effizientere System des aerodynamischen Schwebens der Flugzeuge noch nicht erfunden war und es als unmöglich galt, daß ein Körper, der schwerer als Luft ist, abhebt.

Oder ist der Transrapid eine Alternative zur Bahn?
-

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Können wir mal zum Thema sprechen? Normenkontrollverfahren!)

Wohl kaum. Der Transrapid ist nicht nur teurer. Er benutzt eine aufwendigere, kompliziertere Technik, er ist kaum schneller - es sei denn, daß er fast nicht anhält -, er hat - wie das Flugzeug - nur eine geringe Transportkapazität und ist für den Güterverkehr ungeeignet.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Behauptung seiner angeblich höheren Sicherheit ist ein Witz bei einem Verkehrsmittel, das noch gar nicht erprobt ist, während es weltweit bei den seit 30 Jahren betriebenen Hochgeschwindigkeitszügen noch nie eine Entgleisung gab.

Der Diplomingenieur Hans Jörg Bohm hat dieses Verkehrsmittel vor einem Monat wie folgt charakterisiert:

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Wer ist das?)

„Der Transrapid gehört technikgeschichtlich ins 19. Jahrhundert, ignoriert die Existenz des Flugzeuges. Er kombiniert und verstärkt die Nachteile von Flugzeug und Eisenbahn. Er löst Probleme, die gar nicht existieren. Kurz und gut: Er ist ein mißglücktes Flugzeug, das an den Erdboden gefesselt ist.“

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Wer war das denn? - Meinhard Füllner [CDU]: Dümmer geht es nicht! So ein Quatsch!)

Und dafür soll ein Bedarf bestehen?

Besonders lustig ist das Argument, daß der **Transrapid** eine ökologische Alternative zum **Flugverkehr** nach Berlin biete. Tatsache ist, daß heute zwischen Hamburg und Berlin täglich vier Flugzeuge mit insgesamt 200 Passagieren verkehren. Die Bedarfsplanungen für den Transrapid basieren hingegen - man höre! - auf **Fahrgastprognosen** von 14 Millionen Passagieren im Jahr. Das sind 1600 Passagiere je Stunde bei Tag und bei Nacht. So viele passen noch nicht einmal auf einen Bahnsteig.

Um diese Zahlen zu realisieren, müßte der gesamte Verkehr zwischen Hamburg und Berlin um das Achtfache wachsen. Dazu rechnet man in den Planungen mit Tausenden von Pendlern, die mit dem Transrapid täglich von Berlin nach Hamburg zur Arbeit fahren werden, sowie mit Tausenden von Kulturbeflissenen, die kurz mal von Hamburg nach Berlin in die Oper sausen,

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Was reden Sie für einen Unsinn!)

oder mit Tausenden von Shopping-Gästen auf dem Ku'damm, die dorthin fahren, weil es auf der Mönckebergstraße keine Krawatten mit lila Punkten gibt.

Liebe Damen und Herren, das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz wäre nicht so schlimm - jetzt komme ich zum Ernst der Sache -, wenn es nur den Bedarf feststellte. Dann würde nämlich dieses verunglückte Flugzeug niemals gebaut werden. Aber leider - das ist der viel größere Skandal - regelt das Gesetz auch noch die **Finanzierung**.

Die **Kosten für den Transrapid** liegen nach Angaben der Betreibergesellschaft und der Magnetschwebbahnplanungsgesellschaft ungefähr bei 9 Milliarden DM zu heutigen Preisen. Diese Summe setzt sich zusammen aus 5,6 Milliarden DM, die der Bund zu tragen hat, und 3,3 Milliarden DM, die die Betreibergesellschaft trägt. Mit den Bauleitzinsen und den sonstigen Kosten erhöht sich die zweite Summe auf 4,8 Milliarden DM, und die erste Summe von 5,6 Milliarden DM erhöht sich auf 8,2 Milliarden DM. Und davon muß theoretisch nur ein kleinerer Teil zurückgezahlt werden; - theoretisch deswegen, weil nur dann zurückgezahlt wird, wenn der Transrapid Gewinn macht. Insgesamt belaufen sich die Kosten also auf rund 13 Milliarden DM.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Mein Gott, wie der rechnet!)

Nicht berücksichtigt sind dabei die zusätzlichen Kosten durch die Anbindung an die Innenstädte von Berlin und Hamburg, und nicht berücksichtigt sind die gesamten Infrastrukturkosten, wenn - wie geplant - 50 % des Zubringerverkehrs mit dem Auto erfolgen sollen. Für die 7 Millionen Autofahrer, die auch aus Schleswig-Holstein zu den Transrapidbahnhöfen in Hamburg-Billwerder oder ähnlichen oder Berlin Westkreuz fahren sollen, werden Riesenparkplätze, Straßen und so weiter gebraucht; denn wenn es zu Staus kommt - so sagen die Planer -, wird es unattraktiv, mit dem Transrapid kurz mal nach Berlin in die Oper zu fahren, und dann sinken die Fahrgastzahlen um 5 Millionen.

Nicht berücksichtigt sind auch die Kosten dieser Bahnhöfe am Westkreuz bei Berlin und im Hamburger Umland. Soweit zu den Kosten.

Und jetzt die **Finanzierung**! Im Bedarfsgesetz steht in § 2 folgendes:

„Die Durchführung der in dieses Gesetz aufgenommenen Maßnahme und deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen dem Bund und den privaten Projektträgern über die Verteilung der Investitions- und Betriebslasten.“

Das heißt, das Parlament wird ausgeschaltet; die Bundesregierung bekommt einen Blankoscheck.

(Thorsten Geißler [CDU]: Unsinn!)

Interessant ist aber auch noch, wie die Bundesregierung diesen Scheck einlösen will. Tatsächlich beteiligt sich die risikofreudige deutsche **Wirtschaft** an dem mindestens 13 Milliarden DM teuren, vielleicht aber noch sehr viel teureren Projekt mit der gigantischen Eigensumme von 500 Millionen DM. Dieses Eigenrisiko beträgt ein Sechszwanzigstel der Bausumme. So hoch schätzt die deutsche Wirtschaft die Chancen ein, daß ein Gewinn auf dieser Strecke erwirtschaftet wird.

(Günther Neugebauer [SPD]: Einige sind schon wieder ausgestiegen!)

Die Eigenbeteiligung bei einer zehnpromzentigen Gewinnspanne - bei öffentlichen Aufträgen normal - bedeutet, daß die Wirtschaft, selbst wenn sie die 500 Millionen DM voll abschreiben muß, trotzdem noch über eine Milliarde DM Gewinn damit macht, und der Bund zahlt alles - oder die Länder -, und damit sind wir hier in Schleswig-Holstein.

Weil der Transrapid aber eine Inseltechnologie ist, hat man sich noch eine zusätzliche Inselförderung ausgedacht. Bei Investitionen der Industrie soll nämlich eine 20prozentige **Absetzbarkeit der Kapitalkosten** hinzukommen: also nach dem Modell der Berlin-Förderung aus der Zeit, als Berlin noch eine Insel und deshalb nicht konkurrenzfähig war. Auch das sagt einiges über die Ökonomie dieses Projektes aus.

Insgesamt muß man feststellen, daß die **Risikobereitschaft der Industrie** beeindruckend ist. Eine Schildkröte würde mit ihrer Risikobereitschaft im Vergleich die Rolle eines Drahtseilartisten spielen.

Es ist diese Versorgungsmentalität großer Unternehmen mit nicht haftenden Managern, die diesen Industriestandort Deutschland gefährdet.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD - Lachen des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Letzte Woche mußte ich mir auf der 125-Jahrfeier der Industrie- und Handelskammer zu Kiel die Publikumsbeschimpfung der rot-grünen Landesregierung durch Herrn Süverkrüp anhören.

(Zurufe von der CDU)

Heute würde ich mir wünschen, daß er mir zuhörte. Denn es ist bezeichnend, daß die kleinen und mittleren Betriebe, deren Unterstützung hier im Lande wir uns vorgenommen haben, von solchen Geschenken nur träumen können.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Es interessiert mich auch, was all diejenigen, die ständig Zukunftsinvestitionen in den Verkehr fordern, zu diesem Finanzgebaren sagen. Immer wieder wird die Unfähigkeit der Bahn beklagt; oft zu Recht, wie ich finde. Aber mit dem Milliardengeschenk für den Transrapid kürzt die Bundesregierung zugleich die **Investitionen in das Schienennetz** um 16 Milliarden DM für die kommenden vier Jahre. Und dann wundern wir uns, wenn der Schienenverkehr nicht funktioniert.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das gleichen Sie in Schleswig-Holstein ja wieder aus!)

Zum Schluß noch ein paar Worte zum Export! Da schon niemand an Gewinne beim Transrapid glaubt, erklärt man das ganze zum künftigen Exportschlager. Irgendwie muß man die Subventionen ja rechtfertigen. Ich weiß, daß Sie ein Subventionsfan sind, Herr Kubicki.

(Zurufe von der CDU)

Hier stellt sich die Frage, wieso man nicht eine neue ICE-Generation fördert, die vermutlich wesentlich leiser und energiesparender sein wird, sowie neue

Regionaltriebwagen und neue Güterumschlagtechniken, die möglicherweise ein viel besserer Exportschlag sind.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Schließlich ist die Schienentechnologie weltweit verbreitet und die Nachfrage nach modernen, leisen, energiesparenden, schnellen Zügen ist enorm. Dagegen ist mir weltweit keine Strecke für Magnetschwebebahnen bekannt.

(Beifall der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Anhaltende Zurufe von der CDU)

Meine Damen und Herren, ich fasse zusammen: Die Bedarfsprognosen für den Transrapid sind abenteuerlich. Die **Magnetschwebebahn** ist nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Die statt dessen darin enthaltene Schienenverbindung wird durch den Transrapid bewußt unwirtschaftlich gemacht, und der Bahn wird dadurch großer finanzieller Schaden zugefügt.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Was sagen eigentlich die Grünen in Hessen dazu?)

Die in § 2 des Gesetzes enthaltene Finanzierungsregelung ist ein Blankoscheck der Bundesregierung zugunsten der Betreiber.

(Thorsten Geißler [CDU]: Sie lesen die falsche Seite!)

Deshalb halten wir das Magnetschwebebahnbedarfsgesetz für verfassungswidrig

(Beifall der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Lachen bei der CDU)

und werden ein **Normenkontrollverfahren** gegen dieses Gesetz betreiben, um Schaden von diesem Lande abzuwenden, wie ich es geschworen habe.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki

[F.D.P.]: Das ist reine Augenwischerei, Herr Hentschel!)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Puls.

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die SPD-Fraktion wird dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

(Zuruf von der CDU: Ablehnen!)

zustimmen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Transrapid ist mehrfach Gegenstand parteipolitischer Auseinandersetzungen auch in diesem Landtag gewesen. CDU und F.D.P. haben sich im wesentlichen auf industrie- und technologiepolitische Gründe für den Transrapid berufen. Die SPD-Fraktion hat in den bisherigen Diskussionen gravierende Gründe dagegegehalten.

(Martin Kayenburg [CDU]: Aber welcher Art!)

Insbesondere sind dies die folgenden drei; wir haben sie mehrfach diskutiert, ich möchte sie deshalb nur stichwortartig zusammenfassen.

Erstens. Der Transrapid ist verkehrspolitischer Unsinn. Europa hat sich für das Radschienensystem entschieden.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Voscherau und Vahrenholt sagen das auch?)

Der Transrapid wäre ein Fremdkörper, eine Insellösung in diesem System. Exportchancen außerhalb Europas sind bisher nicht erkennbar geworden.

(Beifall bei der SPD)

Ein - wie ich glaube - unverdächtig Beleg dafür sind die Ausführungen des Wissenschaftlichen

Beirates im zuständigen Bundesverkehrsministerium.

Zweitens. Der Transrapid ist finanzpolitisch ein Faß ohne Boden mit unabsehbaren Risiken für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Es fehlen bis heute korrekte **Wirtschaftlichkeitsberechnungen**; alle vorliegenden - davon gibt es viele - Fahrgastprognosen sind unrealistisch. Als Beleg dafür - auch unverdächtig, wie ich meine - verweise ich auf den Bundesrechnungshof in der Anhörung des Bundestagsverkehrsausschusses.

Drittens. Der Transrapid ist umweltpolitisch ein unverantwortlicher **Eingriff in Natur, Landschaft und Wohnumfeld** der Menschen

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

in Süd-Stormarn und Lauenburg und überall dort, wo die Trasse durchgezogen werden soll. Auch hier ein Beleg für unsere Aussage: Wir werden unterstützt nicht nur durch zahlreiche - ich muß sagen - sehr fachkundige Bürgerinitiativen an der geplanten Trasse, sondern auch

(Martin Kayenburg [CDU]: Durch Herrn Voscherau!)

durch etliche Umweltschutzverbände und auch durch die Gewerkschaften, die das immer wieder als Totschlagargument gebrauchte Argument „Arbeitsplatzschaffung“ - wie ich glaube, überzeugend - widerlegt haben.

Gegenstand der heutigen Debatte ist aber nicht die politische Auseinandersetzung, sondern die Frage, ob das **Magnetschwebbahnbedarfsgesetz** möglicherweise verfassungsrechtlich bedenklich ist und auf dem Wege einer **Normenkontrollklage** angegriffen werden kann. Wir sind der Auffassung, daß man nicht jede politische Auseinandersetzung in der Folge auch juristisch austragen sollte. In diesem Fall allerdings befürworten wir als SPD-Fraktion ausdrücklich den vorgelegten Prüfantrag, und wir bitten die Landesregierung, im Falle eines für Schleswig-Holstein und die betroffenen Regionen positiven Ergebnisses der Prüfung die dann angezeigten rechtlichen Maßnahmen zu ergreifen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Warum macht ihr es dann nicht gleich?)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Herr Abgeordneter Puls, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Stritzl?

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Ja.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Bitte sehr, Herr Abgeordneter Stritzl.

Thomas Stritzl [CDU]: Da ich dem Antrag nicht entnehme, welche Kosten für die Prüfung veranschlagt werden, möchte ich Sie gern fragen: Welche Kosten entstehen durch das von Ihnen angesprochene und geforderte Prüfungsverfahren?

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Herr Kollege Stritzl, uns geht es in erster Linie immer um die Sache und dann um die Kosten.

(Lachen bei CDU und F.D.P.)

Politische Entscheidungen aus rein fiskalischen Erwägungen lehne ich für mich eigentlich ab.

(Martin Kayenburg [CDU]: Das war doch eine politische Entscheidung!)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Herr Abgeordneter, gestatten Sie noch eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Stritzl?

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Bitte sehr.

Thomas Stritzl [(CDU): Herr Kollege Puls, die Frage bezog sich nicht auf die juristische Ausweglosigkeit des Prüfantrags, sondern die Frage bezog sich auf die Kosten, die Sie damit verursachen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Was soll das kosten? - Minister Hans Wiesen: Weniger als eine sechsspürige A 7!)

(Martin Kayenburg [CDU]: Darauf kommt es gar nicht an!)

- Herr Kollege Stritzl, die Aussichten einer solchen Klage sollen ja überprüft werden.

(Zurufe von CDU und F.D.P. - Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Lassen Sie mich bitte fortfahren, ich komme sonst in meiner begrenzten Redezeit gar nicht mehr zur Sache, nämlich zu den juristischen Fragen, die hier eigentlich angesprochen werden sollen.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Meine Damen und meine Herren, ich bitte doch zuzuhören!

Klaus-Peter Puls [SPD]:

Meine Damen und Herren, das **Normenkontrollverfahren** ist in Artikel 93 des Grundgesetzes geregelt. Das Bundesverfassungsgericht entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten oder Zweifeln über die Vereinbarkeit vom Bundesrecht mit dem Grundgesetz auf Antrag der Bundesregierung, auch einer Landesregierung oder eines Drittels der Mitglieder des Bundestages. Hier ist also die Landesregierung gefragt.

Die öffentliche Anhörung zu dem Gesetz im Bundestag hat schon eine Fülle **verfassungsrechtlicher Bedenken** erbracht, und zwar von sehr fachkundiger Seite, von Rechtspraxis und Rechtswissenschaft. Lassen Sie mich nur drei Zweifel, die dort vorgetragen worden sind, kurz auch Ihnen vortragen.

Erstens. Die Frage des Bedarfs, in § 1 des Gesetzes angesprochen, wird durch das Gesetz verbindlich festgelegt. Für den gesetzlich festgestellten **Bedarf** gibt es aber bis heute keine angemessene wissenschaftlich vertretbare Prognose. Im Gegenteil! Auch Herr Hentschel hat darauf hingewiesen: Alle vorliegenden Prognosen hinsichtlich des Fahrgastaufkommens widersprechen den verfügbaren und vertretbaren Prognoseverfahren,

und alle bekannten Zahlen über stattfindende Verkehre zwischen Hamburg und Berlin sprechen eher dafür, daß es an der verkehrlichen Notwendigkeit für das Vorhaben fehlt. Dann aber wäre in der Tat das Gesetz verfassungswidrig, und zwar insbesondere, wenn aufgrund des gesetzlich festgestellten Bedarfs später Enteignungen durchgesetzt werden sollten.

(Thorsten Geißler [CDU]: Das kann doch die Landesregierung nicht in einem Normenkontrollverfahren vortragen!)

Hinzu kommt, daß der Bedarf willkürlich festgestellt worden ist; denn abgesehen von bereits vorhandenen Verkehrsträgern soll ja die Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin gar nicht in erster Linie den Verkehrsbedarf decken, sondern Zielsetzung des Gesetzentwurfs ist vorrangig und eindeutig und ausdrücklich und unstrittig der Bau einer **Referenzstrecke** für die deutsche **Exportindustrie**. Mit Verkehrsbedarf in Deutschland hat das überhaupt nichts zu tun.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zweitens. § 2 des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes besagt - auch hierauf hat Herr Hentschel hingewiesen -, die Durchführung und Finanzierung der Maßnahme solle einer **Vereinbarung** zwischen dem **Bund** und den **privaten Projektträgern** überlassen werden. Das eröffnet den privaten Projektträgern die Möglichkeit, in Verhandlungen mit dem Bund das Gewicht ihrer privaten Belange weitestgehend selbst zu definieren, während den von der Streckenführung betroffenen Bürgerinnen und Bürgern im Planfeststellungsverfahren nicht einmal die Möglichkeit bleibt, den gesetzlich bereits festgestellten Bedarf - siehe § 1 - zu kritisieren, anzuzweifeln und wegen überwiegender öffentlicher oder eigener privater Belange auf die Null-Variante zu reduzieren. Darin liegt schon vom Gesetz her eine eindeutige Benachteiligung der Bürgerinnen und Bürgern gegenüber den privaten Projektträgern. Diese Benachteiligung ist möglicherweise auch ein Verstoß gegen das

rechtsstaatliche Abwägungsgebot, das von jeder Planungsmaßnahme, von jeder Planungsentscheidung beachtet werden muß. Dies wäre zu prüfen. Die Möglichkeit einer gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange ist möglicherweise schon durch das Gesetz ausgeschlossen.

Dritter Punkt. Lassen Sie mich auf einen Hinweis eingehen, den der Professor für öffentliches Recht, Finanz- und Steuerrecht an der Universität Bielefeld, Dr. Joachim Wieland, in die Diskussion eingebracht hat. Professor Wieland bezweifelt, daß die vorgesehene ausgesprochen geringe Regelungsdichte des Gesetzes den verfassungsrechtlichen Anforderungen genügt. Die durch Artikel 110 GG garantierte **Budgethoheit des Parlaments** - eines der Fundamente der parlamentarischen Demokratie -, damit möglicherweise sogar das Demokratieprinzip selbst würde gefährdet, so Professor Wieland, wenn quasi im Wege einer Blankoermächtigung die Finanzierung eines so gewichtigen Projektes einer Vereinbarung von Bundesregierung - also Exekutive - und privaten Projektträgern - also Siemens, Thyssen et cetera - überlassen werde, ohne daß an den Inhalt der Vereinbarung konkret inhaltlich gesetzgeberische Voraussetzungen geknüpft würden. Durch ein solches Verfahren weiche der Gesetzgeber, so der Professor, einer ihm verfassungsrechtlich zugeschriebenen wesentlichen Aufgabe aus, stehe sich sozusagen aus seiner Verantwortung.

(Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich zusammenfassen. Dieses Projekt soll auf politischem Wege durchgedrückt werden. Deshalb sind drei kritische Bemerkungen zum Schluß angezeigt, die das Bild abrunden.

Erstens. Die Bundesregierung hat mit der Beratung von Politik Schindluder getrieben. Bundesverkehrsminister Wissmann hat sich beraten lassen, hat seinen eigenen verkehrswissenschaftlichen Beirat befragt, weiß dann doch alles besser und tut das, was interessierte Lobbys wollen. Das nenne ich nicht verantwortlicher Bundesverkehrsminister,

(Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.]

das nenne ich Industrie-Marionette, Herr Kubicki.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Auf welchem Stand sind Sie denn stehengeblieben, Herr Puls?)

Zweitens. Während des Gesetzgebungsverfahrens und in den Anhörungen zu den Transrapid-Gesetzen hat es von fachlicher Seite eine Fülle rechtspolitischer Anregungen gegeben, die konkret darauf abzielten, **Prozeßrisiken** in gesetzgeberischer **Vorsorge** zu vermeiden. Bundesregierung und Bundesregierungsparteien haben alle Ratschläge mißachtet, nichts davon berücksichtigt. Herausgekommen ist ein auch handwerklich miserables Gesetz, das unerquickliche und langwierige juristische Auseinandersetzungen geradezu provoziert, Herr Kollege Kubicki.

Drittens und letztens. Die Bundesregierung hat wieder einmal ein **Einzelfallgesetz** auf den Weg gebracht. Rechtlich ist das heutzutage möglich, und es wird - allerdings muß ich hinzufügen: leider - auch zunehmend praktiziert. Unstrittig ist, daß Einzelfallgesetze in aller Regel - gerade im Bereich der Planung ist das so - zu Lasten angemessener Bürgerbeteiligungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen gehen. Das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz ist damit auch ein weiteres Beispiel bundesrechtlicher Einschränkungen von Bürgerrechten und Umweltschutz.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.]

- Herr Kubicki, letzter Satz. Das Gesetz sollte mit allen verfügbaren - nicht nur politischen, sondern künftig auch juristischen - Mitteln angegriffen werden.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Geißler.

Thorsten Geißler [CDU]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kollege Hentschel, es ist bezeichnend, daß Sie auf die Begründung Ihres Antrages praktisch mit keinem Wort eingegangen sind.

(Beifall bei SPD und F.D.P.)

Sie wissen offenbar selbst sehr genau, daß das, was Sie dort an pseudo-juristischen Argumenten vortragen, überhaupt keiner Prüfung standhält. Sie wissen ganz genau: Es wird dieser Landesregierung nicht gelingen, das Zukunftsprojekt **Transrapid** mit rechtlichen Mitteln zu Fall zu bringen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das werden wir sehen!)

Herr Kollege Puls, daß Sie als Jurist nun auch noch versuchen, das „schönzureden“, ist geradezu abenteuerlich. Wenn in der sozialdemokratischen Bundestagsfraktion auch nur ein Abgeordneter rechtliche Zweifel an der **Verfassungsmäßigkeit** dieses Gesetzes hätte, dann wären doch mit Sicherheit die entsprechenden Maßnahmen bereits angekündigt worden. Sehen Sie sich einmal die Stellungnahmen des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung an: Eine einzige Ergänzung des § 2 ist dort vorgeschlagen worden. Ansonsten hat der Bundesrat dieses Gesetz überhaupt nicht beanstandet. Verfassungsrechtliche Bedenken sind dort in der Beratung überhaupt nicht vorgetragen worden. Es ist doch geradezu abenteuerlich, was hier für ein juristischer Popanz aufgebaut wird.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Bereits 1994 hat diese Landesregierung eine umfangreiche ressortübergreifende juristische Prüfung zur Frage der rechtlichen Möglichkeiten gegen das **Magnetschwebbahnplanungsgesetz** in Auftrag gegeben und auch dem Parlament vorgelegt. Das damalige Ergebnis gilt nun genauso für das in Rede stehende **Magnetschwebbahnbedarfsgesetz**.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist ein ganz anderes Gesetz!)

- Sehen Sie sich die Gutachten doch mal an, Herr Hentschel, dann werden Sie die Vergleichbarkeit auch erkennen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das versteht er aber nicht!)

Das Ergebnis, das damals festgehalten worden ist, gilt genauso für dieses Gesetz. Aussichten, die Verfassungswidrigkeit durch das Bundesverfassungsgericht feststellen zu lassen, sind überhaupt nicht gegeben. Deshalb lehnen wir es ab, in eine umfangreiche und kostenintensive Prüfung erneut einzutreten.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Mit dem **Gesetz zur Feststellung des Bedarfs an Magnetschwebbahnen** soll eine Bedarfsregelung mit Gesetzeskraft für die Installation der Strecke Berlin - Hamburg über Schwerin geschaffen werden. Eine solche Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 2 des Magnetschwebbahnplanungsgesetzes verbindlich. Genauso wird im Fall der Planung von Bundesfernstraßen nach dem Fernstraßenausbaugesetz verfahren, und genauso wird auch im Fall von Eisenbahnen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz verfahren. Niemand hat vorgetragen, ein solches Vorgehen sei verfassungswidrig. Das war geradezu absurd. Dann hätte man die in Rede stehenden Vorschriften längst angreifen müssen.

Falsch in Ihrer Begründung ist auch, daß es keine aktuellen **Bedarfsprognosen** gibt. Ihnen müßte doch bekannt sein, daß die im Jahre 1992 erstellte Prognose zwischenzeitlich von einem Institut der Universität Karlsruhe überarbeitet worden ist zum Jahre 1994. Darin wird von einer Größenordnung von gut 11 Millionen Reisenden im Jahre 2010 ausgegangen, mit der Bemerkung, daß diese 11 Millionen lediglich einen Zwischenstand darstellen und keineswegs die Sättigungsgrenze, da wegen der angenommenen zeitlichen Verschiebung der wirtschaftlichen Aufholprozesse nach dem Jahre 2010 noch kräftige Zuwächse beim Verkehrsaufkommen möglich sind.

Solche Bedarfsrechnungen sind auch realistisch. Die Kolleginnen und Kollegen der Grünen wären wirklich gut beraten, einmal über den Biotoprand hinwegzuschauen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Sehen Sie einmal nach Frankreich und schauen Sie sich die **Entwicklung des Fahrgastaufkommens** auf der Strecke Lyon-Paris an. Nach dem Bau der Strecke für den TGV hat sich das Fahrgästeaufkommen vervierfacht; es liegt gegenwärtig bei rund 10 Millionen jährlich. Wer will denn bezweifeln, daß ein solcher Ausbau des Fahrgastaufkommens auch auf der Strecke Hamburg-Berlin realistisch wäre, gerade wenn man bedenkt, welche weiteren Hauptstadtfunktionen auf Berlin zukommen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Und sehen Sie einmal in den Bericht des Bundesfinanzministeriums an den Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages, schauen Sie in die Liste der in Aussicht genommenen Auslandsprojekte und die darin enthaltenen Bedarfsprognosen, die sämtlich von international renommierten und seriösen Verkehrsplanungsgesellschaften erstellt worden sind. Es kann doch keine Rede davon sein, daß im Ausland nicht bereits konkret überlegt würde, diesen Transrapid auch einzusetzen. Es gibt eine Vielzahl von in Aussicht genommenen Projekten. Allein, woran es mangelt, ist eine Referenzstrecke, die unter Beweis stellt, daß dieses Verkehrssystem zukunftsfruchtig ist und auch funktioniert. Darum sollten wir uns bemühen, wenn die Zeit uns nicht weiter davonlaufen soll - es ist fünf Minuten vor zwölf -, sonst haben uns die Japaner eingeholt.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Sachlich falsch ist auch Ihre Behauptung, die Strecke Hamburg - Berlin sei nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Richtig ist, daß der Bau dieser Strecke eingebunden wurde in die **Bundesverkehrswegeplanung** 1992. Ausdrücklich wurde darin auf den Bau einer Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecke als Alternative verzichtet. Sie wären gut beraten, sich die entsprechenden Vorlagen einmal anzuschauen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Die eigenen Reden ihrer Leute im Bundestag!)

- In der Tat wäre es richtig, Herr Kollege Kubicki, einmal die Protokolle aus dem Bundestag heranzuziehen und die Wortbeiträge nachzulesen.

Geradezu abenteuerlich ist Ihre Behauptung, die in § 2 des Gesetzentwurfs enthaltene Finanzierungsregelung komme einem Blankoscheck für die Bundesregierung gleich. § 2 regelt, daß die Durchführung der in dieses Gesetz aufgenommenen Maßnahmen und deren Finanzierung einer **Vereinbarung** zwischen dem **Bund** und den **privaten Projektträgern** über die Verteilung der Investitions- und Betriebslasten bedarf. Diese Vorschrift macht daher deutlich, daß es sich bei diesem Projekt um eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen privatem und öffentlichem Kapital im Bereich der Infrastruktur handelt. Ich sage sehr deutlich: Diese Art der Finanzierung hat für zukünftige Infrastrukturprojekte Modellcharakter.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auch das noch!)

- Was wollen Sie in Zukunft? Wollen Sie Mischfinanzierung, oder wollen Sie alles über die Haushalte abwickeln? Sie wissen doch ganz genau, daß das nicht die Zukunft sein kann.

Wenn Sie sagen, damit würden Haushaltsvorschriften ausgehebelt, dann ist das barer Unsinn. Andere haushaltsrechtliche Vorschriften des Bundes bleiben von dieser Regelung völlig unberührt.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Bei 13 Milliarden!)

Es ist völlig schleierhaft, was an dieser Regelung verfassungswidrig sein soll.

(Zuruf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Staatsstreich!)

Meine Damen und Herren! Nach alledem handelt es sich bei Ihrem Prüfantrag um eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für unausgelastete Juristen in der Ministerialbürokratie. Da wir im

Gegensatz zu Ihnen aber eine schlanke Bürokratie wollen, im Gegensatz zu Ihnen überflüssige Stellen in der Ministerialbürokratie abbauen wollen, lehnen wir auch heute diese Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ab.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Kubicki.

Wolfgang Kubicki [F.D.P.]:

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: 10 000 DM für die Prüfung sollen zu teuer sein für 13 Milliarden!)

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Bei diesem wundervollen Antrag der Grünen handelt es sich um einen jener Anträge, die für Naive gemacht werden, möglicherweise für betrogene Wählerinnen und Wähler der Grünen. Hier fordert eine **Regierungsfraktion** die eigene **Regierung** auf zu prüfen. Sie sollten sich wirklich einmal durchlesen, Frau Kollegin Fröhlich, was Herr Steenblock im Deutschen Bundestag dazu sagt; dazu komme ich noch. Hier fordert eine Regierungsfraktion die eigene Regierung auf zu prüfen, ob ein **Normenkontrollverfahren** des Landes Schleswig-Holstein vor dem Bundesverfassungsgericht gegen das **Magnetschwebebahnbedarfsgesetz** geführt werden kann.

Ich will hier überhaupt nicht die politische Diskussion über den Sinn und Zweck des Transrapid und seine Wirtschaftlichkeit neu beleben; dies ist parlamentarisch abgeschlossen. Es ist wichtig zu fragen, welche juristische Kompetenz denn in einer Partei oder Regierung Schleswig-Holsteins wie dieser versammelt ist. Ich tue dies vor dem Hintergrund der rot-grünen Koalitionsvereinbarung, aus der heraus hier alles unternommen werden soll, um den Bau des Transrapid zu verhindern.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist es!)

Ich will die Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein auch nicht daran erinnern, daß

sich das rot-grün regierte Hessen unter Führung des sozialdemokratischen Ministerpräsidenten Hans Eichel massiv für den Bau des Transrapid eingesetzt hat und einsetzt, daß die sozialdemokratisch geführten oder mitregierten Landesregierungen von Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin die schnellstmögliche Errichtung dieses Schwebbahnsystems wünschen. Die Ministerpräsidentin wäre deshalb gut beraten, zunächst innerhalb ihrer eigenen Partei für eine klare Linie zu sorgen, statt derartige Schaukämpfe zu veranstalten.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Ich möchte die Äußerung des schleswig-holsteinischen Umweltministers Rainer Steenblock aufgreifen, der in seiner damaligen Noch-Funktion als Bundestagsabgeordneter am 9. Mai 1996 im Deutschen Bundestag erklärt hat; ich zitiere:

„In der Koalitionsvereinbarung gibt es Übereinstimmung darüber, daß sich das Land Schleswig-Holstein mit keiner müden Mark an den zusätzlichen Kosten der Infrastruktur für den Transrapid beteiligen wird. Das ist für uns wichtig. Egal, wer in Zukunft in Schleswig-Holstein der zuständige Minister für diesen Bereich sein wird, ich garantiere Ihnen hier, daß Sie ein Raumordnungsverfahren auf der Grundlage von Recht und Gesetz bekommen werden, an das diese Bundesregierung noch lange denken wird. Es gibt in einem solchen Verfahren viele rationale Möglichkeiten, den verkehrspolitischen Strukturen, an denen die Mehrheit der Bevölkerung gerade in dieser Region Interesse hat, zum Durchbruch zu verhelfen.“

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Frau Kollegin, ich komme gleich dazu.

„Wir werden alles in unseren Kräften Stehende tun,“

- so Rainer Steenblock -

„egal, wie die Abstimmung heute ausgeht. Die Auseinandersetzung um den Transrapid

ist noch nicht zu Ende. Gewonnen haben Sie noch lange nicht.“

Wir sind deshalb davon ausgegangen, daß diese **Landesregierung** die Möglichkeiten eines Verfahrens vor dem **Bundesverfassungsgericht** bereits intensiv geprüft hat, ohne daß es einer Aufforderung durch dieses Parlament oder die sie tragenden Fraktionen bedürfte.

(Dr. Ekkehard Klug [F.D.P.]: Schläft die Regierung?)

Wenn aber dieses Parlament diese Regierung zu einer Prüfung verpflichten will, wäre es ureigene Aufgabe, zunächst einmal die möglichen Erfolgsaussichten eines solchen Verfahrens, das mit nicht wenigen Kosten verbunden sein dürfte, im Parlament selbst zu erörtern.

Weil die Grünen, Herr Kollege Geißler, beim letzten Mal noch nicht dabei sein konnten, beantragt die F.D.P.-Fraktion deshalb die Überweisung des Antrags in den Innen- und Rechtsausschuß, weil ich glaube, daß die Diskussion auch unter Beteiligung von Juristen möglicherweise schnell dazu führen wird, Schleswig-Holstein von einem Weg abzuhalten, der nicht nur teuer werden kann, sondern das Land auf der Grundlage der rot-grünen Koalitionsvereinbarungen weiter der Lächerlichkeit preisgeben wird.

(Beifall bei der F.D.P.)

Wenn ich die Ausführungen von Sozialdemokraten und Grünen, insbesondere die Ausführungen von Herrn Kollegen Steenblock im Deutschen Bundestag, richtig verstanden habe, dann wird die **Verletzung von Rechten des Landes Schleswig-Holstein** beziehungsweise von Bundesrecht, von dem das Land Schleswig-Holstein profitiert, damit gerügt werden, daß wegen der Finanzierung des Transrapid andere bisher fest vereinbarte Projekte zurückgestellt werden müssen oder nicht mehr finanziert werden können.

Nun ist das ja so eine Sache mit der Frage, ob der Bundesgesetzgeber den Einsatz seiner Mittel eigenständig regeln kann und ob die Veranschlagungen im Bundeshaushalt beziehungsweise in der mittelfristigen Finanzplanung anspruchsbegründenden Charakter haben. Ich gehe sicherlich mit Ihnen einig, daß diese

Frage zu bejahen sein wird. Ich wäre dankbar für die Mitteilung, worin denn eine Rechtsverletzung zu Lasten des Landes Schleswig-Holsteins gesehen wird, die die Anrufung des Bundesverfassungsgerichts rechtfertigen würde. Herr Kollege Puls, weder Ihre Ausführungen noch die des Kollegen Hentschel waren bisher dazu angetan, mir auch nur ansatzweise zu vermitteln, worin denn die Rechtsgrundlage für ein Normenkontrollverfahren gesehen wird.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Daß sich der Schleswig-Holsteinische Landtag und die Landesregierung dafür hergeben sollen, aus der eigenen Ohnmacht gegen eine anders getroffene politische Entscheidung heraus die Wähler einer bestimmten Regierungspartei, hier der Grünen, die ebenso wie bei der Frage der A 20 auch in der Frage des Transrapid getäuscht und belogen worden sind, zu beruhigen, indem man Prüfungsaufträge vergibt und verbale Kraftakte aufführt, wird von der F.D.P.-Fraktion bezweifelt.

(Beifall bei der F.D.P.)

Auch in dieser Frage werden wir erleben - dies sage ich voraus -, daß nicht die Stelzen des Transrapid einknicken werden, sondern die Grünen. Wir werden erleben, mit welcher Hingabe der grüne Umweltminister und der sozialdemokratische Verkehrsminister in Auftragsverwaltung des Bundes dafür sorgen werden, daß in nicht allzu ferner Zukunft Menschen von Hamburg nach Berlin und umgekehrt durch die Landschaft schweben werden, und zwar nicht nur mit Aktenkoffern, wie Heide Simonis erklärt hat, sondern auch mit Hüten.

(Beifall bei F.D.P. und CDU - Konrad Nabel [SPD]: Schwache Rede!)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn ich den Kollegen Geißler vorhin richtig verstanden habe, dann geht es bei dem Bau des **Transrapid** nicht zuletzt darum, ein Vorzeigestück zu bauen, damit bestimmte Wirtschaftsunternehmen für ihre **Exportgeschäfte** auch Freilandversuche

nachweisen können. Ich muß sagen: Wenn das nicht Subventionspolitik ist, dann weiß ich nicht, was es ist.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Doch jetzt zu dem vorliegenden Antrag. Es wäre ja prima, wenn man mal eben das **Magnetschwebbahnbedarfsgesetz** aus den Angeln heben könnte. Was mir in diesem Zusammenhang allerdings Schwierigkeiten bereitet, ist der Zeitpunkt des Antrags; denn wenn ich es richtig verstanden habe, ist die **Normenkontrolle** im Moment noch unzulässig; schließlich ist das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz noch gar nicht verkündet worden.

Ein weiteres Problem, das ich im Zusammenhang mit diesem Antrag habe, ist die Frage der Verfassungskonformität. Woraus ergibt sich die **Grundgesetzwidrigkeit** des Schwebbahnbedarfsgesetzes? Herr Puls sprach vorhin einige Probleme an. Dadurch bin ich etwas schlauer geworden. Aber aus dem Antrag ist das eigentlich nicht klar zu ersehen. Der Antrag ist in diesem Punkt etwas dünn. Sie sprechen lediglich von der Fraglichkeit der Verfassungskonformität dieses Gesetzes.

Bei dem Antrag handelt es sich andererseits lediglich um einen Prüfungsantrag. Sollte die Landesregierung den Auftrag erhalten, wird sie die Möglichkeit eines Normenkontrollverfahrens gegen das Magnetschwebbahnbedarfsgesetz erst einmal ausloten. Da wird sicherlich der Frage besondere Bedeutung beigemessen werden, ob eine Normenkontrolle Aussicht auf Erfolg hätte. Ich habe da aufgrund rechtlicher Gesichtspunkte - wie vorhin angedeutet - meine Zweifel.

(Zuruf von der CDU: Hört, hört!)

Wenn es um die **Strecke des Transrapid** und vor allem um die Frage geht, was der SSW vom Magnetschwebbahnbedarfsgesetz hält, denke ich, daß Ihnen alle unsere klare Auffassung hierzu bekannt sein dürfte. Mein Vorgänger hat sich in der Februartagung des Landtages hierzu unmißverständlich geäußert. Karl Otto Meyer hat damals zum Ausdruck gebracht, daß kein vernünftiger Mensch wollen kann, daß diese Strecke gebaut wird. Das hat er sowohl mit den

hohen Kosten begründet, die der Bau der Strecke kosten würde. Er hat aber vor allem auch darauf abgestellt, daß der Transrapid für unser gemeinsames Ziel - das ist ja heute mehrmals bekundet worden -, mehr Güter auf die Straße bringen zu wollen, völlig untauglich ist.

(Zuruf des Abgeordneten Thomas
Stritzl [CDU])

- Ja, daß mehr Güter auf die Schiene und nicht auf die Straße gebracht werden sollen.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das können Sie, wenn Sie den Personenverkehr von der Schiene nehmen!)

Dazu will ich noch einmal sagen, damit kein Mißverständnis entsteht: Gerade für diese Zwecke ist der Transrapid untauglich.

(Beifall bei SPD und CDU)

Im Hinblick auf die finanzielle Situation, in der sich der Bund und die Länder befinden, ist der Transrapid ein Luxusobjekt, das wir uns nicht leisten können. Ich sagte ja zu Anfang schon, was ich diesbezüglich vermute.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Kubicki?

Anke Spoorendonk [SSW]:

Ich möchte meine Ausführungen zu Ende bringen.

Der SSW hält die Realisierung des Transrapid schlicht für ein unverantwortliches und nicht vernünftig zu begründendes Verpassen von staatlichen Geldern.

(Beifall bei der SPD)

Ich habe zwar Probleme damit, woraus sich die Grundrechtswidrigkeit des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes ergeben könnte. Trotzdem halte ich es für sinnvoll, wenn die Landesregierung untersucht, woraus sich dafür Anhaltspunkte ergeben könnten. Das kann nicht

schaden. Darum werde ich diesem Antrag zustimmen.

Ich möchte noch folgendes sagen: Wir haben es hier mit einem Antrag zur Prüfung zu tun.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Der kostet aber etwas!)

Vorhin wurde die Kostenfrage aufgeworfen. Ich stelle eine andere Frage: Wie hoch wären denn die Kosten geworden, wenn eine Mehrheit im Parlament vorhin den Raumordnungsplan zurückgenommen hätte?

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Kayenburg.

Martin Kayenburg [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Aufgrund des heute vorliegenden Antrages könnte man eigentlich die Debatte wiederholen, die wir schon am 20. Februar geführt haben. Ich will auch gern das wiederholen, Herr Hentschel, was ich seinerzeit gesagt habe; denn jetzt muß das auf die rot-grüne Koalition und auch auf den SSW ausgedehnt werden. Wenn es nämlich noch eines Beweises für die **Technologie- und Technikfeindlichkeit der Koalition** bedurft hätte, wenn es noch eines Beweises dafür bedurft hätte, daß Sie eben keine Visionen haben und die Zukunftsfähigkeit aufs Spiel setzen wollen,

(Ute Erdsiek-Rave [SPD]: Darf es nicht etwas kleiner sein?)

und wenn es noch eines weiteren Beweises dafür bedurft hätte, daß Sie Infrastrukturprobleme nicht lösen können, dann muß der Antrag, den Sie gestellt haben, Herr Hentschel, wirklich den letzten Zweifler überzeugen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Nachdem nämlich Ihre Argumente nicht gereicht haben, versuchen Sie den ungeliebten Transrapid durch rechtliche Maßnahmen auszuhebeln. Ich denke, die Beiträge der Kollegen Geißler und

Kubicki haben deutlich gemacht, daß Ihnen dieses nicht gelingen wird. Da Sie in Ihrer Begründung nur auf politische Argumente und nicht etwa auf die rechtlichen eingegangen sind, muß hier einfach festgehalten werden: Hier wird deutlich, welches Veränderungsszenario die Koalitionsvereinbarung uns hier im Lande bringen wird. Sie verweigern eine neue Technologie, behindern künftige Exportchancen und bewirken auch einen Imageverlust für dieses Land, wenn Sie eine überzeugende **Referenzstrecke**, die für ein Exportkonzept einfach erforderlich ist, nicht akzeptieren.

Ich will gar nicht auf die 10 000 Arbeitsplätze abstellen, die während der Bauphase entstehen würden. Ich will auch nicht auf die 4000 Arbeitsplätze, die später für Wartung, Service und so weiter entstehen würden, rekurrieren.

(Zuruf des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Vielmehr will ich deutlich darauf hinweisen, daß es hierbei darum geht, eine zukunftsweisende Technologie für Exportchancen umzusetzen.

Ihr Antrag, Herr Hentschel, ist im Prinzip auch gegen die **Umwelt** gerichtet - ich verstehe Sie überhaupt nicht -; denn mit einem ICE würden Sie zum Beispiel einen um 30 % höheren Energiebedarf und deutlich mehr Lärm in Kauf nehmen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das stimmt doch nicht!)

Eine Bahnstrecke zerschneidet strikt eine Landschaft. Eine aufgeständerte Strecke bietet zumindest noch die Chance, eine solche Durchschneidung relativ umweltverträglich vorzunehmen.

(Beifall bei der CDU - Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie wird fast nirgendwo aufgeständert!)

Schließlich würde eine solche Verbindung zwischen den beiden größten Städten Norddeutschlands die Straßen von zwei bis drei Millionen Fahrzeugen entlasten und Tausende von Nahflugverbindungen

überflüssig machen. Welche Einsparungen haben wir denn beispielsweise im Bereich von CO₂ zu erwarten? Wir würden den Benzinverbrauch minimieren. Selbst bei hohen Ozonwerten - dazu haben Sie sich inzwischen ja auch wieder geäußert - wäre mit dem Transrapid die Chance gegeben, die Verbindung zwischen diesen beiden Städten aufrechtzuerhalten.

Wenn Sie also in der Verkehrspolitik der Umwelt ernsthaft den Vorrang einräumen wollen, dann können Sie die Magnetbahntechnologie überhaupt nicht bekämpfen.

(Beifall bei der CDU und der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.] - Zuruf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Milliarden für einen Test!)

- Es geht hier gar nicht um einen Test, sondern um eine **Referenzstrecke**. Ich will nicht die Zahlen hinsichtlich der Finanzierung wiederholen, sondern abschließend nur noch darauf hinweisen, daß diese Teststrecke nicht nur für eine Anwendung in Europa oder in Deutschland gebraucht wird. Sie werden wissen, daß - das kommt nicht von ungefähr - Japaner, Koreaner und auch die Vereinigten Staaten auf diese Technologie setzen, daß es inzwischen Überlegungen gibt, die Verbindung zwischen den beiden großen New Yorker Flughäfen über ein Magnetbahnsystem zu realisieren, und daß es unter ökologischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten inzwischen Überlegungen gibt, zum Beispiel in Chile für die Strecke Santiago - Valparaiso, aber auch in Thailand, in Australien für die Strecke Sydney - Canberra und in Brasilien für die Strecke Rio - Sao Paulo solche Systeme anzuwenden.

Wenn wir einen Exportschlagler daraus machen wollen, brauchen wir diese Referenzstrecke.

(Beifall bei der CDU)

Ich bin der Auffassung, daß Ihre bekannte Fortschritts- und Technologiefreundlichkeit hier nicht hätte unterstrichen werden müssen. Daß Sie allerdings die Umwelt auf dem Altar dieser Feindlichkeit opfern, ist mir unverständlich.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat jetzt Minister Steinbrück.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Jetzt kommt noch so ein Eiertanz!)

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will nicht erneut in die Pro- und Contra-Debatte zum Transrapid oder der konkreten Anwendungsstrecke Hamburg - Berlin einsteigen. Das ist hier im Parlament hinlänglich behandelt worden. Herr Kubicki hat darauf hingewiesen. Die Debatte ist irgendwann abgeschlossen, auch vor dem Hintergrund der Anhörungen, die es vor den Ausschüssen des Deutschen Bundestages gegeben hat.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

- Ihr Beifall, verehrte Damen und Herren von der Oppositionsseite, lädt denn doch dazu ein zu fragen, ob Herr Kayenburg nicht genau diese Debatte durch seinen Beitrag noch einmal eröffnet hat, und lädt dazu ein zu sagen, daß er diesen alten rüdischen Hund mit der Technologiefreundlichkeit von der Kette gelassen hat.

(Heiterkeit)

Der Beifall tut mir wohl, aber vor dem Hintergrund des Beitrages von Herrn Kayenburg sage ich: Vergessen wir es.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Die Magnetschwebbahngesetze sind am 9. Mai dieses Jahres vom Bundestag verabschiedet worden. Unabweisbar richtig - auch überall nachzulesen - ist, daß das **Land Schleswig-Holstein** bisher im zuständigen Bundesratsausschuß, aber wahrscheinlich auch im Plenum des **Bundesrates** mit seinem Vorstoß der Anhörung des Vermittlungsausschusses aller Voraussicht nach keinen Erfolg haben wird,

(Christel Aschmoneit-Lücke [F.D.P.]: Richtig!)

weil die Meinungs- und Gemengelage genau so ist, wie Sie es beschrieben haben. Ich stehe gar nicht lange an, das zu sagen: Das sieht so aus.

Es soll so sein, daß auch in anderen Landesverbänden unterschiedliche Meinungsbildungen stattfinden. Herr Kubicki, wir stimmen überein in dem Aphorismus: Wo alle dasselbe denken, denkt niemand sehr richtig. Ich nehme auch für die SPD in Anspruch, daß es unterschiedliche Meinungen dazu gibt.

(Thomas Stritzl [CDU]: Dann denken Sie nicht richtig!)

Wir sind in der Tat der Auffassung - insofern haben wir mit dem Antrag keine Schwierigkeiten -, daß man die Möglichkeit eines **Normenkontrollverfahrens** prüfen kann. Das kann man prüfen.

(Lachen bei CDU und F.D.P.)

- Da gibt es gar nichts zu lachen. Da gibt es überhaupt nichts zu lachen. Die Frage nach der Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz stellt sich,

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Ekkehard Klug [F.D.P.]

- ich komme gleich darauf zurück, Herr Klug - insbesondere auch, um dabei Ihren juristischen Sachverstand zu bemühen.

(Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Vorsicht, das kann teuer werden!)

Bevor ich in diese Debatte einsteige, möchte ich für mich, für die Landesregierung folgende Punkte deutlich machen. Man muß grundsätzlich daran denken, daß die Normenkontrolle nicht als ein Instrument der politischen Auseinandersetzung umfunktioniert wird.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Es steht in Rede - nur darum geht es -, daß das Bundesverfassungsgericht gegebenenfalls - in Abhängigkeit vom Ergebnis unserer Prüfung - einen verfassungsrechtlichen Streit entscheiden soll. Es soll nicht den Gesetzgeber ersetzen. Das ist nicht die Aufgabe des Bundesverfassungsgerichtes.

Ich füge für mich selber hinzu, daß ich alle Politiker - auf jedweder Seite - eher zur Vorsicht mahne, den **politischen Streit** zunehmend auf die Ebene der Jurisdiktion oder des **Verfassungsgerichtes** zu verlagern, wenn wir nicht am Ende eine Selbstentmündigung der beiden ersten Gewalten haben wollen, die wir dann beklagen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Dann nämlich muß man sich nicht darüber wundern, wenn das Vertrauen der bürgerinnen und Bürger, der Wählerinnen und Wähler in diese beiden ersten Gewalten zunehmend abnimmt.

Jetzt will ich auf den eigentlichen Prüfungsgegenstand eingehen. Der ist von Herrn Hentschel und auch von Herrn Puls richtig beschrieben worden. Der Gegenstand der Prüfung richtet sich in der Tat gegen die gesetzliche **Bedarfsfeststellung**. Es hat durchaus interessante Beiträge von allen Seiten des Hauses dazu gegeben. Natürlich hat Herr Geißler recht, wenn er sagt, daß solche Bedarfsfeststellungen auch Gegenstand anderer Gesetze sind, dem Bundesfernstraßenausbau und dem Schienenwegeausbau. Damit hat er unabweisbar recht. Allein der Gegenstand der gesetzlichen Bedarfsfeststellung könnte in diesem Fall kaum ein Prüfungsfall für ein erfolgversprechendes Normenkontrollverfahren sein.

Der entscheidende Punkt ist, daß wir es mit der Magnetschwebbahn mit einer Besonderheit zu tun haben. Wir haben es hier nicht nur mit einer neuen, bisher im Alltagsbetrieb nicht erprobten Technik zu tun, sondern - jetzt kommt es; das hat auch jemand in einem der letzten Beiträge deutlich gemacht - es ist so, daß die Begründung sehr stark darauf abhebt, daß wir unter Exportgesichtspunkten eine Anwendungsstrecke bräuchten. Dies stimmt nicht überein mit der Spruchlage des Bundesverwaltungsgerichts, wonach sich die Rechtfertigung eines Verkehrsprojektes auf einer Analyse der Verkehrsbedürfnisse, einer Abwägung der Verkehrsinteressen mit anderen öffentlichen Belangen und einer Kosten-Nutzen-Analyse ergibt. Da sind wir beim Punkt.

(Thorsten Geißler [CDU]: Die Begründung ruht auf zwei Säulen! Das wissen Sie!)

Hier findet nichts anderes statt, als daß ein solcher Bedarf durch den Gesetzgeber einfach festgestellt worden ist.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Das geht!)

- Aber mit Blick auf einen Anwendungsfall und mit Blick auf eine Begründung für diejenigen, die dieses Projekt betreiben, die nicht den Begründungen zum Fernstraßen- und Schienenwegebau entsprechen. Das ist ein Punkt, von dem ich meine, daß er es wert ist, geprüft zu werden, um herauszubekommen, ob wir am Ende dieses ergebnisoffenen Prozesses feststellen, ob aus unserer Sicht eine Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz vorliegt.

Ich will gar nicht darauf eingehen, daß man Leute so zitieren kann, wie sie einem fachlich zupaß kommen. Herr Geißler, Sie haben das mit Blick auf einige getan. Ich könnte das ebenfalls tun, auch mit Blick auf die Bedarfsermittlungen. Ich denke sogar, daß ich den Bundesrechnungshof im Rahmen meiner Argumentation eher auf meiner Seite habe als Sie. Das alles lasse ich weg.

Ich lasse auch dahingestellt, ob ausgerechnet die Landesregierung in Schleswig-Holstein die Instanz sein sollte, die prüfen sollte, ob das Budgetrecht des Bundestages tangiert ist.

(Beifall des Abgeordneten Thorsten Geißler [CDU])

Täte ich das, käme ich zu dem Ergebnis, daß das die im Bundestag vertretenen Fraktionen tun müßten.

(Beifall bei CDU, F.D.P. und der Abgeordneten Ute Erdsiek-Rave [SPD])

Unabweisbar richtig ist, daß die **Kosten** dieses Projektes in einem erheblichen Ausmaß nicht nur den Einzelplan des BMV berühren, und zwar mit weitreichenden Konsequenzen auch mit Blick auf Projekte, die uns in Schleswig-Holstein berühren, sondern darüber hinaus auch andere Einzelpläne des Bundeshaushaltes, den BMWi, den BM Bau, auch den Bundeswissenschafts- und -forschungsmi- nister, und zwar mit Blick auf eine hohe Förderrelevanz in den Ländern. Ganz

gleichgültig ist uns also auch nicht, wie über Jahre hinaus, über ganze Haushaltsjahre hinaus über Bundesmittel verfügt werden soll, die im Blick auf alternative Förderungsmöglichkeiten, übrigens auch mit Blick auf Schienenausbau oder Förderung des ÖPNV, auf Städtebauförderung, auf Wissenschaftsförderung in Schleswig-Holstein von höchster Relevanz sein können.

(Beifall bei der SPD - Zuruf des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [F.D.P.])

- Ich versuche, abwägend darzustellen, daß ich mit Ihnen übereinstimme: Es ist nicht unsere Sache, das Budgetrecht des Bundestages zu prüfen.

(Zuruf des Abgeordneten Thorsten Geißler [CDU])

Das, was dort stattgefunden hat, hat höchste **politische Brisanz**. Ich sage nicht, daß das eine **verfassungspolitische Brisanz** habe. Aber daß das politisch höchstumstritten ist und Gegenstand eines fulminanten Streites sein kann, sollten wir feststellen.

(Thorsten Geißler [CDU]: Selbstverständlich!)

Ich habe an anderer Stelle gesagt: Das, was dort stattfindet, hat einen Staubsaugereffekt zu Lasten anderer Projekte, an denen uns sehr gelegen ist.

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Aber doch mit Zustimmung des Bundesrates!)

- Das habe ich doch zweimal gesagt, Herr Kubicki.

Ich habe bisher im Rahmen der Möglichkeiten des Wirtschaftsministeriums das Magnetschwebbahnplanungsgesetz zum Gegenstand von Prüfungen gemacht. Das hat Herr Geißler richtig zitiert. Die Ergebnisse haben wir dem Landtag vorgestellt, im Ausschuß debattiert. Wir steigen gern in eine Prüfung des Magnetschwebbahnbedarfsgesetzes ein, ohne daß ich Ihnen sagen kann, was dabei herauskommt.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Von Herrn Abgeordneten Kubicki ist Überweisung an den Innen- und Rechtsausschuß beantragt worden. Wer den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/77, dem Innen- und Rechtsausschuß überweisen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Enthaltungen? - Die Überweisung ist mit den Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. abgelehnt.

Ich lasse jetzt in der Sache abstimmen.

Wer dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/77, zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Der Antrag ist mit den Stimmen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. angenommen.

Ich rufe nun Tagesordnungspunkt 18 auf, 18. Tätigkeitsbericht des Landesbeauftragten für den Datenschutz beim Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages - -

(Wolfgang Kubicki [F.D.P.]: Es ist vereinbart worden, daß die Rabenvögel gejagt werden sollen! - Weitere Zurufe)

- Einverstanden. Wenn es das Haus so wünscht, rufe ich Tagesordnungspunkt 9 auf:

Begrenzte Freigabe der Bejagung von Rabenvögeln zum Schutze der heimischen Tierwelt und Durchführung einer begleitenden Untersuchung

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 14/70

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat Frau Abgeordnete Todsén.

Herlich Marie Todsén [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion hält die erneute Befassung mit der Rabenvogelproblematik aus folgenden Gründen für erforderlich: Erstens. Bisher vorliegende Datenberichte und Untersuchungsergebnisse, zum Beispiel der staatlichen Vogelschutzwarte Schleswig-Holstein einerseits und des Institutes für Biogeographie der Universität des Saarlandes andererseits, klaffen so weit auseinander, daß eine Klarstellung erforderlich ist, um zu sachgerechten Lösungen zu kommen. Zweitens. Die Diskussionen um Für und Wider der **Bejagung von Rabenvögeln** werden auch nach der ablehnenden Entscheidung im Parlament am 22. Februar 1995 weiterhin vehement und emotional in der Bevölkerung geführt.

(Konrad Nabel [SPD]: Geschürt!)

Dabei fehlen heute wie damals exakte, von den Vertretern aller Seiten - ich betone: aller Seiten - akzeptierte **Daten und Fakten**, zum Beispiel über Bestandsentwicklungen, über die derzeitige Bestandsdichte, über die tatsächlichen Wechselwirkungen zwischen Beutegreifern und Beute. Es fehlen insbesondere auch Auswertungen über die Auswirkungen einer am Hegeprinzip orientierten Bejagung der Rabenvögel.

Drittens: Die bisherige Richtlinie der Landesregierung vom 5. September 1995 für die Zulassung von Ausnahmen im Einzelfall bei Saatkrähen, Aaskrähen und Elstern löst die Probleme vor Ort nicht, da hierdurch ein viel zu aufwendiges bürokratisches und bürgerfernes Genehmigungsverfahren auf den Weg gebracht worden ist. Die unteren Naturschutzbehörden haben wirklich Wichtigeres zu tun.

(Beifall bei der CDU)

Auch ich - selbst wenn Sie auf der linken Seite des Hauses etwas anderes gedacht haben - halte in der Frage der Rabenvogelproblematik nichts von emotional und ideologisch geführten Diskussionen; denn sie führen nicht zu sachgerechten Entscheidungen.

Für mich ist es selbstverständlich, daß die **Rabenvögel** Bestandteil des **Ökosystems** sind, und sie sollen es auch bleiben. Es geht überhaupt nicht

um Sein oder Nichtsein, sondern es geht darum, möglichst objektiv festzustellen, ob und inwieweit die zum Teil sprunghaft angestiegenen Bestände der Rabenvögel das ökologische Gleichgewicht nachhaltig stören und wie darauf angemessen zu reagieren ist.

Unbestritten ist jedenfalls unter Fachleuten, unter Wissenschaftlern, daß es bei Rabenvögeln als Kulturfolger und Opportunisten zu erheblichen Bestandszunahmen einzelner Arten gekommen ist, allerdings in Schleswig-Holstein regional sehr unterschiedlich.

Umstritten sind aber die Methodik der unterschiedlichen Untersuchungen und damit dann leider auch die genannten Bestandszahlen. Unbestritten ist sicherlich auch, daß die Rabenvögel, insbesondere Rabenkrähe und Elster, keine reinen Vegetarier sind, sondern eine besondere Vorliebe für Vogeleier und Jungvögel haben. Beobachtungen und Meldungen häufen sich, daß inzwischen auch bodenbrütende Vögel der freien Landschaft, wie zum Beispiel der Vogel des Jahres 1996, der vom NABU als solcher beannt wurde, nämlich der Kiebitz, aber auch Austernfischer, Flußferschwalbe und Feldlerche, den scharfen Augen der Rabenvögel nicht entgehen.

Auch da sage ich deutlich: Das ist natürlich, nach dem Motto „fressen und gefressen werden“. Das ist in der Natur so. Wenn aber menschliche und andere Einflüsse das **natürliche Gleichgewicht** nachhaltig zugunsten beziehungsweise zu Lasten weniger Arten gestört haben, muß sorgfältig geprüft werden, ob und wie menschliches Eingreifen sinnvoll und notwendig ist.

(Beifall bei der CDU)

Wir müssen akzeptieren, daß wir in einer Kulturlandschaft leben, die nicht mehr in erster Linie von den Gesetzen der Wildnis bestimmt wird. Sicherlich ist bekannt, daß das sozialdemokratisch regierte Rheinland-Pfalz eben den in unserem Antrag vorgeschlagenen Weg bereits eingeschlagen hat und die Bejagung der Rabenvögel mit wissenschaftlicher Begleituntersuchung dort bereits seit Herbst 1995 läuft.

(Thomas Stritzl [CDU]: Hört, hört!)

Vergleichbare Wege gehen zum Beispiel die Länder Baden-Württemberg und Bayern, und in Nordrhein-Westfalen ist die Bejagung zugelassen, sogar ohne wissenschaftliche Begleituntersuchung.

Vor diesem Hintergrund ist es mir unverständlich, was die Vertreter von Rot-Grün bewogen haben mag, in den Koalitionsvertrag ausdrücklich die Vereinbarung aufzunehmen - ich zitiere -:

„Die Landesregierung wird sich auch in Zukunft jeder Initiative verschließen, die darauf abstellt, die Jagd auf Rabenkrähen (Aaskrähen), Elstern und Eichelhäher wieder zuzulassen.“

Natürlich ist mir dieser Satz nicht verborgen geblieben. Besonders interessant finde ich, daß diese Aussage nicht unter der Überschrift „Artenschutz“, sondern unter dem Stichwort „Ökologische verträgliche Jagd“ zu finden ist - vielleicht ein erstes Zeichen dafür, daß auch Sie erkannt haben, daß das Thema Rabenvögel in engem Zusammenhang mit der Jagd zu sehen ist.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Frau Abgeordnete, kommen Sie bitte zum Schluß!

Herlich Marie Todsén [CDU]:

Trotz dieser absolut ablehnenden Feststellung im Koalitionsvertrag sehe ich eine Chance, für unseren Antrag heute eine Mehrheit zu bekommen. Weil die Frau Ministerpräsidentin in ihrer Regierungserklärung wiederholt Dialogbereitschaft beschworen hat, Herr Minister Steenblock sich im Umweltausschuß für eine enge Zusammenarbeit mit allen Fraktionen ausgesprochen hat und Sie, Frau Erdsiek-Rave, in Ihrer ersten Rede zur Regierungserklärung einen neuen politischen Stil und Umgang eingefordert haben, gehe ich davon aus, daß wir im Umweltausschuß zum Thema Rabenvögel eine sachgerechte Diskussion werden führen können.

(Ute Erdsiek-Rave [SPD]: Genau so ist es!)

Meine Fraktion würde es begrüßen, wenn wir dazu Fachleute unterschiedlicher Bewertungsrichtungen einladen, das Für und Wider dort aufarbeiten und das Umweltministerium dann bitten, eine

zweijährige Untersuchung in Auftrag zu geben, unter Einbeziehung und Mitnutzung des sogenannten Wildtierkatasters, das vom Landesjagdverband in Auftrag gegeben wurde,

(Glocke des Präsidenten)

um eben auch Kosten zu sparen. Am Ende, nach zwei Jahren, sollten die so gewonnenen Daten dafür verwandt werden, eine sachgerechte endgültige Entscheidung zu fällen.

In diesem Sinne beantrage ich, unseren Antrag federführend an den Umweltausschuß und mitberatend an den Agrarausschuß zu überweisen.

(Beifall bei CDU und F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Franzen.

Ingrid Franzen [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Antrag der CDU ist ein alter Hut - das hat uns Frau Todsén selber gesagt -; der Antrag ist in ähnlicher Form am 11. Oktober 1994 im Landtag gestellt worden. Damals hatten Sie die Eichelhäher noch mit im Antrag, die Sie jetzt dankenswerterweise herausgelassen haben; denn das sind wirklich „Waldsäer“, die dem Förster helfen. Ich bin wirklich froh darüber, daß Sie die jetzt wenigstens aus dem Antrag herausgelassen haben. Dieser alte Hut sitzt auf einem der neuen Köpfe, von denen einer hier heute geredet hat. Das ist ein zulässiges Verfahren, dem wir uns auch gern stellen wollen.

Die Frage ist: Hat sich an den **Fakten** tatsächlich etwas geändert, wie Sie es dargestellt haben, oder ist eben nur Fakt, daß die Schwarzen im Parlament neu sind, daß sie mehr sind. Für die rote Fraktion sage ich einmal: Wir sind dann dafür, daß wir uns das Gebiet in der Diskussion friedlich erobern. - Kein Abschluß; seien Sie unbesorgt.

(Zurufe von der CDU)

Die CDU ist sich auch selbst nicht ganz sicher in dieser Behauptung, daß sich das seit 1995 alles geändert habe. Deshalb muß man in dem zweiten Schritt, den der Antrag vorschlägt, eine große Unlogik erkennen. Sie schreiben von sorgfältiger

Prüfung, wollen aber zwei Jahre lang schießen, und gleichzeitig wollen Sie eine wissenschaftliche Begleitung dazu, wie denn die konkreten Zahlen der Bestandsentwicklung, der Freßgewohnheiten und der Umwelteinflüsse sind. Das gibt ja nun kein Paar Schuhe, meine Damen und Herren!

(Zuruf des Abgeordneten Thomas Stritzl [CDU])

Für die SPD-Fraktion ist das die falsche Reihenfolge. Die SPD würde sich in diesem Bereich dann lieber erst auch über andere Bundesländer - warum nicht? - oder auch in der Weise schlaumachen wollen, daß wir haufenweise Informationen sammeln. Ich glaube nämlich, daß wir das gar nicht neu zu erheben brauchen; alles ist da. Aber eines werden Sie nicht bezweifeln - sonst hätten Sie hier auch keine wissenschaftliche Untersuchung beantragt -: Es gibt überhaupt keinen wissenschaftlichen Nachweis dafür, daß **Rabenvögel** in irgendeiner Form ursächlich für die Ausrottung von **Singvögeln** sind. Einen solchen Nachweis gibt es bisher nicht.

(Beifall bei der SPD)

Ich will hier einmal zur Verteidigung dieses schwarzen Gefieders sagen: Rabenvögel sind -man höre und staune - Singvögel, und es geht ihnen so wie uns - manche können es, und manche können es nicht. Die, die es nicht können, schießen wir aber auch nicht ab.

(Heiterkeit)

Die SPD-Fraktion wird sich - so sage ich es jetzt einmal - der subjektiven Wahrnehmung und der Sorge großer Teile in der Bevölkerung, insbesondere in Vorstädten und in Siedlungsbereichen, und vieler Naturfreunde annehmen, die von einem Rückgang von Singvögeln in ihrem Gebiet berichten und auf den Zusammenhang mit der Population der Rabenvögel hinweisen.

Fakt ist allerdings, daß die Rabenvögel mit uns gezogen sind; sie nehmen in freier Wildbahn ab und kommen mehr zu uns. Man kann das gut verstehen, wenn man die Freßgewohnheiten kennt. Man könnte auch sagen, wir sind zu ihnen gezogen, denn die Siedlungsgebiete weiten sich ja immer mehr aus.

Fakt ist auch - das ist hier nicht genügend gesagt worden -, daß es in Schleswig-Holstein ja sehr wohl die Möglichkeit gibt, **Ausnahmen von der Nichtbejugung** zu beantragen, und zwar vor Ort

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

bei den Kreisbehörden, bei den unteren Naturschutzbehörden. Das, eingeführt von unserer Umweltministerin Edda Müller, ist die Art von Funktionalreform, von Modernisierung und von Entbürokratisierung, die wir wünschen, nämlich mit der Entscheidung, dorthin herunterzugehen, wo sich die Leute gut auskennen.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

Glauben Sie, es ist sinnvoll gewesen, daß die Vertreter von Landesbehörden überall umhergereist sind, um die Population zu zählen? - Das ist ja wohl nicht Ihr Ernst!

(Wortmeldung des Abgeordneten Thomas Stritzl [CDU] - Glocke des Präsidenten)

Ich will einmal darauf hinweisen, von welchem Volumen wir hier eigentlich sprechen. Wir haben in den fünf Jahren von 1989 bis 1994, in denen das Land zuständig war, 50 Anträge - 50! - gehabt. Davon haben sich zehn als zum Kriterium „erhöhte Siedlungsdichte“ gehörend herausgestellt. Ich möchte nicht wissen, wie viele Leute umhergereist sind, geguckt haben, um das festzustellen, welcher Aufwand damit verbunden gewesen ist.

(Glocke des Präsidenten)

Das ist geändert worden, und das ist mir recht so.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Stritzl?

Ingrid Franzen [SPD]:

Aber gern.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Bitte sehr, Herr Abgeordneter Stritzl.

Thomas Stritzl [CDU]: Frau Kollegin, weil Sie die Verlagerung auf die untere Naturschutzbehörde als Entbürokratisierungsmaßnahme beschrieben haben, frage ich Sie, ob Sie mich kurz darüber aufklären können, wie das Verfahren läuft.

Ingrid Franzen [SPD]:

Das Verfahren ist ein Antragsverfahren; es läuft nicht automatisch. Wenn der Antrag vorliegt, wird geprüft. Das ist auch so in Ordnung. Vor Ort weiß die untere Naturschutzbehörde sicherlich sehr viel besser Bescheid, als es die Landesnaturschutzbehörde wissen könnte. Das ist für mich Entbürokratisierung.

(Zuruf des Abgeordneten Thomas Stritzl [CDU])

Abschließend will ich zusammenfassend noch ein bißchen gegen **Vorurteile** vorgehen, die hier auch von Frau Todsén transportiert worden sind. Es ist eben nicht so, daß sich die **Rabenvögel** vorwiegend von Jungvögeln, von Eiern der Singvögel ernähren. Das ist nicht wahr. Dazu gibt es Untersuchungen. 0,8 % der Kost sind Wirbeltiere, und zum Beispiel 3 % der Elsternahrung besteht aus anderen Vögeln; das können Jungvögel sein, das können aber auch verendete oder lebensunfähige Vögel sein. In der Natur gibt es keine Altenheime, keine Pflegestationen. Das regelt sich so. Angesichts dieser 3 % kann man auch nicht von den Kaputtmachern oder von den zu verfolgenden Vogelarten sprechen. Ich halte es für nicht sehr überzeugend, daß der Mensch hier als Regulator eingeschaltet werden soll.

Wir werden der Überweisung des Antrages in den Fachausschuß zustimmen. Wir werden dort auch gern Engagement und Zeit aufwenden, aber bevor wir da Geld in die Hand nehmen, sollten wir uns noch einmal überlegen, ob wir im Bereich des Naturschutzes nicht etwas Wichtigeres zu tun haben. Hierzu verweise ich auch auf die Einladung des BUND zur Vorstellung der Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ des Wuppertaler Instituts am gestrigen Tag - Auftraggeber BUND

und Misereor. Wer sich das gestern angehört hat, wer sich das, was wir in unserem Land zu tun hätten, zu Gemüte geführt hat, der weiß, was die Stunde geschlagen hat. - Die Bejagung von Rabenvögeln gehört nicht dazu.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat die Frau Abgeordnete Dr. Winking-Nikolay.

Dr. Adelheid Winking-Nikolay [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Alle Jahre wieder oder manchmal auch alle Monate oder noch häufiger wird die Serie von Horrormeldungen per Leserbrief, per Pressemitteilung oder auch im Rahmen von Landtagsanträgen fortgesetzt. Nicht jedes Lebewesen, das sich über Aas beugt, ist ein Töter. **Raben und Nebelkrähen** werden nicht ohne Grund als Aaskrähen zusammengefaßt. Sie haben als Aasfresser eine sehr wichtige ökologische Funktion.

Übergriffe auf gesunde Haustiere konnten bisher nicht glaubhaft belegt werden. Sicher ist, daß Nachgeburten gefressen werden, gelegentlich auch nicht lebensfähige Jungtiere, wenn sie kein normales Abwehrverhalten zeigen. Es sind also nur Tiere, die unter natürlichen Lebensbedingungen nicht lebensfähig wären.

Auch der zweite Vorwurf, Gelege raubende **Rabenvögel** seien ursächlich für den Rückgang von Populationen kleiner **Singvogelarten**, ist bisher nicht belegt. In diversen wissenschaftlichen Untersuchungen, die zum Teil sogar wohlwollend in der Zeitschrift „Jäger und Fischer“ zitiert werden - „Jäger und Fischer“ ist nun wirklich keine grüne Hauspostille -, ist festgestellt worden, daß es einen so behaupteten Zusammenhang nicht gibt.

Kleine Singvogelarten nehmen von Art zu Art - verschieden sogar in der Populationsdichte - deutlich zu. Hier sei besonders auf Untersuchungen im Saarland im Raum Wahlen seit 1991 auf einem Gebiet von 700 ha verwiesen. Das Ergebnis ist hier: Die Jagd auf Rabenvögel ist kein Regulationsfaktor - weder für diese selbst noch für kleine Singvogelarten. Auch bei hoher Populationsdichte

der Rabenvögel bleibt die Zahl ihrer Brutpaare konstant; denn viele Tiere brüten dann nicht.

Es scheint auch keinen nachweisbaren Zusammenhang zwischen der Populationsdichte von kleinen Singvögeln und der von Rabenvögeln zu geben. Zwar wurde im Saarland festgestellt, daß nach der Bejagung - dort war das dann nämlich zugelassen - von Rabenvögeln einige kleine Singvogelarten zahlenmäßig zunahm. Gleichzeitig ergab sich aber, daß die entsprechende Zunahme kleiner Singvogelarten an den Vergleichsstandorten ohne Rabenvogelbejagung ebenfalls festzustellen war.

In der Literatur wird aber durchgehend festgestellt - im übrigen auch wieder zitiert von „Jäger und Fischer“ -, daß die Auffindungshäufigkeit von Gelegen besonders von Bodenbrütern durch Rabenvögel stark abhängig ist von der Bodenbeschaffenheit, sprich der Vegetation. Die Ursache für den Rückgang einiger Kleinvogelarten ist demnach eher in der ausgeräumten Landschaft - ich nenne fehlende Feldraine, Knicks und häufiges Mähen - zu sehen und ebenso im Einsatz von Agrargiften. Es wäre sehr schön, wenn sich die CDU künftig zusammen mit uns dafür einsetzen würde, daß diese Ursachen beseitigt würden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Die **Population von Rabenvögeln** reguliert sich außerdem durch Nahrungs- und Brutplatzmangel von selbst. So brüten, wie ich eingangs schon erwähnt habe, ausgewachsene Rabenkrähen erst, wenn ein Revier frei wird. Weit über die Hälfte der Jungtiere stirbt im ersten Jahr. Ferner wurde beobachtet, daß bei Nahrungsmangel auch arteigene Nester geplündert werden, da sie oft unbewacht bleiben, wenn die Altvögel länger auf Nahrungssuche sind.

Im übrigen erweisen sich Elstern - wie vorhin ebenfalls schon erwähnt wurde - zunehmend als „Kulturfolger“, und wenn dort die Populationsdichte steigt, dann geschieht das eben in Siedlungsgebieten, wo es dann mit dem Abknallen schon schwierig wird. Eine Bejagung zur Regulierung ist daher unnötig oder - wie bei den Elstern - gar nicht möglich.

Wenn lokal tatsächlich eine zu starke **Krähenpopulation** auftreten sollte, wäre eine **Dezimierung** auch heute schon möglich, und zwar - wie wir gehört haben - auf Antrag bei der unteren Naturschutzbehörde - ich zitiere aus der novellierten Richtlinie von 1995 - „durch Abschluß oder selektive lebend-fangende Einzelfallen“. Diese Richtlinie geht allerdings den Gegnern der Rabenvogeljagd bereits viel zu weit. Äußerst problematisch ist die Möglichkeit, die in dieser Richtlinie festgeschrieben wird, bei „erheblichen landwirtschaftlichen Schäden“ vorab telefonisch eine Abschlußgenehmigung zu beantragen und - was noch viel schlimmer ist - sie auch telefonisch zu bekommen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß die Saatkrähe - das wurde vorhin schon von Frau Franzen gesagt - nur zu 1 % - oder weniger als 1 % - von Saat lebt. Auf dem Speisezettel des Allesfressers stehen Mäuse, Käfer und andere Tiere. Damit sind sie eigentlich nützliche Tiere nach der Diktion jener Leute, die immer wieder schreien: „Rabenvögel müssen weg!“

Im übrigen - das sagte auch Frau Franzen -, diese schönen großen schwarzen Vögel gehören trotz des sich ständig wiederholenden monotonen Krächzens ebenso wie Rotkehlchen, Gelbspötter und Grünfinken zu den Singvögeln, und wir alle sollten so großzügig sein, auch die Schwarzen weiter singen zu lassen.

(Heiterkeit)

Trotzdem lehnen wir den Antrag der CDU ab.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Dr. Happach-Kasan.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist gut! Schwarze - singt weiter! - Beifall des Abgeordneten Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Thomas Stritzl [CDU]: Er hat das erst jetzt kapiert! - Heiterkeit bei der CDU)

Dr. Christel Happach-Kasan [F.D.P.]:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Herr Kubicki hat ja einmal gesagt, weshalb wir den Vollschutz für die Elster brauchen - sie ist dafür da, um für die SPD den Bürgern das Geld aus der Tasche zu ziehen. Diese Erklärung kennen wir bereits.

(Widerspruch und Unruhe bei der SPD)

- Ich freue mich, daß damit zumindest die Herrschaften wieder aufgewacht sind, so daß wir noch einmal auf das Thema der Rabenvögel zu sprechen kommen können.

Frau Winking-Nikolay, ich denke, man sollte anmerken, daß Frau Todsens ihren Antrag eben nicht mit den Horrormeldungen, die man in der Zeitung lesen kann, begründet hat; dafür bin ich eigentlich auch sehr dankbar.

(Beifall bei der CDU)

Es reicht, was man in der Zeitung zu diesem Thema teilweise gelesen hat. Es gibt kaum ein anderes Naturschutzthema, das so emotional besetzt ist, wie das Thema der **Bejagung** - oder der fehlenden Bejagung - von **Rabenvögeln**. Die Darstellungen haben Sie alle gelesen. Daß Störche mit Fröschen auch nicht gerade liebevoll umgehen, daß Räuber-Beute-Beziehungen im Tierreich vom Recht des Stärkeren geprägt sind und für eine vermenschlichende Betrachtung ungeeignet sind, wird meistens vergessen. Das Thema nimmt in der Berichterstattung der Medien einen breiten Raum ein. Zu den großen Umweltthemen gehört es gleichwohl nicht. Dessen sollten wir uns bei der Diskussion auch bewußt sein.

Die vorhandene Abneigung in der Bevölkerung gegen Rabenvögel ist ein schlechter Ratgeber, wenn es gilt, diese Vogelarten sachgerecht zu bewerten. Andererseits hat aber auch die Bevölkerung ein Anrecht darauf zu erfahren, warum denn diese ausgesprochen häufig vorkommenden Vögel bis jetzt einen derartigen Vollschutz genießen. Darauf sollte man Antwort geben können.

Rabenvögel sind **Kulturfolger**. Unsere Kulturlandschaft bietet ihnen mit dem Wechsel von

Wald, Hecken und Freiflächen optimale Bedingungen. Wir müssen feststellen, daß in der Vergangenheit der ursprünglich eingeräumte Vollschutz notwendig war. Das kann man am Erfolg und am Anwachsen der Bestände tatsächlich sehen. Wir müssen uns aber fragen, wie lange er denn notwendig ist und aufrechterhalten werden muß. Wenn Frau Franzen sagt, der Mensch solle nicht als Regulator auftreten, dann weiß ich nicht - bei den Rehen soll er es, bei den Krähen soll er es nicht, beim Kormoran auch nicht.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Man sollte in dieser Hinsicht doch einmal eine einheitliche Linie verfolgen und nicht die eine Tierart regulieren wollen und bei der anderen sagen, es sei Sünde, das zu tun. Ich halte das nicht für eine angemessene Betrachtungsweise.

In der Begründung des Antrages führt Frau Todsens aus, daß andere Arten bedroht würden und daß der Landwirtschaft erhebliche Schäden entstünden. Die **Bedrohung anderer Arten** kann nur dann ein Kriterium sein, wenn diese Arten durch die Rabenvögel in ihrem Bestand bedroht wären. Doch für welche Arten kann dies gesagt werden? Haubenlerche, Brachpieper, Drosselgrassänger sind nach Auskunft der Roten Liste vom Aussterben bedroht, und es ist nun doch zu fragen, welchen Anteil Rabenvögel daran haben.

Wir wissen, daß Beutefänger nicht in der Lage sind, gesunde Bestände ihrer Beutearten zu gefährden. Sie sind aber in der Lage, gefährdete Arten so stark zu dezimieren, daß diese Arten vom Aussterben bedroht werden. Das war der Hintergrund der Habichtfang-Verordnung. Trifft dies für die oben genannten Arten zu? Dies ist letztlich schlicht zu überprüfen - nichts anderes! Darauf brauchen wir eine Antwort. Sicher ist aber, daß Amsel, Drossel, Fink und Star entgegen landläufiger Meinung in ihrem Bestand von den Rabenvögeln nicht bedroht sind.

Schäden in der Landwirtschaft - sofern es erhebliche Schäden sind - müssen ausgeglichen werden. Da gilt für Schäden durch Rabenvögel nach meiner Meinung das gleiche wie für Schäden durch Kormorane oder Pfeifenten.

(Zuruf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- Ich bin nicht der Meinung, daß immer nur die Landwirte die Sozialbindung des Eigentums zu beachten haben und ansonsten niemand in diesem Lande. Ich meine, daß wir mit der Landwirtschaft etwas anders umgehen müssen. - Ob tatsächlich erhebliche landwirtschaftliche Schäden zu verzeichnen sind, die eine landesweite Anwendung des § 20 Bundesnaturschutzgesetz rechtfertigen, wie der Antrag es fordert, sollte vom Landwirtschaftsminister dargestellt werden.

Weiter ist nach meiner Meinung zu klären, wie groß die Bestände an Rabenvögeln tatsächlich sind. Außer den **Bestandszahlen** für Brutvögel in Schleswig-Holstein, die vom Landesamt herausgegeben werden, gibt es für verschiedene Tierarten Zahlen aus dem Wildtierkataster. Diese widersprechen sich teilweise. Man kann nicht politisch entscheiden, welche Zahlen denn eigentlich die richtigen sind, sondern es muß darauf hingearbeitet werden, daß bei stark widersprüchlichen und mit unterschiedlichen Methoden ermittelten Zahlen diese Daten abgeglichen werden, so daß man tatsächlich weiß, wie viele es sind.

Und sollte sich tatsächlich herausstellen, daß eine Regulierung der Bestände notwendig ist, dann genügt - das wissen wir auch - Bejagung nicht. Bei einem Schwarm von 1000 Vögeln zehn abzuschießen, hilft nicht viel weiter; es fliegen mindestens noch 990 auf, je nachdem, wie gut getroffen worden ist. Dann muß eine effektive Regulierung her.

Ich könnte mir schon vorstellen, daß dort, wo eine Überpopulation von Rabenvögeln vorhanden ist, ein einfacheres Verfahren gefunden werden könnte als das, das bisher angewandt wird, und es ist zu überlegen, von einem Antragsverfahren auf ein Anzeigeverfahren überzugehen.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Frau Abgeordnete Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kollegen und Kolleginnen! Viele von uns haben in den letzten Jahren den

Eindruck gewonnen, daß die **Zahl der Rabenvögel** zugenommen hat. Jedenfalls fallen uns Elstern und Krähen häufiger auf als bisher, finden wir. Ich halte es aber für etwas übereilt, jetzt daraus zu schließen, daß wir hier eine schädliche Überpopulation haben, die mit aller Gewalt reduziert werden muß.

Es gibt eben keine eindeutige wissenschaftliche Erkenntnis darüber, daß wir diesen Punkt erreicht haben. Deshalb finde ich das Ansinnen der CDU lobenswert, die Bestandsentwicklung der Rabenvögel gründlich zu durchleuchten und die von ihnen verursachten Schäden zu erfassen.

Allerdings scheint mir - Frau Franzen sprach dies vorhin ebenfalls schon an -, daß der CDU in ihrem Antrag die zeitliche Abfolge der Maßnahmen ein bißchen durcheinandergeraten ist.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN)

Meinen Sie wirklich, daß Sie erst Elstern und Rabenkrähen zum Abschluß freigeben wollen, um danach - oder währenddessen - zu untersuchen, wie viele es denn davon eigentlich gibt und welche Schäden sie anrichten?

Wir wollen uns einer **Bejagung** der Vögel nicht verschließen, wenn sich diese Bejagung als erforderlich erweisen sollte. Ich bin aber entschieden dagegen, diese Vögel für vogelfrei zu erklären, bevor wir die Gewißheit haben, daß sie wirklich die Schäden anrichten, für die sie haftbar gemacht werden sollen. Außerdem wäre noch der Beweis anzutreten, daß die bisherigen Kompetenzen der unteren Naturschutzbehörden nicht ausreichen; auch dies ist vorhin schon angesprochen worden. Im übrigen kann die Bejagung der Saatkrähen überhaupt nicht zur Debatte stehen, weil der Artenschutzstatus dieses Rabenvogels dem Land lediglich die Erteilung von Einzelgenehmigungen für den Abschluß gestattet.

Bisherige Studien ergaben meines Wissens, daß die Rabenvögel halb so schlimm sind, wie es ihr schlechtes Image im Volksmund vorgibt. Diese Untersuchungen besagen, daß Elstern ihren Konsum an anderen Vögeln in Maßen halten - auch dies ist schon erklärt worden -; sie stellen jedenfalls demzufolge keine existentielle Bedrohung für andere Vogelpopulationen dar.

Überhaupt sollten wir uns erst über die Ernährungsgewohnheiten schleswig-holsteinischer Rabenvögel kundig machen. Offensichtlich besteht hier eine Wissenslücke, die Sie ja auch in Ihrem Antrag ansprechen.

(Herlich Marie Todsén [CDU]:
Zuhören!)

Ich rekapituliere: Der SSW möchte sich grundsätzlich keiner Bestandsregulierung von Rabenvögeln entgegenstellen, falls sich diese als notwendig erweisen sollte. Allerdings können wir keinen Ansatz unterstützen, der auf Hörensagen oder auf dem schlechten Image der Raben beruht. Eine solche Entscheidung erfordert unseres Erachtens eine wissenschaftlich fundierte Begründung. Bis uns eine solche vorliegt, werden wir der Sache im Umweltausschuß nachgehen müssen. Wir stimmen der Überweisung dieses Antrags in den Umweltausschuß zu.

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung erteile ich Herrn Abgeordneten Matthiessen das Wort.

Detlef Matthiessen [BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es geht um **landwirtschaftliche Schäden**, die hier Erwähnung finden. Ich meine, wenn wir von Saatschäden reden, ist der Schaden angesichts der Populationsdichte und angesichts dessen, was in der Landwirtschaft an Erträgen und Saatlücken vorliegt, minimal.

Anders stellt sich die Situation beim Zerhacken von Siloplanen dar. Es trifft zu, daß ein Loch bis zu 1 m³ Silage zerstören oder im Genußwert wesentlich herabsetzen kann. Es besteht also das Problem, daß ein Loch oder wenige Löcher erhebliche Schäden anrichten.

(Zuruf der Abgeordneten Eva Peters
[CDU])

- Wie bitte?

(Heiterkeit bei der CDU)

- Haben Sie einen Zwischenruf gemacht? - Nein?

(Heiterkeit bei der CDU)

Ich würde sonst gern auf Sie eingehen, Frau Kollegin.

(Heiterkeit bei der CDU)

Was bedeutet das aber in der Logik? - Wenn bereits ein Loch einen nicht hinnehmbaren Schaden verursacht, dann bleibt als Alternative nur eine vollständige regionale Ausrottung der Rabenvögel. Ich glaube, das kann nicht die Intention Ihres Antrags sein. Das heißt, wir müssen dort mit Schutzvlies arbeiten, wie es bereits gemacht wird. In dem Sinne sind diese Silagen schon vor einer großen Anzahl von Vögeln geschützt. Damit wäre das Fazit zu ziehen, daß Schäden in der Landwirtschaft keinen Begründungsstrang für eine Regulation der Bestände liefern.

Ein zweiter Begründungsstrang war die **Gefährdung anderer Arten**. Ich verweise dazu auf die Untersuchung in Großbritannien, die nach meiner Kenntnis die mit Abstand gründlichste Untersuchung ist, denn sie erstreckte sich über zahlreiche Gebiete in ganz Großbritannien: Diese Untersuchungen waren auch für die dortigen Landschaftsbilder repräsentativ. Gemeint ist der Common-bird-Zensus, mit dem festgestellt wurde, daß bei 20 untersuchten Vogelarten neben den Elstern keine einzige im Bestand gemindert wurde, sondern daß in einigen Gebieten vier Arten - Singdrossel, Grünfink, Star und Goldammer - sogar zunahmen. Insofern ist auch dies kein bisher wissenschaftlich fundierter Begründungsstrang für Regulationsmaßnahmen.

Die **Gesetzeslage** ist doch wohl eindeutig: Nach Anhang 2 der Vogelschutzrichtlinie der EU gehören die Rabenvögel zu den schützenswerten Arten. Das fließt in die Bundesnaturschutzgesetzgebung ein, und zwar in § 20 f, wonach diese Arten besonders zu schützen sind. Die Ausnahmen sind in § 20 g geregelt, für die vom 16. Juli bis 14. März Regulationsmaßnahmen unter den Kautelen landwirtschaftlicher Schäden möglich sind. Ich meine, wir brauchen über diese Rechtslage gar nicht weiter zu debattieren. Wir haben keine Möglichkeit, anders zu entscheiden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Eberhard Dall'Asta:

Das Wort hat Frau Ministerin Birk.

Angelika Birk, Ministerin für Frauen, Jugend, Wohnungs- und Städtebau:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich vertrete heute zum zweiten Mal den Kollegen Steenblock. Angesichts der fortgeschrittenen Redezeit möchte ich es nicht so lang machen und ein wenig von dem vorgesehenen Manuskript abweichen.

Es gab heute zwei Debattenstränge: zum einen das Thema Bejagung und zum anderen das Thema Untersuchung. Es wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, daß die Reihenfolge falsch sei. Ich möchte hinzufügen, daß wir zum Rechtlichen einiges erläutern können.

Bejagung ist im landläufigen Sinne nicht nur das Töten, sondern es gehört im rechtlichen Sinne eine ganze Reihe von Maßnahmen dazu, und genau diese sind für den Bereich der hier in Frage kommenden Rabenvogelarten nicht vorgesehen. Ich betone das noch einmal ausdrücklich, denn wenn wir uns auch in der Debatte - Herr Steenblock wird im Umweltausschuß dazu Stellung nehmen - neuen Argumenten nicht verschließen wollen, muß eines klar sein: Eine Bejagung ist nicht möglich. Gemäß § 20 g Abs. 6 des **Bundesnaturschutzgesetzes** können zwar Ausnahmen vom Tötungsverbot des § 20 f desselben Gesetzes gewährleistet werden, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen - dazu gehören der Schutz der heimischen Tierwelt und die Abwendung gemeinwirtschaftlicher Schäden -, aber das heißt eben nicht Bejagung. Das ergibt sich eindeutig aus § 1 Abs. 1 des Bundesjagdgesetzes. Wenn wir dann noch die EG-Vogelschutzrichtlinie hinzunehmen, haben wir zwar die Möglichkeit, Ausnahmen zu machen, aber auch dabei handelt es sich um eine Kann-Vorschrift.

Zunächst einmal müßte folglich der Bund die genannten Vogelarten, und zwar die Aaskrähe, die Elster und die Saatkrähe, die wir nicht in die Bejagung aufnehmen können und die auch noch unter ganz anderen Schutzvorzeichen stehen, durch eine Änderung der Bundesartenschutzverordnung aus dem Zuständigkeitsbereich des Bundesnaturschutzgesetzes entlassen, und dann

müßten sie in die Liste der jagdbaren Arten aufgenommen werden. Zwar gibt es auf Bundesebene eine Initiative zur Änderung der Bundesartenschutzverordnung, aber bisher haben sich die obersten Naturschutzbehörden dem nicht anschließen können, sondern haben die Initiative als rechtlich nicht haltbar bezeichnet. Deswegen wird dies von Bundeseite aus auch nicht weiter verfolgt. Also ist auch von Bundeseite aus keine Schützenhilfe zu erwarten. Eine jagdliche Lösung ist nicht möglich. Der vorliegende Antrag widerspricht also in diesem Teil dem geltenden Recht.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir halten es aus rechtlicher und biologisch-fachlicher Sicht nicht für sinnvoll - die Argumente dafür sind heute schon von der linken Seite genannt worden -, eine Reduzierung der zur Diskussion stehenden Rabenvogelarten vorzunehmen.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, daß es Spielräume gibt und daß wir daran interessiert sind, die in biologischer Hinsicht aufgeworfenen Fragen zu klären. So läuft beispielsweise seit dem letzten Jahr im Auftrag des Umweltministers eine Untersuchung zur Bedeutung und Auswirkung unterschiedlicher Pflegezustände und Pflegemaßnahmen in bestimmten Lebensräumen auf den Einfluß von **Rabenvögeln**, auf die Siedlungsdichte und die Bruterfolge der Vögel; denn wir bewegen uns nicht in der Wildnis, sondern in einer **Kulturlandschaft**.

Die im Antrag geforderten Untersuchungen zur Nahrungszusammensetzung der genannten Rabenvogelarten sehen wir nicht nur als für den Artenschutz zuständige Stelle, sondern auch unter dem Aspekt des Tierschutzes. Es trifft nicht zu, daß keinerlei Untersuchungen zur Zusammensetzung der Nahrung von Rabenvögel vorliegen. Für eine Freigabe zur Tötung von Tieren zu wissenschaftlichen Zwecken ist es allerdings unabdingbar zu prüfen, ob nicht bereits ausreichendes Material zur Verfügung steht. Diese Prüfung erfolgt zur Zeit. Ich meine, wir sollten alle weiteren fachlichen Diskussionen auf den Ausschuß verlagern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Dr. Eberhad Dall'Asta:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Es ist beantragt worden, den Antrag zur federführenden Beratung an den Umweltausschuß und zur Mitberatung an den Agrarausschuß zu überweisen. Wer den Antrag der Fraktion der CDU, Drucksache 14/70, zur federführenden Beratung an den Umweltausschuß und zur Mitberatung an den Agrarausschuß überweisen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Enthaltungen? - Das ist einmütig so beschlossen.

Meine Damen und Herren, wir sind damit am Ende des heutigen Tages angelangt. Die Tagung wird morgen früh um 10.00 Uhr fortgesetzt. Wer will, kann heute abend noch Raben zählen.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß: 18.20 Uhr