

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

Wirtschaftsausschuss

5. Sitzung

am Mittwoch, dem 3. Mai 2000, 10:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Klaus-Dieter Müller (SPD)

Hermann Benker (SPD)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Rother (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Wolfgang Fuß (SPD)

Manfred Ritzek (CDU)

Gero Storjohann (CDU)

Anke Spoorendonk (SSW)

Fehlende Abgeordnete

Christel Aschmoneit-Lücke (F.D.P.)

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

Tagesordnung:	Seite
1. Vorstellung der Abteilungen des MWTV	4
2. Bericht des MWTV zur B 205-Südümgehung von Neumünster	8
3. Bericht des MWTV zu den landeseigenen Häfen und hier insbesondere zum Hafen Glückstadt	11
4. Verschiedenes	13

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Vorstellung der Abteilungen des MWTV

Die Leiter der Abteilungen beschreiben anhand des Organisationsplanes des Ministeriums Abteilungsstrukturen und schildern Schwerpunktaufgaben ihrer Arbeitsbereiche sowie aktuelle Entwicklungen.

In der Aussprache stehen die folgenden Stichpunkte im Vordergrund: Das seit längerem geplante Kommunikationszentrum Wirtschaft wird nach den Worten von AL Lücke seine Arbeit aufnehmen, und zwar zunächst probeweise für zwölf Monate als dezentrale Organisation. Beteiligt an dem Zentrum seien die Industrie- und Handelskammern und Förderinstitutionen wie die I-Bank und die ttz. Es sei bewusst offen gehalten worden, damit auch noch weitere Interessenten wie zum Beispiel Technologiezentren oder regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaften beteiligt werden könnten. Der Vertrag werde den Ausschussmitgliedern zu gegebener Zeit zugeleitet werden.

Mit Blick auf die Meeresforschung diskutieren die Ausschussmitglieder kurz Fragen der nationalen und internationalen Kooperation, aber auch der Vernetzung mit anderen Ressorts der Landesregierung. AL Lücke betont, dass man auch hier bemüht sei, Entwicklungen im breiten Konsens Rechnung zu tragen und Maßnahmen umzusetzen. Bezüglich der Meeresforschung seien sowohl das Umweltministerium als auch das Wissenschaftsministerium inhaltlich beteiligt, aber man versuche auch Kooperationen in Richtung Hamburg. Wenn dies sicherlich auch ein schwieriger Prozess sei, so habe das MWTV sowohl im Bereich von Außenwirtschaft als auch Technologiepolitik regelmäßige Diskussions- und Abstimmungsgespräche mit Hamburg verabredet. Auch die Themen Medizintechnik, Biotechnologie seien Bereiche, in denen eine Zusammenarbeit mit Hamburg unabdingbar seien. Zum Bereich Berufliche Bildung und Weiterbildung betont AL Lücke die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsministerium und Wissenschaftsministerium.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Zahlen der Schulabgänger in den nächsten vier bis fünf Jahren und der zu konstatierenden sinkenden Anzahl an Handwerksbetrieben unterstreicht AL Lücke die Notwendigkeit, im Rahmen des Bündnisses für Ausbildung neue und zusätzliche

Instrumente zu entwickeln, um den Jugendlichen eine Ausbildung zu ermöglichen. Die Anzahl der klassischen Ausbildungsplätze werde hierzu nicht ausreichen.

Im Rahmen der Erörterung der Modernisierungsmaßnahmen im Bereich Landesamt für Straßenbau und Straßenverkehr, Straßenbauämter und Straßenneubauämter steht die Frage nach den hierdurch erzielten Stelleneinsparungen im Vordergrund. AL Qualen sagt den Ausschussmitgliedern hierzu eine tabellarische Übersicht zu. Im Weiteren betont er, dass die Auflösung der Neubauämter Planungskapazitäten nicht gefährdet habe. Straßenneubauämter stünden nicht mehr in der Höhe zur Verfügung, dass es gerechtfertigt gewesen sei, dafür zwei Behörden vorzuhalten. Es sei sichergestellt, dass alle Neubaumaßnahmen und -projekte in Schleswig-Holstein auch künftig planungsrechtlich bewältigt werden könnten. Soweit dies möglich sei, würden auch Aufgaben an die Privatwirtschaft vergeben.

Zum übergeordneten Thema „Korruptionsprävention“ verweist AL Qualen darauf, dass man im Rahmen der bevorstehenden Einführung der Innenrevision auch darauf achten werde, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Vergabeangelegenheiten zu tun hätten, nach einer gewissen Zeit mit anderen Aufgaben zu betrauen. Eine Vorschrift im Sinne einer „Wechselpflicht“ gebe es jedoch nicht.

M Dr. Rohwer erklärt auf weitere Fragen, dass man Überlegungen mit dem Ziel anstelle, die Kernaufgaben des MWTV neu zu bestimmen. Diese Arbeit müsse die Determinanten „Restriktionen des Dienstrechts, auch des BAT“ und „zwingende Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben“ berücksichtigen. Insoweit unterscheide sich ein „öffentliches Unternehmen“ gravierend von einem privaten Wirtschaftsbetrieb. Ergebnis dieser Arbeit müsse jedoch eine Zielorganisation sein, die auch im MWTV zu einer Verschlankung führen werde. Erfahrungen hätten gezeigt, dass es effektiver sei, sich bei Modernisierungsvorhaben auf eigene Kräfte zu stützen, als in jedem Fall externe Berater mit den damit einhergehenden Beratungsaufgaben zu betrauen. Häufig sei es in der Vergangenheit so gewesen, dass diese externen Berater zunächst einmal selbst „beraten“ werden mussten. Aber dies schließe selbstverständlich die Einbeziehung von Unternehmensberatungen im Einzelfall nicht aus.

Zum Themenbereich „Tourismus und Gesundheit“ verweist M Dr. Rohwer im Folgenden darauf, dass in der Abteilung 2 des MWTV zurzeit ein Projekt vorbereitet werde, die Chancen des „Gesundheitstandortes“ Schleswig-Holstein und die Chancen der Medizintechnik, der Biomedizintechnik noch stärker mit anderen Wirtschaftsbereichen zu verzahnen. So habe man sich vor einigen Monaten entschieden, zunächst eine Studie über die hier gegebenen Potentiale in Auftrag zu geben. Auf dieser Grundlage plane man zusammen mit dem für Tourismus zuständigen MLR eine Initiative, um diese Chancen stärker zu nutzen. Wenn es aus seiner Sicht si-

cherlich auch gut wäre - so fährt M Dr. Rohwer fort -, wenn der Bereich „Tourismus“ in seinem Haus angesiedelt wäre, gäbe es doch auch gute Gründe für die gewählte Lösung. Dass es in diesem Bereich prinzipiell unterschiedliche Förderinstrumentarien gebe, sehe er nicht. - Stellv. AL Dr. Haass macht zu dem Stichwort Tourismus/Gesundheit auf die Broschüre „Dienstleistungswirtschaft in Schleswig-Holstein“ aufmerksam.

Zur Existenzgründungspolitik der Landesregierung verweist stellv. AL Dr. Haass darauf, dass das MWTV vor über zwei Jahren gemeinsam mit den Kammern und den Unternehmensverbänden eine Existenzgründungsoffensive organisiert habe. An dieser Existenzgründungsoffensive des Landes werde weiter gearbeitet. - M Dr. Rohwer bietet an, den Ausschussmitgliedern Informationen über die in diesem Zusammenhang laufenden Maßnahmen zukommen zu lassen.

Die Evaluierung der Wirksamkeit von Förderprogrammen steht sodann im Mittelpunkt des Interesses der Ausschussmitglieder. Stellv. AL Dr. Haass erklärt, dass das MWTV in diesem Punkt geradezu vorbildlich sei. So habe man zum Beispiel das alte Regionalprogramm für fünf Jahre insgesamt einer Evaluation unterzogen und die hieraus abgeleiteten Anforderungen seien auch an das neue Regionalprogramm gestellt worden. Man sei aber zum Beispiel nicht nur durch den Landesrechnungshof gezwungen, die Finanzbeziehungen offen zu legen und zu erläutern, sondern zunehmend auch durch die EU. Hinter der „Kontrollverordnung“ der EU stehe ein umfassendes Anforderungsprofil für internes Controlling. Dies führe zu mehr Transparenz, indem alles das, was nach einem Bewilligungsbescheid mit den gewährten Geldern geschehe, verfolgt und kontrolliert werde.

M Dr. Rohwer betont zu diesem Abschnitt abschließend, dass die Landesregierung fest davon überzeugt sei, dass die Infrastrukturförderung höhere wirtschaftliche Effekte erziele als die einzelbetriebliche Förderung.

Im Rahmen der Schilderung der Aufgabenbereiche der Abteilungen 4 - Straßenbau, Straßenverkehr - und 5 - Verkehrspolitik - sind die Dauer von Planfeststellungsverfahren bei Straßenbaumaßnahmen sowie die Lärmbelastung der Bevölkerung als Konsequenz aus der Erweiterung des Hamburger Flughafens Gegenstand kurzer Diskussion.

Die abschließende Frage nach den Möglichkeiten informeller Kenntniserlangung von Ausschussmitgliedern im direkten Kontakt mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MWTV beantwortet M Dr. Rohwer dahin, dass er Ausschussmitglieder bitte, im Falle von Anfragen oder Informationswünschen stets den Weg über die Koordinierungsstelle beziehungsweise über den persönlichen Referenten zu gehen. Nur so sei sicherzustellen, dass Antworten schnell und gegebenenfalls auch mit übergreifenden Sachgebieten abgestimmt gegeben werden könnten. Ne-

ben der generellen Bitte, diesen Weg zu wählen, sei im Einzelfall aber auch eine direkte Kontaktaufnahme mit Referaten des MWTV möglich.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV zur B 205-Südumgehung von Neumünster

AL Dr. Zeichner berichtet, dass bei dieser Maßnahme noch die Bauabschnitte 3 und 4 nachgeblieben seien. Der nächste Bauabschnitt bis zum Ricklinger Holz werde bis Ende 2001 erledigt sein, das letzte Teilstück bis zur Anschlussstelle Rickling bis 2005. Die Frage, warum die Realisierung der Maßnahme so lange Zeit in Anspruch nehme, sei mit Blick auf die Finanzierungsmittel des Bundes zu betrachten. Aus der Sicht des Bundes seien begonnene Projekte zu Ende zu führen. Dieser Ansatz hätte bedeuten können, dass zunächst die Südumgehung Neumünster abgeschlossen worden wäre. Auf der anderen Seite sei jedoch die hohe Priorität der Ortsumgehung Preetz zu berücksichtigen gewesen. Nur durch eine sinnvolle Aufteilung bei den bereits in Bau befindlichen Maßnahmen habe die OU Preetz erreicht werden können. Für die OU Preetz sei es existenziell gewesen, die Arbeiten bei einem anderen Projekt zu verzögern. Dies habe in den genannten Abschnitten die Südumgehung Neumünster betroffen. Diese Entscheidung sei auch deswegen zu rechtfertigen, weil das „richtige“ Nadelöhr Neumünster lange erledigt sei. Die zweite wesentliche Nahtstelle, Klein Kummerfeld, werde - wie gesagt - 2001 erledigt sein. Das letzte Teilstück vom Ricklinger Holz bis Rickling solle zudem nicht massiv ausgebaut werden, sondern es solle nur in unmittelbarer Nachbarschaft der B 205 auf wenigen Kilometern ein Wirtschaftsweg gelegt werden, um die langsamen Verkehre von der B 205 zu nehmen.

Eine Betrachtung der verkehrlichen Ziele und der finanziellen Gegebenheiten zeige hier einen optimalen Gleichklang auf, der berücksichtigt habe, dass eine Maßnahme, deren Abschluss noch abgewartet werden könne, zugunsten einer hoch prioritären Maßnahme wie der OU Preetz hinausgeschoben worden sei.

Abg. Storjohann äußert Zweifel hinsichtlich des für den nächsten Teilabschnitt genannten Termins 2001 angesichts der dafür zur Verfügung stehenden Mittel von 5 Millionen DM. Die Maßnahme werde 12 Millionen DM kosten, sodass sich die Frage stelle, woher die restlichen 7 Millionen DM kommen sollten. Des Weiteren fragt er nach vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Klein Kummerfeld-Bahnhof.

RL Conradt bestätigt, dass im Investitionsprogramm für die Maßnahme im Zeitraum 1999 bis 2002 ganz konkret 5 Millionen DM vorgesehen seien. Insgesamt gesehen sei ein Land aber in der Lage, bei Maßnahmen, für die der Bund Mittel zugewiesen habe, eine gewisse eigene Zuordnung vorzunehmen. Im Moment herrschten günstige Baupreisentwicklungen, sodass man in

vielen Bereichen günstigere Angebote bekommen habe, als dies den ursprünglich vorgesehenen genehmigten Entwurfskosten entspreche. Von daher sei man der Meinung, dass man diese von Abg. Storjohann genannte Differenz zur Gesamtsumme ausgleichen könne. Man werde den „Fehlbetrag“, der nach derzeitigen Einschätzungen etwa knapp unter 5 Millionen DM betrage, verteilt auf zwei Jahre - 2,5 Millionen DM pro Jahr - aus anderen Bereichen aufbringen. Insofern sehe man für den nächsten Abschnitt der Südumgehung Neumünster auch keine Probleme.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Klein Kummerfeld-Bahnhof weist RL Conradt darauf hin, dass es auf der Grundlage des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses um einen 100 m langen Lärmschutzwall gehe. Diese Lärmschutzmaßnahme berücksichtige die prognostizierte Verkehrsbelastung bis 2010 mit 16.000 Fahrzeugen. Auch die im Jahr 2000 anstehende neue Verkehrszählung werde hier wohl nicht zu einer veränderten Betrachtungsweise führen. Wenn diese neuen Verkehrszählungsergebnisse vorlägen, könne man den Prognosewert von 16.000 Fahrzeugen noch einmal abgleichen, aber man erwarte hier keine Veränderungen, zumal die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Prognose erst nach der Grenzöffnung angestellt worden sei. Es werde auch nicht der gesamte Bahnhofsbereich lärmschutzmäßig behandelt, weil insoweit kein Anspruch vorliege.

Abg. Storjohann möchte sodann wissen, ob die Grundstücksankäufe für den dritten Abschnitt bereits getätigt worden seien. RL Conradt erwidert, dass nach Kenntnissen des MWTV noch nicht für alle Bereiche Grundstücksverträge vorlägen, dass aber in den Fällen, in denen Grundstückskaufverträge noch fehlten, zumindest Bauerlaubnisse vorliegen würden.

Auch auf eine Zusatzfrage von Abg. Eichelberg unterstreicht RL Conradt noch einmal die von ihm vertretene Auffassung, dass man nicht davon ausgehe, dass es sich bei dem Wert von 16.000 Fahrzeugen um eine „fehlgeplante Prognose“ handle. Für eine gegenteilige Annahme gebe es keine Erkenntnisse.

M Dr. Rohwer erklärt hierzu abschließend, dass Ende 2000 neueres Datenmaterial - wie bereits erwähnt - vorliegen werde. Die Frage, ob hier Anpassungen vorzunehmen seien, werde man zu dem Zeitpunkt beantworten, zu dem dies auch definitiv möglich sein werde.

Die von Abg. Benker bei der Streckung von Baumaßnahmen in mehrere Abschnitte gesehenen Mehrkosten sieht RL Conradt nicht. In der Gesamtbetrachtung der Maßnahme habe man keine Erhöhung bei den genehmigten Kosten, sondern liege darunter. Ganz konkret habe man nirgendwo Baustellen mit einem Baustopp belegt, sondern nur weitere Verträge nicht auf den Weg gebracht. So stelle sich nirgendwo das Problem eines zusätzlichen Aufwandes, weil man stets in der gleichen Struktur bleibe. - M Dr. Rohwer betont, angesichts des Erfordernisses,

stets einen Kompromiss zwischen Schnelligkeit, Stauvermeidung und sinnvollem Baustellenmanagement zu finden, stünden diese von Abg. Benker gesehenen Mehrkosten im Vergleich mit dem dadurch erzielten politischen Gewinn in keiner Relation.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht des MWTV zu den landeseigenen Häfen und hier insbesondere zum Hafen Glückstadt

AL Dr. Eggers führt einleitend aus, das Land sei an der Westküste Eigentümer und Betreiber der Häfen Husum, Tönning, Friedrichstadt, Büsum, Friedrichskoog und Glückstadt. An der Ostsee seien alle Häfen in kommunaler Trägerschaft. Die Landesregierung sei 1994 im Rahmen ihrer Hafentwicklungskezeption zu der Erkenntnis gekommen, dass der Bau und der Betrieb der Häfen grundsätzlich eine kommunale Aufgabe sei, und habe sich zum Ziel gesetzt, die Trägerschaft der landeseigenen Häfen an der Westküste grundsätzlich im Einvernehmen mit den Kommunen und unter Berücksichtigung ihrer Finanzkraft in eine andere Trägerschaft zu überführen. Dies sei bereits bei den Häfen von Brunsbüttel und Dagebüll gelungen. Bei den übrigen Häfen seien die Gespräche bei den Standortgemeinden und den Landräten auf Vorbehalte gestoßen. Die Kommunen sähen dabei, dass auch künftig der Betrieb dieser Häfen aufgrund der Lasten, die damit verbunden seien, defizitär sein werde. Sie lehnten deshalb die ihnen angediente Übernahme der Hafenträgerschaft grundsätzlich ab.

In Anbetracht dieser Lage sei das MWTV zu dem Ergebnis gekommen, zumindest für die verbliebenen landeseigenen Häfen Maßnahmen ergreifen zu wollen, die die Kosten für das Land erheblich reduzierten. Zielvorstellung sei dabei, dass die Standards für den Bau und für den Betrieb der Häfen reduziert und den Notwendigkeiten für die jeweils verbliebenen Hafenfunktionen angepasst würden. Nach Möglichkeit wolle man die Aufgaben des Betriebs auf die Nutzer der Häfen übertragen. Hierzu könne heute jedoch noch kein konkretes Ergebnis mitgeteilt werden, aber sicher sei, dass nicht alle Häfen in einem Zug „abgearbeitet“ werden könnten. Mit Tönning sei man in konkreten Gesprächen und von der Stadt Husum erwarte man seit längerem eine Antwort auf ein Angebot zur Übernahme des Binnenhafens.

Eines der Themen, mit denen sich das MWTV in diesem Jahr befasse, sei der Hafen Glückstadt, bei dem sich der Außenhafen bereits in privatem Betrieb befinde. Ziel sei es, für den Hafen Glückstadt ein neues Nutzungskonzept zu entwickeln, das auch stärker auf die mögliche Funktion als Sporthafen ausgerichtet sei, gegebenenfalls auch touristische Zwecke im Blick habe. Von der Stadt Glückstadt sei ein Gutachten zur Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes in Auftrag gegeben worden, dessen Erarbeitung sich jedoch etwas verzögert habe, weil der Gutachter zwischenzeitlich in Konkurs gegangen sei. Ein Nachfolger arbeite nunmehr an diesem Auftrag und man erwarte noch im Mai die Vorlage des Gutachtens.

Der nächste Arbeitsschritt sei dann - so fährt AL Dr. Eggers fort -, dass auf der Grundlage dieses Gutachtens mit der Stadt Glückstadt eine Abstimmung über das Nutzungskonzept erfolge. An Glückstadt sei die Frage zu richten, ob die Stadt bereit sei, die Trägerschaft für den Hafen zu übernehmen. Falls die Stadt Glückstadt dies ablehnen sollte, sehe man bezüglich des Binnenhafens in Glückstadt durchaus realistische Möglichkeiten, einen privaten Träger oder Betreiber zu finden. In diesem Zusammenhang seien im Hafen Glückstadt in den nächsten Jahren auch größere Sanierungsarbeiten zu erledigen. Letztlich hänge es von dem Nutzungskonzept ab, welche Standards bei dieser Sanierung zugrunde gelegt werden müssten.

Im Konkreten sei zu berichten, dass bei Untersuchungen festgestellt worden, dass die Kaimauern im Hafen Glückstadt morsch seien, dass sie unterspült würden und dass im November/Dezember 1999 bei einem dort gelegenen Gebäude, das ein Restaurant beherberge, Absenkungen aufgetreten seien. Aus bautechnischen und finanziellen Gründen sei es nicht möglich gewesen, die Fortführung dieses Betriebes durch eine vorgezogene Sanierung zu ermöglichen, weil nämlich unter den Sanierungsarbeiten die Stabilität des Gebäudes gelitten hätte und die Gefahr bestanden hätte, dass das Gebäude bei Rammarbeiten zusammenbräche. Mit der Eigentümerin stehe man in Verhandlungen über den Rückerwerb des Grundstücks und des Gebäudes, mit den Pächtern der Gaststätte in Gesprächen, inwieweit im Bereich des Hafens im Wege des Tauschs eine neue Liegenschaft oder ein neuer Platz für den Restaurationsbetrieb gefunden werden könne. Eine der Möglichkeiten sei, dass der Betrieb einen Liegeplatz für ein Restaurationsschiff erhalte und das Land einen Beitrag zur Fortführung dieses Betriebes leiste. Hier sei man jedoch noch nicht zu einem einvernehmlichen Ergebnis gekommen. Auch der Eingabenausschuss habe sich mit dieser Angelegenheit schon ausführlich befasst. Er, AL Dr. Eggers, sehe konkrete Chancen für eine Ergebniserzielung dann, wenn man hinsichtlich der Fortführung des Betriebs eine Lösung gefunden hätte. Er hoffe, dass dies in den nächsten zwei Monaten der Fall sein werde.

In der folgenden Aussprache erklärt AL Dr. Eggers weiter, der Sanierungsaufwand, der im Hafen Husum und im Fall von Glückstadt erforderlich sei, sei bei den anderen Häfen als nicht so hoch einzustufen. Es gehe der Landesregierung darum, den Sanierungsaufwand möglichst zu begrenzen, und man erwarte von den Kommunen auch nicht, dass sie im Grunde genommen die Sanierungen bezahlten. Im Falle des Hafens Husum habe das Land die Kaimauern saniert; der weitere Unterhaltungsaufwand dort sei begrenzt. AL Dr. Eggers erinnert daran, dass es dem Land darauf ankomme, bei den laufenden Unterhaltungskosten und auch bei der Vorhaltung von Personal für den Betrieb entlastet zu werden. Man erwarte von den kommunalen Gebietskörperschaften, dass sie bereit seien, sich stärker zu engagieren.

M Dr. Rohwer erklärt, der Binnenhafen von Glückstadt könne ein hoch attraktiver Hafen werden, wenn es ein tragfähiges Konzept für seinen künftigen Betrieb gebe. Dafür brauche man jedoch nicht nur die Stadt Glückstadt, sondern auch einen Investor. In einem Gesamtpaket könnte sich das Land dann auch daran beteiligen, es könne aber nicht erwartet werden, dass das Land investiere, ohne dass ein umsetzungsfähiges Nutzungskonzept vorliege. Insgesamt habe man im Haushalt für Hafenunterhaltungsmaßnahmen 8 Millionen DM veranschlagt. Daraus werde deutlich, dass man bisher eine „Maßnahme Glückstadt“ nicht vorgesehen habe. Anderes sei auch nicht zu verantworten, denn man könne nicht in Haushaltsberatungen gehen, ohne zu wissen, wie das Konzept für den Hafen Glückstadt aussehen solle. Das MWTV habe jedoch erklärt, dass man bereit sei zu helfen, mit in eine Arbeitsgruppe zu gehen und seinen Beitrag mit zu leisten. Er wiederholt, dass dies voraussetze, dass die Stadt Glückstadt einen Nutzungsvorschlag vorlege und dass man weitere Beteiligte, Investoren, finde.

Abschließend führt AL Dr. Eggers aus, dass die Sanierungsarbeiten an der Nordseite des Außenhafens auch bei abnehmender Bedeutung für die Wahrnehmung der Hafenfunktion erforderlich seien, um die Mole nicht zusammenbrechen zu lassen. Es könne zwar sein, dass es hinsichtlich der Kosten unterschiedliche Konzepte von Ingenieurbüros gebe, aber man sei der festen Auffassung, dass die dort vorgesehene Sanierung auch die wirtschaftlichste sei.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Nächste Sitzung: 31. Mai 2000, 10:00 Uhr.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 12:35 Uhr.

gez. Strauß

Vorsitzende

gez. Neil

Geschäfts- und Protokollführer