



Plenarprotokoll

31. Sitzung

Kiel, Freitag, 11. Mai 2001

Metropolregion Hamburg	2261	Anke Spoorendonk [SSW].....	2269
Landtagsbeschluss vom 19. Oktober 2000		Peter Lehnert [CDU]	2271
Drucksache 15/467		Beschluss: Überweisung an den Agrar-	
Bericht der Landesregierung		ausschuss, den Wirtschaftsausschuss und	
Drucksache 15/905		den Umweltausschuss zur abschlie-	
Ingrid Franzen, Ministerin für ländliche		ßenden Beratung	2271
Räume, Landesplanung, Landwirt-		Wirtschaftsbericht 2001	2272
schaft und Tourismus	2261	Bericht der Landesregierung	
Dr. Christel Happach-Kasan [FDP]	2263	Drucksache 15/920	
Martin Kayenburg [CDU]	2265	Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt-	
Bernd Schröder [SPD].....	2267	schaft, Technologie und Verkehr.....	2272
Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE		Uwe Eichelberg [CDU]	2274
GRÜNEN].....	2268		

Bernd Schröder [SPD]	2276	der Landesregierung Drucksache	
Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]	2278	15/511	2297
Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]	2280	Zweite Lesung des Entwurfs eines Geset- zes zum Staatsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein über die Zusammen- arbeit auf dem Gebiet der amtlichen Sta- tistik	2297
Lars Harms [SSW]	2283		
Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss zur abschließenden Beratung	2285		
Gemeinsame Beratung	2285	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 15/705	
a) Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee	2285	Bericht und Beschlussempfehlung des In- nen- und Rechtsausschusses Drucksache 15/823	
Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/909		Monika Schwalm [CDU], Berichterstatterin	2297
		Beschluss: Verabschiedung	2298
b) Konsequenzen aus der Havarie „Pal- las“	2285	Zweite Lesung des Entwurfs eines Geset- zes zur Änderung des Gesetzes zur Aus- führung des Betreuungsgesetzes	2298
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/511		Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 15/458	
Bericht und Beschlussempfehlung des In- nen- und Rechtsausschusses Drucksache 15/821		Bericht und Beschlussempfehlung des Sozi- alausschusses Drucksache 15/854	
c) Verbesserung der Schadensabwehr bei Havarien - Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“	2285	Andreas Beran [SPD], Berichterstatter...	2298
Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 15/532		Beschluss: Verabschiedung	2298
Bericht und Beschlussempfehlung des In- nen- und Rechtsausschusses Drucksache 15/822		Entwicklung der Museen in Schleswig- Holstein	2298
Monika Schwalm [CDU], Berichterstatterin	2286	Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 15/901	
Wilhelm-Karl Malerius [SPD]	2286	Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/935	
Klaus Schlie [CDU]	2288	Beschluss: Annahme	2298
Joachim Behm [FDP]	2290	Bericht zur Biologischen Vielfalt (Bio- diversität) in Schleswig-Holstein	2298
Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]	2292	Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 15/913	
Lars Harms [SSW]	2294	Beschluss: Annahme	2298
Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt- schaft, Technologie und Verkehr	2295		
Heinz Maurus [CDU], zur Geschäftsordnung	2297	Bericht der Landesregierung über die Bedeutung des Handwerks in der Wirt- schaft Schleswig-Holsteins und die der- zeitige Lage des Handwerks	2298
Beschluss: 1. Annahme der Anträge Druck- sachen 15/909 und 15/352 2. Kenntnisnahme des Berichts			

Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/914		Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 15/678	
Beschluss: Annahme	2298	Bericht und Beschlussempfehlung des Agrarausschusses	
Dauerhafte Sicherung des tidefreien Zu- gangs zum Anleger Wittdün auf Amrum.	2298	Drucksache 15/867 (neu)	
Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/917 (neu)		Claus Hopp [CDU], Berichterstatter	2299
Beschluss: Annahme	2298	Beschluss: Annahme der Beschlussempfeh- lungen Drucksachen 15/866 (neu) und 15/867 (neu).....	2299
Bericht zur Änderung des DNA-Identi- tätsfeststellungsgesetzes	2298	Zusammenarbeit von Schule und Ju- gendhilfe	2299
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/919		Landtagsbeschluss vom 15. Dezember 2000 Drucksache 15/567 (neu)	
Beschluss: Annahme	2298	Zwischenbericht der Landesregierung Drucksache 15/900	
Hilfekonzept für Eltern im Umgang mit Kleinkindern	2298	Beschluss: Kenntnisnahme.....	2299
Beschlussempfehlung des Sozialausschusses gemäß Artikel 17 Abs. 2 Satz 2 LV in Ver- bindung mit § 14 Abs. 1 Satz 2 GeschO Drucksache 15/857		Bundeswehrstrukturreform.....	2300
Andreas Beran [SPD], Berichterstatter...	2299	Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/351	
Beschluss: Annahme	2299	Bericht und Beschlussempfehlung des In- nen- und Rechtsausschusses Drucksache 15/903	
Gemeinsame Beratung	2299	Monika Schwalm [CDU], Berichterstatterin	2300
a) Entschließung zu den erforderlichen Maßnahmen aufgrund der BSE-Vor- fälle.....	2299	Heinz Maurus [CDU], zur Geschäftsordnung	2300
Antrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/652		Beschluss: 1. Ablehnung des Antrages Drucksache 15/351 Nr. 1	
Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/676		2. Antrag Drucksache 15/351 für erledigt erklärt.....	2300
Änderungsantrag der Fraktion der FDP Drucksache 15/677		Gemeinsame Rahmenplanung nach Arti- kel 91 a Grundgesetz; hier: Anmeldung zum 31. Rahmenplan für den Hochschul- bau (2002 - 2005)	2300
Bericht und Beschlussempfehlung des Agrarausschusses Drucksache 15/866 (neu)		Bericht der Landesregierung Drucksache 15/912	
b) Eckpunkte für einen besseren Ver- braucherschutz und eine gesunde Nahrungsmittelproduktion als Konse- quenz aus der BSE-Krise	2299	Beschluss: Überweisung an den Bildungs- ausschuss und den Finanzausschuss zur abschließenden Beratung.....	2300
Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 15/650		Verfassungsschutzbericht 2000	2300
		Bericht der Landesregierung Drucksache 15/850	

Beschluss: Überweisung an den Innen- und Rechtsausschuss zur abschließenden Beratung.....	2300	Antrag der Fraktionen von SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/739 (neu)	
Sexuelle Gewalt gegen Mädchen und Frauen mit Behinderungen - bestehende Hilfemöglichkeiten und bedarfsorientier- te Versorgungsplanung.....	2301	b) Zukunft der maritimen Wirtschaft und Sicherung der Schiffbauindustrie.	2316
Landtagsbeschluss vom 15. November 2000 Drucksache 15/520		Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 15/840	
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/899		Bericht und Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses Drucksache 15/910	
Beschluss: Überweisung an den Sozial- ausschuss.....	2301	Roswitha Strauß [CDU], Berichterstatterin	2316
Umwandlung der Provinzial Versiche- rungen in Aktiengesellschaften.....	2301	Thomas Rother [SPD]	2316
Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/922		Roswitha Strauß [CDU],	2317
Brita Schmitz-Hübsch [CDU]	2301, 2308	Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]	2318
Günter Neugebauer [SPD].....	2302, 2309	Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]	2319
Dr. Heiner Garg [FDP].....	2304	Lars Harms [SSW]	2319
Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN].....	2305	Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt- schaft, Technologie und Verkehr.....	2319
Anke Spoorendonk [SSW].....	2306	Beschluss: Annahme	2319
Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt- schaft, Technologie und Verkehr.....	2307		
Beschluss: Annahme	2309	* * * * *	
Privatfinanzierung der Elbquerung	2309	Regierungsbank:	
Landtagsbeschluss vom 23. März 2001 Drucksache 15/790		Heide Simonis, Ministerpräsidentin	
Bericht der Landesregierung Drucksache 15/907		Anne Lütkes, Stellvertreterin der Ministerpräsi- dentin und Ministerin für Justiz, Frauen, Jugend und Familie	
Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirt- schaft, Technologie und Verkehr.....	2309	Ute Erdsiek-Rave, Ministerin für Bildung, Wis- senschaft, Forschung und Kultur	
Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]	2310	Klaus Buß, Innenminister	
Bernd Schröder [SPD].....	2311	Klaus Müller, Minister für Umwelt, Natur und Forsten	
Martin Kayenburg [CDU]	2312	Claus Möller, Minister für Finanzen und Energie	
Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]	2313	Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr	
Lars Harms [SSW]	2315	Ingrid Franzen, Ministerin für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus	
Beschluss: Überweisung an den Wirt- schaftsausschuss zur abschließenden Beratung.....	2316	Heide Moser, Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz	
a) Zukunft der Schiffbauindustrie - Zu- kunft der maritimen Wirtschaft	2316	* * * * *	

Beginn: 10:01 Uhr

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Guten Morgen, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die Sitzung.

Beurlaubt ist Herr Abgeordneter Günther Hildebrand.

Ich begrüße auf der Tribüne Besuchergruppen der Realschule Heiligenhafen und der Hermann-Ehlers-Akademie mit Senioren-Union Schleswig-Holstein.

(Beifall)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 35 auf:

Metropolregion Hamburg

Landtagsbeschluss vom 19. Oktober 2000

Drucksache 15/467

Bericht der Landesregierung

Drucksache 15/905

Ich erteile zunächst der Ministerin für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus, Frau Franzen, das Wort.

Ingrid Franzen, Ministerin für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Bereits im Oktober des vergangenen Jahres haben wir uns mit dem dem Bericht zugrunde liegenden FDP-Antrag befasst. Ich bedanke mich bei Ihnen, Frau Dr. Hapach-Kasan, ausdrücklich dafür, dass Sie Geduld gehabt haben und unserem Wunsch nachgekommen sind, dieses Thema nicht wieder so schnell im Landtag zu behandeln, wie Sie es ursprünglich wollten. So haben wir die Möglichkeit, Ihnen aktuell einen Überblick über all das zu geben, was läuft.

Ihnen ist dieser Tage die abschließende Druckfassung des REK 2000 mit den fünf thematischen Karten, auf die ich noch einmal hinweisen möchte - dieses große blaue Paket, von dem Sie vielleicht gedacht haben: „Du liebe Güte, was ist das nun wieder?“ - zugegangen.

(Zuruf: Sehr gut!)

- Ja, ich werbe für meine Sachen.

Der heutige Bericht enthält entsprechend dem Antrag nicht eine trilaterale, abgestimmte Position, sondern die Bewertung der Landesregierung und der Arbeitsgemeinschaft der Hamburger Randkreise. Die haben wir angeheftet. Das ist die Hausaufgabe gewesen, die wir gern gemacht haben.

Mit der **trilateralen Beschlussfassung** vom November 2000 über das neue REK und die Vorlage dieses

Berichts haben wir nach unserem Dafürhalten eine gewisse Schnittstelle erreicht. Die wichtigsten Politikfelder in dieser Region sind durch Arbeitsgruppen und regelmäßige Kontakte der Ministerien und der Kommen vorangebracht. Dennoch fehlt dem bisherigen Prozess in der Metropolregion eine gewisse Bodenhaftung. Das stellen wir selbstkritisch dar. Auch dafür ist solch ein Bericht gedacht.

Mit anderen Worten: Wir wollen das **REK 2000** von einem noch weitgehend landespolitischen Kooperationsansatz unter Einbeziehung der Kommunen zu einem alle Träger einbeziehenden **Netzwerk der Zusammenarbeit** gestalten. Ich komme am Schluss meiner Ausführungen noch darauf zurück.

Es gibt wichtige Termine, die folgen werden. Unsere Debatte liegt dazwischen. Am 18. Mai trifft sich der REK-Lenkungsausschuss zu einer Strategieklausur. Wichtiger noch: Am 28. Juni dieses Jahres werden der REK-Planungsrat und die REK-Regionalkonferenz in Lüneburg tagen. Daran sind Sie als Parlamentarier zum Teil beteiligt. Dort wird das operative Programm des REK für den Zeitraum 2001/02 beschlossen werden. Mit diesem Programm werden erstmals für alle Politikfelder Ziele, Arbeitsaufträge, Verantwortlichkeiten - ganz wichtig! - und Fristen vereinbart. Wir lernen also aus der Unverbindlichkeit und werden konkreter werden.

Höhepunkt - auch das will ich hier schon erwähnen - wird ein **Festival der Metropolregion** am 13. und 14. Juli in den Räumen der Handelskammer Hamburg sein. Dort werden wir das neue **Konzept** mit mehreren Hundert Gästen diskutieren und einen Ausblick wagen. Ich freue mich sehr, dass sowohl Frau Ministerpräsidentin Simonis als auch der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Herr Runde, am 13. daran teilnehmen wollen. - Festival deshalb, weil es immer darum gehen muss, etwas in Gänze für die Sinne zu tun!

Ich komme jetzt zu den einzelnen Feldern. Ich bitte um Nachsicht, dass ich nicht zu allen eine Aussage treffen kann. Ich will aber einige Leitaussagen machen.

Zunächst nach dem Motto: Man beginne mit dem Positiven! Wo sind wir aus unserer Sicht gut vorangekommen? - Das ist zum Beispiel die **Ostseeleitprojektidée STRING**, wo wir eine europäische Ausrichtung der Metropolregion gestärkt haben. Sollte es eine Weiterentwicklung des Bundeswettbewerbs „Regionen der Zukunft“ geben, werden wir uns weiter daran beteiligen.

(Ministerin Ingrid Franzen)

Die **Siedlungsentwicklung**, die Ausgangspunkt des REK war, hat ihre Dringlichkeit durch ausgeglichene Wohnungsmärkte ein bisschen verloren. Wir sind uns aber auch der kritischen Diskussion bewusst. Es wird eine Arbeitsgruppe geben, die sich mit den Themen Flächenverbrauch und Best-Practice-Beispiele für zukünftige flächenschonende Entwicklung befasst. Das sage ich auch einmal an meinen grünen Koalitionspartner gerichtet.

Neu aufgenommen sind die Bereiche der **beruflichen Bildung** und der **Weiterbildung**. Es freut mich besonders, dass hier eine trilaterale Vereinbarung getroffen werden konnte. Es gibt eine seit mehreren Jahren existierende Einzelhandelsvereinbarung, die um eine Vereinbarung über Freizeitgroßanlagen erweitert worden ist. Dort haben wir eine stringente Informationspflicht bis hin zu dem Versuch einer Abstimmungspflicht.

Dass wir Theorie und Wirklichkeit handhaben müssen, hat der **Fall Barsbüttel** gezeigt. Da habe ich entschieden. Es handelt sich um einen klassischen Kompromiss, aber mit relativ wenig Aufregung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein. Nicht die reine Lehre, ein guter Kompromiss! Die jetzige Aufgeregtheit, die ich der Presse entnehme, erweckt bei mir ein bisschen den Eindruck: Es hat jemand im Lotto gewonnen, der es auch wollte, und nun weiß er nicht, wie er damit umgehen soll. - Das ist aber vielleicht eine etwas unsachliche Bemerkung der Planungsministerin.

Wir haben eine sehr gute Weiterentwicklung der **Naturschutzkonzeption Höltigbaum** mit der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein mit europäischen Geldern für eine neue Form, die halb offene Weideform, die ich sehr begrüße. Wir haben - das sehe ich positiv - mit der Entscheidung für Hamburg als Produktionsstandort des Airbus 380 etwas für die wirtschaftliche Zukunft der gesamten Region getan. Ohne Ausgleich bei uns und in Niedersachsen hätte Hamburg null Chance gehabt - bei allen Problemen, die noch vor Gericht geklärt werden müssen und die es im Detail gibt. Wir haben in der Luft- und Raumfahrtindustrie eine gute Qualifizierungsoffensive. Auch das ist ganz wichtig.

Es gibt auch noch Felder, von denen ich meine, dass die Anstrengungen verstärkt werden könnten. Das ist aus unserer Sicht der Bereich **Wissenschaft und Forschung**, auch wenn es Kooperationen der Fachhochschulen gibt. Ich kann das hier nicht im Einzelnen benennen. Das können Sie dem Bericht entnehmen. Wir können hier gut weiter vertiefen.

Ein für uns wichtiger Arbeitspunkt ist das Kooperationsfeld **Arbeitsmarkt**. Hier gehen wir von zwei recht unterschiedlichen Positionen aus. Dabei wünsche ich

der Kollegin Moser, dass sie sich mit unserer Art - zweiter Arbeitsmarkt in Richtung ersten Arbeitsmarkt zu propagieren - in der Kooperation durchsetzt.

(Beifall bei der FDP)

Auch im **Naturschutz** gibt es weitere Chancen und Möglichkeiten der projektübergreifenden Zusammenarbeit. Ich freue mich, dass gemeinsam mit dem Innenministerium, dem Umweltministerium und den betroffenen Gemeinden und Kreisen hierzu ein größerer Workshop stattfinden soll.

Abschließend will ich eine gute Kooperation im **Abfallwirtschaftsbereich** nennen. Das haben sogar die Hamburger Randkreise als positiv benannt. Aber auch da gibt es noch Wünschenswertes. Damit sei das Thema Baggergut genannt.

Also: Es gibt noch eine ganze Menge zu tun, aber wir stehen auch nicht mehr ganz am Anfang.

Erlauben Sie mir als einer Ministerin, die, wie Sie wissen, aus dem Norden des Landes stammt, diese Kooperation aber auch noch unabhängig von Form und Qualität zu bewerten. Wir haben heute morgen beim Frühstück im Yachtclub ein wenig gesponnen und gesagt: So ein kleines Kopenhagen und Sønderjylland wäre für die Nordregion wirklich nicht schlecht. Das sage ich auch noch einmal den Hamburger-Rand-Abgeordneten, die ja sehr mit der Kleingliedrigkeit der Zusammenarbeit befasst sind.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Es sei noch einmal gesagt: Es ist, glaube ich, unzweifelhaft, dass wir mit der **Hamburger Metropolregion** hinsichtlich Wachstum, Lebensstandard, Lebensqualität, Umweltbedingungen und wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven eine **europäische Spitzenregion** haben. Das dürfen wir nicht vergessen.

(Beifall bei SPD, CDU und FDP)

Im Vergleich mit anderen Wirtschaftsregionen Deutschlands liegen wir hinter München und Frankfurt auf dem dritten Platz. Auch das sollten wir uns einmal klarmachen. Ich will nach dem Motto „Klappern gehört zum Handwerk“ auch noch einmal darauf hinweisen, dass wir letztes Jahr im Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ den ersten Preis errungen haben und die Jury uns für die gute, nachhaltige Regionalentwicklung gelobt hat.

(Beifall bei SPD und FDP)

Es ist auch gelungen - wie Sie dem REK-2000-Bericht entnehmen können -, ein eigenes **Logo** zu finden. Wer dies je versucht hat, und sei es auch nur in einer kleinen Kommune, einem Verein oder wo immer, weiß, wie schwer das ist. Deshalb bitte ich Sie schon jetzt

(Ministerin Ingrid Franzen)

um Nachsicht, falls es Ihnen nicht gefallen sollte. Ich will nicht sagen, ob ich mich dem anschließen würde oder nicht, glaube aber, es ist ein Wert an sich, dass es gelungen ist. Es bietet in unserer modernen Zeit, wo jeder ein Logo haben muss - auch die Landwirtschaftskammer hat sich auf diesen Weg begeben, was mich sehr freut -, die Chance, Interessen stärker zu bündeln, einheitlich aufzutreten und Identifikationsmöglichkeiten zu schaffen.

(Beifall bei SPD und SSW)

Ich will auch erwähnen, dass es in diesem Bereich einen Fonds gibt, den **Förderfonds Nord**, der 530 Millionen DM für schleswig-holsteinische Kommunen bereitgestellt hat. Wir sollten hier sehr aufpassen - ich weiß, Herr Innenminister, dass ich mich nicht in Angelegenheiten der Ressorts einmischen darf -, weil wir alle dasselbe Problem haben. Darum sagen wir jetzt in Richtung Hamburg: Wir sollten dieses Pflänzchen weiter gießen.

Lassen Sie mich abschließend zusammenfassen: Ich glaube, dass Schleswig-Holstein eindeutig von der Zusammenarbeit mit der Metropolregion profitiert. Ich glaube auch, dass es so sein muss, dass es schleswig-holsteinische Interessen gibt, die keineswegs mit den Hamburger Interessen identisch sind. Wir wollen nicht unser Gesicht verlieren, sondern unsere Interessen wahren.

Ich sage allen Fraktionen des Hauses, dass wir gern bereit sind, auch über ihre Mitgliedschaft in den Regionalkonferenzen hinaus, auf allen politischen Ebenen ihre Anregungen aufzunehmen und zusätzliche Informationen zu geben. Wenn sie weiter teilhaben, weiter mitgestalten wollen, rennen sie bei uns offene Türen ein.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile jetzt dem Herrn Oppositionsführer - -

(Martin Kayenburg [CDU]: Zuerst der Antragsteller!)

- Entschuldigung, dann hat zunächst Frau Abgeordnete Dr. Happach-Kasan das Wort.

Dr. Christel Happach-Kasan [FDP]:

Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Frau Ministerin, ich bedanke mich für Ihren Redebeitrag und bedauere ein wenig, dass die Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion heute Morgen noch nicht ganz aufgewacht waren und nicht gemerkt haben, dass hier ein durchaus bemerkenswerter Bericht gehalten wurde. Sie hätten etwas mehr Beifall spenden sollen, verehrte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der FDP und vereinzelt bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Motor der wirtschaftlichen Entwicklung für den Süden Schleswig-Holsteins ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Für den nördlichen Teil Niedersachsens gilt das Gleiche. Es war daher 1991 nur konsequent, die Zusammenarbeit der drei Länder zu koordinieren und die **Metropolregion Hamburg** zu gründen. Der Erfolg der gemeinsamen Anstrengungen ist im vergangenen Jahr mit dem ersten Preis beim Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ gewürdigt worden. Man muss sagen, dieses Lob gebührt insbesondere der Landesregierung, den beteiligten Behörden. Das Heft des Handelns in der Metropolregion liegt bei der Landesregierung. Es hat keinen Sinn, darum herumzureden: Abgeordnete sind eingebunden, aber ohne Entscheidungsbefugnis. Angesichts der Bedeutung, die die Metropolregion für ganz Schleswig-Holstein hat, ist es das Anliegen der FDP-Fraktion, die Zusammenarbeit in der Region im Landtag zum Thema zu machen.

135.000 Menschen mit Wohnsitz in Schleswig-Holstein arbeiten in Hamburg, 15 % der in Schleswig-Holstein Studienberechtigten studieren in Hamburg. Das sind Zahlen, die belegen, dass Schleswig-Holstein im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger der konstruktiven Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg eine hohe **Priorität** einräumen sollte.

Die Landesregierung stellt selbst richtig fest, dass dem bisherigen Prozess noch eine gewisse Bodenhaftung fehlt. Es sollte in Zukunft mehr darauf hingewirkt werden, den Kommunen die Vorteile der trilateralen Zusammenarbeit zu vermitteln.

Der Bericht führt aus: „Die rechtlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Metropolregion sollen möglichst einheitlich interpretiert und angewendet werden.“ Wir als FDP-Fraktion meinen, das reicht nicht aus, sondern es muss auch mit Fortführung des Prozesses über eine **Angleichung von landesrechtlichen Grundlagen** nachgedacht werden. Berlin und Brandenburg haben dort Beispiele gegeben, an denen wir uns auch orientieren sollten.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Der Bericht der Landesregierung gibt einen guten Überblick. Fragestellung ist jedoch immer, wieweit die Zusammenarbeit in der Metropolregion auch die spezifischen schleswig-holsteinischen Interessen einbezieht. Dabei ist uns bewusst, dass Hamburg eine außerordentlich starke Stellung hat und daher kein einfacher Partner ist. **Hamburg** nennt sich das Tor zur

(Dr. Christel Happach-Kasan)

Welt, inzwischen ist es zum **Nadelöhr Nordeuropas** geworden.

(Widerspruch des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

- Bitte lesen Sie nach, Herr Kollege Nabel: Engpass Hamburg - was ist das anderes als das Nadelöhr Europas?

(Beifall bei FDP und CDU)

Schleswig-Holstein hat an dieser Fehlentwicklung seinen Anteil und gehört gleichzeitig zu den Leidtragenden. Zu Recht wird darauf hingewiesen, dass die Elbe mit ihren unzureichenden Übergängen für Straße und Schiene die Erreichbarkeit Schleswig-Holsteins behindert.

(Beifall bei FDP, CDU und der Abgeordneten Silke Hinrichsen [SSW])

Die Anbindung des **Hamburger Flughafens** lediglich durch eine S-Bahn ist aus schleswig-holsteinischer Sicht völlig unzureichend.

(Beifall des Abgeordneten Thorsten Geißler [CDU])

Andere Lösungen wurden insbesondere durch die GAL in Hamburg verhindert. Liebe Kollegen von den Grünen, vielleicht sollte man dort auch einmal gegenüber Hamburger Kollegen die Interessen Schleswig-Holsteins in Spiel bringen.

(Beifall bei FDP und CDU)

Es bleibt festzuhalten: Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat sich in dieser Frage nicht durchgesetzt. Erstaunlich sind die Äußerungen der Grünen in der Debatte um den Ausbau des **Flughafens Kiel-Holtenau**. Auf einmal fordern Sie eine ICE-Anbindung an den Flughafen Fuhlsbüttel. Aus Schleswig-Holsteiner Sicht wäre dies schon längst zu fordern gewesen. Das wird von uns schon lange gewünscht.

(Beifall bei der FDP)

Die Prioritätensetzung der Landesregierung orientiert sich teilweise an völlig untergeordneten Gesichtspunkten. Schleswig-Holstein hat dazu beigetragen, den Transrapid gegen die Interessen Hamburgs und Berlins zu verhindern, im Gegenzug ist unser Wunsch nach einer Schnellbahnanbindung des Hamburger Flughafens auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben worden - zwei **Fehlentscheidungen**, die sich in ihrer Negativwirkung verstärken.

Hamburg ist ein überragender **Wissenschaftsstandort**. Die in Schleswig-Holstein ansässigen Forschungseinrichtungen wie die GKSS, das Fraunhoferinstitut für Siliziumtechnologie in Itzehoe und das

Forschungszentrum Borstel profitieren von der Nähe zu Hamburg. Die Konkretisierung des Großforschungsprojektes TESLA könnte den Wissenschaftsstandort Metropolregion Hamburg weiter stärken. Wir wünschen uns dies.

Hamburg ist **Welthafen**. Bei der Diskussion um die Ausweisung eines PSSA ist es eine Aufgabe Schleswig-Holsteins, die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für große Schiffe zu berücksichtigen und den Erhalt seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Das liegt auch in unserem Interesse.

(Beifall bei der FDP)

Das **Leitprojekt Höltigbaum** wird im Bericht herausgestellt. Im unmittelbaren Hamburger Randbereich ist der Erhalt von Grünzonen eine wichtige Aufgabe. Allerdings ist nicht ausreichend abgewogen worden, ob nicht Teile des ehemaligen Truppenübungsplatzes besser als Siedlungsgebiet hätte genutzt werden sollen. Die Ablehnung Hamburger Wünsche ist nicht gleichzeitig immer auch ein Vorteil für Schleswig-Holstein.

Wir halten, wie die Ministerin erwähnt hat, die trilaterale Vereinbarung zur gegenseitigen Information über Ansiedlungsvorhaben des großflächigen Einzelhandels und von Freizeitgroßeinrichtungen für gut. Durch die Kommunikation zwischen den beteiligten Ländern wird verhindert, dass diese großflächigen, auf viele Konsumenten eingerichteten Betriebe räumlich zu eng aneinander realisiert werden und so nicht gemeinsam überlebensfähig sind.

Über den Ausbau der **Flugzeugwerft in Hamburg-Finkenwerder** ist hier verschiedentlich gesprochen worden. Ich will das Thema nur streifen. Gleichzeitig ist aber festzustellen, dass es statt der 4.000 Arbeitsplätze, die ursprünglich einmal angekündigt worden sind, jetzt nur 2.000 sind. Wir hoffen sehr, dass sich diese Zahl nicht weiter vermindert.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Bitte kommen Sie zum Schluss, Frau Abgeordnete!

Dr. Christel Happach-Kasan [FDP]:

Ich möchte abschließend festhalten, dass der Bericht für uns eine wertvolle Bestandsaufnahme ist und wir die weitere Entwicklung der Metropolregion aufmerksam begleiten werden. Ich beantrage Überweisung in die Ausschüsse.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile jetzt das Wort dem Herrn Oppositionsführer.

Martin Kayenburg [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der **Bericht** über die Arbeit Schleswig-Holsteins in der **Metropolregion Hamburg** ist nach meiner Auffassung ein typisches Produkt der rot-grünen Landesregierung: viele Worte, wenig Konkretes und im Ergebnis ein Bericht über Ankündigungen.

(Beifall bei der CDU - Zurufe von der SPD))

- Da müssen Sie sich gar nicht beschweren, Herr Schröder. Die Frau Ministerin hat ja dankenswerterweise darauf hingewiesen, dass es ein Bericht über das ist, was läuft. Viele Arbeitsaufträge und Fristen sollen erst noch festgelegt werden, wie wir gehört haben. Die Unverbindlichkeit soll beendet werden. Frau Ministerin, das ist ein gutes Ziel, aber es ist auch ein Beweis dafür, dass bis heute nichts passiert ist. Und das ist das, was wir kritisieren.

(Beifall bei der CDU)

Wer in der Politik nicht handelt und unfähig ist, die Probleme der Menschen wirklich zu lösen, der versteckt sich eben hinter diesen Ankündigungen. Das ist insbesondere Frau Simonis vorzuwerfen, die ja für diese Politik verantwortlich ist. Sie muss sich die klassische Frage stellen lassen: Where is the beef? Wo steckt denn die für die Menschen in der Metropolregion ganz persönlich positive Erfahrung aus dem, was bisher diskutiert wurde?

Wir wollen ja gern anerkennen, dass die Metropolregion im Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ den ersten Preis errungen hat, und wir erkennen auch die Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesplanung an, die diesen **Bericht** haben schreiben müssen. Das ist überhaupt keine Frage. Was wir aber vermissen, sind die konkreten **Ergebnisse**, die nachvollziehbar, nachprüfbar und für die Menschen erfahrbar sind.

Was nützt es denn, wenn breiter diskutiert wird - als Ergebnis ist dies fest gehalten -, wenn doch alles - auch dies lesen Sie in dem Bericht - unter dem Vorbehalt der Finanzierung steht: Alle Maßnahmen, alle Einzelprojekte und auch das gesamte REK 2000.

„Fakten, Fakten, Fakten“, das sagt in einem Werbespot der Chefredakteur eines Wochenmagazins, und wir hätten uns schon gewünscht, dass der Focus dieses Berichts auf Fakten gelegen hätte. Für unser Land ist es doch keine Frage, dass das wirtschaftliche Wachstum und eine nachhaltige Steigerung des Wohlstands unserer Bürgerinnen und Bürger ganz eng mit dem Schicksal der Hansestadt Hamburg verbunden sind, und zwar weit über den eigentlichen Bereich der Metropolregion hinaus.

(Beifall des Abgeordneten Peter Lehnert [CDU])

Deshalb ist es auch so wichtig, dass **Hamburg** und **Schleswig-Holstein** im Norden Deutschlands ganz eng zusammenarbeiten.

(Beifall der Abgeordneten Roswitha Strauß [CDU] und Caroline Schwarz [CDU])

Dabei muss es gerade im Zeichen knapper Kassen vor allem darum gehen, in der Zusammenarbeit **Synergieeffekte** zu erzielen.

Sie haben es aber noch nicht einmal geschafft, meine Damen und Herren von der Regierung, dass jetzt die Eichämter zusammengelegt werden. Das ist ein dürftiges Ergebnis einer 13-jährigen Regierungszeit.

(Beifall bei der CDU)

Dabei soll das Verhältnis von Frau Simonis zum jetzigen Hamburger Bürgermeister ja besser sein als zum Amtsvorgänger, allerdings ist - das will ich gern zugeben - die Politik des Vorgängers von Frau Simonis eben mehr geprägt gewesen von der Entwicklung großer Linien sowie vom Blick über den Tellerrand. Und das gilt auch für die Metropolregion.

Für mich ist die 1984 von der Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein abgeschlossene Vereinbarung nach wie vor eines der überzeugendsten Dokumente länderübergreifender Zusammenarbeit: konkret, fassbar, nachhaltig und im Erfolg messbar. Ein qualitativ vergleichbarer Vertrag ist in all den Jahren danach nicht mehr zustande gekommen.

Und ich frage mich: Wo war denn Schleswig-Holstein zum Beispiel, als Hamburg, Bremen und Niedersachsen über den Tiefwasserhafen verhandelt haben? Das haben die Nachbarländer alleine gemacht, und dabei ist völlig versäumt worden, Schleswig-Holstein einzubinden, obwohl doch richtigerweise die Metropolregion bis nach Brunsbüttel ausgedehnt worden ist.

(Beifall bei der CDU)

Offenbar hat die Regierung vergessen, dass der Hamburger Hafen auch unser Hafen ist, so wie Fuhlsbüttel auch unser Flughafen ist, allen Diskussionen über einen Ausbau der regionalen Flughäfen in Kiel oder Lübeck zum Trotz. Die Metropolregion Hamburg ist heute faktisch das, was es schon immer war: ein dichtgewebtes Netz gegenseitiger Beziehungen, in denen die Landesgrenze kaum eine Rolle spielt. Nur die richtigen Antworten dieser Landesregierung fehlen darauf.

(Peter Jensen-Nissen [CDU]: So ist das!)

(Martin Kayenburg)

Problematisch werden die Beziehungen immer dann, wenn es um Institutionen, Verwaltungen und Behörden geht. Statt **Regulierungen** abzubauen, werden neue geschaffen, und statt die wirklichen Probleme des Arbeitsmarktes und der Wirtschaft zu lösen, werden **Scheinprobleme** aufgebaut und verhandelt, die von der Wirklichkeit der Menschen weit entfernt sind.

Ich will Ihnen da ein Beispiel nennen. Im Rahmen des „Operativen Programms 2001/2002“ schlägt die Landesregierung einen Workshop vor. Dabei soll es nicht um Verkehrsprobleme, auch nicht um Infrastruktur oder um die Zukunftsfähigkeit der Metropolregion gehen, sondern - ich zitiere Seite 9 des Berichts - um das Thema: „Umsetzung des Gender-Mainstreaming-Prinzips in der Metropolregion Hamburg“.

(Beifall des Abgeordneten Wolfgang Kubicki [FDP])

Und es heißt weiter in dem Bericht:

„Gemeinsam mit frauenpolitischen Interessenvertreterinnen sollte dann festgelegt werden, mit welchen Zielen und Verfahrensweisen die Herstellung der Chancengleichheit zukünftig besser in der Metropolregion erreicht werden kann.“

Teilnehmen sollten ausdrücklich alle Leiterinnen beziehungsweise Leiter aller betroffenen REK-Fachbereiche.

Damit kein Zweifel aufkommt: Ich halte das Gender-Mainstreaming-Prinzip, über das wir hier ja vor kurzem diskutiert haben, für ein wichtiges und ernst zu nehmendes Anliegen.

(Beifall der Abgeordneten Caroline Schwarz [CDU])

Aber ist dies wirklich ein vordringliches **Problem der Metropolregion**? Fragen Sie doch einmal die Menschen, die morgens im Stau oder in überfüllten S-Bahnen stehen, ob Chancengleichheit für sie wirklich das vordringliche Problem in der Metropolregion ist.

Allein dieses von unserer Landesregierung vorgeschlagene Seminar beweist, dass die Landesregierung sich meilenweit von den Menschen und ihren Problemen entfernt hat und im Elfenbeinturm der Regierungsbürokratie die wirklichen Probleme völlig übersieht.

(Beifall bei CDU und FDP)

Was ich am Beispiel der Chancengerechtigkeit aufgezeigt habe, lässt sich leider durchgängig im gesamten Bericht feststellen. Sie definieren aus Ihrer Verwaltungssichtweise die Probleme der Region und bieten Lösungen für Fragen an, die wirklich nicht die Kern-

probleme der Region darstellen. Wo Kooperation mit Hamburg wirklich Probleme lösen könnte und für die Region wirklich etwas Positives bringen könnte, da ziehen Sie sich ins unverbindlich Theoretische zurück. Das ist die Schwäche dieses Berichts und das ist auch die Schwäche der Regierung Simonis.

Ich will das gern an verschiedenen Stellen festmachen. **Touristische Dienstleistungen!** Da ist von der Beratung der Betriebe die Rede, da ist von Entwicklungskonzepten die Rede, vom Reittourismus, da geht es um Vermarktungsstrategien. Aber wo bleibt das konkret Fassbare? Dann gibt es noch Hinweise auf den Fahrradtourismus oder auf Bauerncafés, aber überhaupt keinen Hinweis auf das, was unternommen werden muss.

Oder Punkt 6, die **Wohnungsversorgung!** Dieses Kapitel endet mit dem Ergebnis, dass die Entspannung auf dem Wohnungsmarkt dazu geführt hat, dass alles das, was wir angepackt haben, nicht erforderlich war, weil die Wohnungssuche der Hamburger im Umland nicht stattgefunden hat.

Oder Punkt 7, die **Wirtschaftsförderung in Schleswig-Holstein!** Da ist ein Vertrag mit der Hamburgischen Gesellschaft geschlossen worden, aber es werden keine Projekte erwähnt bis auf den A 380, zu dem ich gleich noch komme.

Beim **REK-Leitprojekt „Gemeinsame Entwicklung und Vermarktung von Gewerbegebieten“** werden unter anderem die Gemeinden Horst und Elmenhorst erwähnt. Aber was ist wirklich passiert? Ergebnis ist, dass beide Gemeinden eben nicht auf die Wirtschaftsförderung in der Metropolregion zugegangen sind, sondern es ist im Bericht dokumentiert, dass sie allein Lösungen gefunden haben, weil keine Hilfe notwendig war. Beide Projekte sind letztlich ohne die Beteiligung Hamburgs realisiert worden.

Bezüglich der Zusammenarbeit im Schwerpunkt **Technologiefelder** sollen aus Effizienzgründen Dienstleistungsaufgaben für technologieorientierte Unternehmen von Schleswig-Holstein und die Biotechnologie sollte in Hamburg wahrgenommen werden, und man solle sich auf die Teilaufgaben konzentrieren. Was da aber wirklich passiert, ist nicht dargestellt.

Was bleibt ist die Eichverwaltung als positives Beispiel. Aber das haben wir schon vor 13 Jahren gefordert und vor zirka vier Jahren haben wir dazu einen Antrag eingebracht. Es soll im Jahre 2003 realisiert werden. Das ist das Schnecken tempo dieser Regie-

(Martin Kayenburg)

rung, wenn es um die wirklichen Probleme unseres Landes geht.

(Beifall bei der CDU und der Abgeordneten
Christel Aschmoneit-Lücke [FDP])

Aber ich will auch noch etwas Positives sagen, soweit der **A 380** angesprochen ist. In der Tat eröffnet der A 380 für die Region erhebliche Chancen. Aber was ist hier wirklich passiert? Hier hat die Wirtschaft dafür gesorgt, dass es zu Entscheidungen gekommen ist, und es ist auch relativ schnell gegangen, und wenn ich einmal von der Löffelente absehe, ist etwas Vernünftiges dabei herausgekommen.

Aber dies beweist doch, dass nur dann etwas passiert, wenn Druck von außen kommt, wenn Druck von der Wirtschaft kommt, und dass die beiden Regierungen jedenfalls bis heute nichts Wesentliches zu Stande gebracht haben und in ihrem Schneckentempo verharren.

Schließlich, Frau Ministerin, bedanke ich mich für das Kartenmaterial, das Sie uns übersandt haben. Wenn Sie, meine Damen und Herren, einmal genau hinschauen, was da von Frau Simonis, Herrn Runde und Herrn Gabriel unterschrieben worden ist, dann ist dort auch ein Stück rot-grüner Verhinderungspolitik festzustellen. Wer das Bollwerk aus Naturschutz- und Wasserschutzgebieten entlang des östlichen Elbufers betrachtet, der erkennt unschwer den Steenblock-Wall als Abwehrmaßnahme gegen Infrastrukturprojekte wie die A 20, die Elbquerung und Industrieanlagen.

(Beifall bei CDU und FDP- Dr. Ekkehard Klug [FDP]: Er hat den „Steenblock-Wall“ mit der „Fröhlich-Hecke“ verwechselt!)

Aus diesem Grunde stelle ich wie die Ministerin fest: Es ist viel zu tun, wir stehen erst am Anfang. Ich wünsche der Regierung im Sinne des Landes und zum Vorteil für uns alle mehr Erfolg, als sie bisher in diesem Zusammenhang gehabt hat.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat jetzt der Herr Abgeordnete Schröder.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kayenburg, da bleibt einem wirklich die Luft weg.

(Martin Kayenburg [CDU]: Sie haben den Bericht nicht richtig gelesen, dann wäre Ihnen die Luft nicht weggeblieben!)

Sie sollten wirklich einmal die Negativblöcke in Ihren Reden austauschen. Egal welches Thema, es geht immer nur negativ und in Vorwürfen.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Der im November 1991 gefasste Beschluss einer verstärkten langfristigen Zusammenarbeit mit der Erarbeitung eines länderübergreifenden regionalen Entwicklungskonzeptes für die **Metropolregion Hamburg** ist ein wichtiger und richtiger zukunftsorientierter Schritt gewesen. Die Fortschreibung des regionalen Entwicklungskonzeptes mit dem REK 2000 unterstreicht die besondere Bedeutung der Metropolregion Hamburg im nationalen und europäischen Wettbewerb.

Die Metropolregion hat auch für **Schleswig-Holstein** in vielen nicht nur wirtschaftlichen Belangen lebenswichtige Funktionen. In der Metropolregion geht es um die kontinuierliche Entwicklung, es geht um die Abstimmung von Konzepten und Projekten, und es geht auch - diesen Teil sollte man nicht gering schätzen - um die Einbindung der Bevölkerung in dieser Region. Hier gab es in der Vergangenheit sicherlich auch Defizite.

Umso mehr ist zu begrüßen, dass in diesem Jahr viele Veranstaltungen für die Bürgerinnen und Bürger in Hamburg und in den Flächenländern stattfinden. Am 14. Juli findet ein großes Fest der Metropolregion in Hamburg statt, zu dem alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen sind. Auch die Entwicklung eines Logos für die Metropolregion dient der Identifizierung mit der Region.

Denn über eine besondere Herausforderung muss man sich bei dieser Aufgabe im Klaren sein: Es sind an der Entwicklung **Partner** beteiligt, die immer auch ihre eigenen Interessen haben. Das gilt für Hamburg, das gilt für Niedersachsen, das gilt auch für Schleswig-Holstein. Das gilt - um das noch weiter herunterzubrechen - bezogen auf die Metropolregion natürlich auch für die beteiligten Kreise und Regionen in Schleswig-Holstein.

Damit ist im Grunde das Ziel der Metropolregion beschrieben. Es geht, wie es im **Regionalen Entwicklungskonzept 2000** heißt, um die idealtypische Zusammenarbeit im Sinne einer gemeinsamen Planung und Interessenvertretung in einem gemeinsamen Wirtschaftsraum. Dass diese Idee im Konzept richtig angegangen wird, zeigt auch die Auszeichnung im Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ auf der Weltkonferenz Urban 21 im Juli letzten Jahres mit einem ersten Preis.

Nun ist natürlich auch klar, dass bei der Entwicklung der Metropolregion nicht der Weg das Ziel sein kann.

(Bernd Schröder)

Es kann dort also nicht um des Planens willen geplant werden. Die **Synergieeffekte** müssen in dem gemeinsamen Wirtschaftsraum schon sichtbar sein und sie müssen Ergebnisse bringen. Genau daran wird in der Metropolregion - wie ich meine, mit Erfolg - gearbeitet, beispielsweise in Form zahlreicher **REK-Leitprojekte** in den Bereichen Natur- und Umweltschutz, konkret das Projekt Höltingbaum, ein gemeinsam genutztes Naturschutzgebiet, die Flughafenbindung nach Norden, der zweigleisige Ausbau der AKN-Strecke - Spatenstich vor wenigen Tagen -, der beispielhafte Verkehrsverbund in der Metropolregion, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck und viele weitere Projekte auch im Tourismus und in der Naherholung.

Die bedeutenderen Projekte im Sinne eines gemeinsamen Wirtschaftsraumes sind jedoch zweifellos gemeinsame Projekte der Wirtschaftsförderung und des Regional-Marketings. Beides läuft nicht mehr gegeneinander wie früher - das muss man sicherlich so sagen -, sondern miteinander unter einer gemeinsamen Zielsetzung.

(Martin Kayenburg [CDU]: Aber ohne Ergebnis!)

- Das haben Sie doch selbst hier aufgezeigt, dass es mit dem A 380 und anderem sehr konkrete Beispiele gibt.

Das gilt für zahlreiche **Projekte**: die gemeinsame Vermarktung des Technologiestandortes Norddeutschland, die Zusammenarbeit Schleswig-Holsteins und Hamburgs in Feldern der Schwerpunkttechnologie, den gemeinsamen Innovationsfonds Schleswig-Holstein/Hamburg, der inzwischen für die Förderung und die Neugründung von Unternehmen in Schleswig-Holstein eine wichtige Rolle spielt. Im Bereich der Baumschulen, der Landwirtschaft ist ein „grünes Zentrum“ in Thiemsen geplant, das ein Kompetenzzentrum der Metropolregion für diesen Bereich werden wird. Die Reihe der Beispiele ließe sich weiter fortsetzen, auch für die Bereiche der Bildung, der Wissenschaft, des Verkehrs und der Infrastruktur und der gemeinsamen arbeitsmarktpolitischen Anstrengungen.

Abschließend will ich noch das Projekt nennen, das konkret greifbar ist - es ist konkret angesprochen worden -: Das Projekt Airbus **A 380**. Hier ist eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu sehen. Die sicherlich auch problematische Zuschüttung des Mühlenberger Lochs wäre ohne die Zusammenarbeit mit Schleswig-Holstein, das die fehlenden Ausgleichsflächen zur Verfügung stellt, nicht möglich gewesen. Das heißt also, die Kooperation Hamburgs und Schleswig-Holsteins im Sinne eines gemeinsamen Wirtschaftsbe-

reichs war beim Projekt A 380 von einem Ergebnis gekrönt, das für die Metropolregion schon so etwas wie ein Paukenschlag ist.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Dafür sind die Sozialdemokraten auch dankbar!)

Solche Ergebnisse wünsche ich mir natürlich häufiger, doch auch die beharrliche und konsequente Weiterentwicklung der vielen kleinen Projekte der Metropolregion Hamburg wird sich für die Menschen, die in dieser Region leben, sicherlich auszahlen.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Steenblock.

(Zuruf von der SPD: Der Wallbauer!)

Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Frau Präsidenten! Meine sehr geehrten Damen und Herren! - Zu dem Wall kommen wir noch. - Zunächst einmal zwei Danksagungen. Ich finde, Frau Dr. Hapach-Kasan, mit dem Aufgreifen des REK als Tagesordnungspunkt haben Sie eine wirklich lobenswerte Initiative unternommen. Ich bedaure das ein bisschen, dass wir nicht auf die Idee gekommen sind, obwohl wir in diesem Bereich mitarbeiten. Dafür noch einmal vielen Dank und herzlichen Glückwunsch!

Ich glaube, dass in diesem Parlament - ich will das jetzt nicht auf die Regierung schieben - sehr häufig - Anke Spoorendonk, ich bitte jetzt einmal um Entschuldigung - die ökonomischen Probleme in dem Bereich Flensburg/Sønderjylland, Schleswig/Sønderjylland einen sehr viel größeren Raum einnehmen als der Bereich des Hamburger Umlandes.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Das entspricht nicht der tatsächlichen Bedeutung für dieses Land. In der **Metropolregion Hamburg** leben über 4 Millionen Menschen. Das muss man sich vorstellen, welche Wissenschaftskraft und welche geballten Innovationspotentiale dort vorhanden sind. Es sind auch 40 % der schleswig-holsteinischen Einwohner, die dort leben. Deshalb verdient dieser Raum in sehr viel größerem Maße Beachtung, als es in der Vergangenheit der Fall war, denn dort ist der Motor und das Rückgrat der schleswig-holsteinischen Wirtschaft. Wir sind gut beraten, diesem Bereich in Zukunft verstärkt Aufmerksamkeit zuzuwenden.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Frau Ministerin, ich habe die ganze Zeit überlegt: Was hat sie denn gemeint mit ihrem Hinweis auf Kopenhagen? Ich gestehe immer wieder offen, ich bin ein über-

(Rainer Steenblock)

zeugter Nordstaatler. Ich habe es jetzt einmal so interpretiert, dass Sie auch in diesen Club kommen wollen. Ich bin da auch in meiner Partei in der Minderheit, aber die Zeiten ändern sich, und vielleicht bekommen wir das einmal parteiübergreifend hin, dass diese Kooperationen besser laufen als in der Vergangenheit.

Dafür ist das Konzept der Metropolregion, des **REK**, ein sehr vernünftiger Ansatz, auf dem man diese Politik weiterentwickeln kann. Ich bin ausgesprochen froh, dass zu Beginn der 90er-Jahre in allen Bundesländern rote oder rot-grüne Regierungen an der Macht waren und die Verantwortung dafür hatten, diesen Prozess zu initialisieren. Auch mit dem Hinweis auf Norddeutschland noch einmal:

Was wäre geschehen, wenn es kleinkarierte parteipolitische Auseinandersetzungen gegeben hätte, wenn die Landesregierungen versucht hätten, sich gegenseitig zu behaken? Ich glaube, die Entwicklung eines Metropolkonzepts wäre in einem solchen kleinkarierten Kampf stecken geblieben. Daher halte ich es für vernünftig, dass in diesem Zusammenhang über größere, auch **institutionelle Zusammenarbeit** nachgedacht wird.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU] und Wolfgang Kubicki [FDP])

Ich bin auf eine Reihe von Projekten persönlich angesprochen worden. Gestatten Sie mir daher, dass ich darauf eingehe. Lieber Kollege Kayenburg, ich bin dafür verantwortlich, dass Pagensand unter **Naturschutz** gestellt worden ist und dass im Unterelbebereich einige FFH-Gebiete ausgewiesen worden ist. Aber nehmen Sie bitte auch zur Kenntnis, dass ich mit dafür verantwortlich bin, dass es zu der **Elbvertiefung** und zu der **DASA-Ansiedlung** gekommen ist. Ich habe trotz vieler Bedenken dafür gesorgt, dass das umgesetzt worden ist. Dafür habe ich relativ viel bezahlt; denn das war in meiner Wählerklientel und nicht in Ihrer durchzusetzen.

Ich persönlich bin, da ich diese Sache für wichtig gehalten habe und inhaltlich noch immer dazu stehe, allerdings ausgesprochen besorgt darüber, dass die Frage der Elbvertiefung im Zusammenhang mit dem Elbhafen plötzlich nur noch zwischen Niedersachsen, Hamburg und Bremen diskutiert wird und dass aus Schleswig-Holstein nichts dazu zu hören ist.

(Beifall bei CDU und FDP sowie der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Zuruf von der CDU)

- Ich sage das hier sehr deutlich. Nach all den Schwierigkeiten, die wir mit der DASA gehabt haben, bin ich ausgesprochen besorgt über das, was dort jetzt passiert. Es werden immerhin 1,3 Milliarden DM an

Steuergeldern für ein Projekt zur Verfügung gestellt, das ich unterstützt habe, weil ich der Meinung war, dass das technologische Know-how dafür, solche Flugzeuge in Deutschland zu bauen, in diesem Land erhalten werden muss. Wenn ich mir jetzt anschau, was konzeptionell dabei herauskommt, dass die Gefahr besteht, dass nämlich von uns nur die Innenausstattung für ein solches Flugzeug gefertigt wird und dort nur - ich übertreibe ein bisschen - die Polsterer tätig werden, dann muss ich sagen: Das ist nicht das, wofür ich es für gerechtfertigt halte, diese Eingriffe in Natur und Umwelt vorzunehmen und 1,3 Milliarden DM auszugeben.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie vereinzelt bei SPD und FDP)

Wir müssen ein Interesse daran haben, gerade in solchen Metropolregionen Hochtechnologie und internationale Kapazitäten zu erhalten. Das ist das, wofür solche Eingriffe dann auch hinnehmbar sind. Dafür sollten wir uns gemeinsam einsetzen.

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

Da ich meine Redezeit bereits um 15 Sekunden überzogen habe,

(Peter Jensen-Nissen [CDU]: Das war aber gerechtfertigt!)

möchte ich nur noch sagen: Ich wünsche mir, dass wir gemeinsam trotz der vorhandenen Kontroversen der Bedeutung dieser Region für unser Land stärker Rechnung tragen.

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

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile das Wort der Frau Abgeordneten Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Spätestens seit dem Bericht der Ministerpräsidentin zum STRING-Projekt, das heißt zur Entwicklung der südwestlichen Ostsee, dürften sich alle in diesem Hause darüber im Klaren sein, dass die **Weiterentwicklung der Metropolregion Hamburg** uns alle, auch den SSW, angeht.

Wichtiges Instrument für die Weiterentwicklung der Metropolregion ist das **Regionale Entwicklungskonzept 2000**. Auch ich möchte auf den gewonnenen ersten Preis zu sprechen kommen. Er macht deutlich,

(Anke Spoorendonk)

wie weit man gekommen ist. Denn wie heißt es doch in der Begründung? - Ich zitiere:

„Die Region verfügt über ein stimmiges Konzept, das der Region eine nachhaltige Perspektive gibt. Dabei wurde der Wettbewerb bewusst als Mobilisierungsinstrument genutzt, um eine regionale Dynamik auszulösen.“

Das sollte man nicht kleinreden, es sei denn, man ist der Auffassung, dass eine solche Entwicklung wie bei einem Brettspiel zu bewältigen sei. Ich finde die Begründung für diesen ersten Preis hervorragend.

Die Teilnahme am Wettbewerb hat aus schleswig-holsteinischer Sicht eine ganze Reihe von positiven Entwicklungen in Gang gesetzt. Besonders erfreulich ist, dass dadurch ein Mobilisierungseffekt auf kommunaler Ebene erreicht werden konnte.

Im vorliegenden Bericht der Landesregierung sollte, so hieß es, dargelegt werden, welche konkreten Ergebnisse es gibt, welche Ziele man dabei verfolgt und welche zukünftig angestrebt werden sollen. Mir gefällt der Bericht, weil er ohne Schnickschnack das abarbeitet, wonach im Antrag gefragt worden ist. Dafür sage ich der Ministerin und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseren Dank.

Die Zusammenarbeit der norddeutschen Länder, insbesondere die **trilaterale Zusammenarbeit** der Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, stellt die andere Seite des REK 2000 dar. Sowohl die eine als auch die andere Form der Kooperation wirkt heute sehr viel selbstverständlicher als noch vor ein paar Jahren. Das begrüßen wir, wobei für uns die Grenze der Kooperation immer noch dort verläuft, wo wir als **Parlament Kompetenzen** abgeben, zum Beispiel indem wir der Landesregierung Carte blanche für die Zusammenlegung von Behörden oder Institutionen geben. Mit Staatsverträgen können wir leben. Einen Nordstaat durch die Hintertür aber wollen wir nicht, lieber Kollege Steenblock.

(Beifall beim SSW und des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

Es würde zu weit führen, jetzt auf alle wichtigen **Kooperationsbereiche** einzugehen. Lassen Sie mich daher nur einige Beispiele herausgreifen. Der Bericht macht deutlich, wie wichtig eine gemeinsame Landesplanung für die Metropolregion ist. Er weist darauf hin, dass Freizeitgroßeinrichtungen - das ist ein unmögliches Wort - und der großflächige Einzelhandel - also die Märkte und Zentren - immer mehr Planungsressourcen in Anspruch nehmen. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die guten Erfahrungen, die man auf der Ebene des Informationsaustausches gemacht hat -

man spricht davon, dass das eine Art Frühwarnsystem sei -, ausgebaut werden sollten; denn erforderlich sind eigentlich Absprachen über eine gemeinsame Strategie im Hinblick auf die gesamte Metropolregion mit dem Ziel einer ausgewogenen Siedlungsentwicklung. Ich denke, das ist wichtig. Wenn man sich noch einmal die viel beschworene Öresundregion anschaut, dann stellt man fest, dass dort die Planungen von schwedischer und dänischer Seite überhaupt nicht zusammenpassen.

Wie wichtig eine konstruktive und länderübergreifende Zusammenarbeit ist, wurde zuletzt deutlich, als es darum ging, eine Lösung für die Endmontage des **A 380** zu finden. Bekanntlich kann der Ausbau des Werkes am Mühlenberger Loch jetzt stattfinden, da der Schleswig-Holsteinische Landtag - auch mit den Stimmen des SSW - dem Staatsvertrag zugestimmt hat, mit dem wir uns verpflichtet haben, die erforderlichen Ausgleichsflächen zur Verfügung zu stellen. Was diese Unternehmensansiedlung im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region bedeuten wird, brauche ich nicht zu vertiefen.

Für die **Weiterentwicklung der Metropolregion** ist natürlich auch der gesamte Bildungs- und Wissenschaftsbereich von Bedeutung. Der Bericht führt eine Reihe von Initiativen auf, die deutlich machen, dass man weitergekommen ist. Nach unserer Auffassung kommt es immer auch darauf an, dass das, was man erreicht, für die Menschen vor Ort eine Erleichterung im Alltag darstellt. Als Beispiel sei in diesem Zusammenhang der Bereich der beruflichen Bildung genannt. Auch der Verkehrsbereich sei erwähnt. Aus Zeitgründen will ich das aber nicht vertiefen. Wir werden ja noch Gelegenheit haben, uns über die Elbquerung zu unterhalten.

Für bemerkenswert halte ich es, dass in dem Bericht in einem schonungslosen Ausblick umrissen wird, welche **Schwerpunkte** bei der Weiterentwicklung der Metropolregion mittelfristig gesetzt werden sollten. Es heißt dort nämlich, dass dem bisherigen Prozess noch eine gewisse Bodenhaftigkeit fehlt. Selbstkritisch wird angeführt, dass den Kommunen noch konkreter und wirksamer als bisher vermittelt werden muss, welches die Vorteile dieser Entwicklung sind.

Mit anderen Worten: Genau da muss jetzt angesetzt werden. Das Stichwort lautet: **Bürgerbeteiligung**. Ich denke, da könnte man einiges aus den Erfahrungen lernen, die im Zusammenhang mit den Ländlichen Strukturanalysen gemacht worden sind. Zum Glück ist das alles im selben Ministerium angesiedelt.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Frau Abgeordnete, kommen Sie bitte zum Schluss.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Letzte Bemerkung! Es ist das Thema **Neuschneidung der Wahlkreise** angesprochen worden. Jetzt bin ich bei den Interessen des nördlichen Landesteils. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass diese Interessenlage nicht hinten runterfällt. Ich freue mich somit besonders darüber, dass die Ministerin aus Flensburg kommt.

(Beifall beim SSW)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort zu einem Kurzbeitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung hat Herr Abgeordneter Lehnert.

Peter Lehnert [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Was diese Diskussion mit einer möglichen Neuschneidung der Wahlkreise zu tun hat, erschließt sich mir allerdings nicht. Das ist wohl eher eine andere Debatte, die wir getrennt führen sollten.

(Beifall bei der CDU)

Das hängt ja auch ein bisschen mit den Einwohnerzahlen zusammen.

Ich möchte einen Punkt ansprechen - Herr Kollege Steenblock hat das in hervorragender Weise gemacht, herzlichen Dank für diese wirklich tolle Rede, das hat auch der Applaus des Hauses gezeigt -

(Beifall bei CDU und FDP)

nämlich dass wir in diesem Bereich wirklich gut miteinander diskutieren können, nicht nur innerhalb Schleswig-Holsteins, sondern auch mit Teilen von Hamburg. Trotzdem ist es unsere Aufgabe zu sagen, Kollege Schröder - das möchte ich hier auch noch einmal betonen -, wo die Probleme mit Hamburg sind, ohne Schuldzuweisungen zu machen.

Ich möchte ein Beispiel aus meinem Wahlkreis nennen, nämlich das Thema der Durchfahrt der **AKN** zum Hauptbahnhof. Wir diskutieren schon seit Jahren darüber. Es gibt jetzt Gott sei Dank den zweigleisigen Ausbau der AKN, der jedoch auf Dauer nur dann Sinn macht - und wir bekämpfen den Stau auf den Straßen, den wir hier alle bemängeln, nur dann -, wenn wir die Durchfahrt der AKN bis zum Hauptbahnhof endlich durchsetzen können.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU sowie Beifall der Abgeordneten Andreas Beran [SPD], Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] und Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ich glaube, dass wir sogar in Hamburg viele Freunde auf unserer Seite haben. Es ist ein wichtiger Punkt, dies zu einer zentralen Forderung auch in den Gesprächen des Wirtschaftsministers und der Ministerpräsidentin zu machen, die sich regelmäßig mit dem Bürgermeister trifft. Ich würde mich freuen, wenn dieses Thema zur Chefsache gemacht würde. Ich glaube, in Hamburg sind gar nicht so viele Widerstände zu überwinden. Wir müssen aber deutlich machen, wo unsere Prioritäten liegen.

Ein zweiter wichtiger Punkt ist das Thema Flughafen. Wir wollen den **Flughafen in Fuhlsbüttel**. Was wir kritisieren, ist, dass wir keine vernünftige **Nahverkehrsanbindung** haben. Wir haben jetzt eine sehr gute neue Verkehrsanbindung für den Autoverkehr bekommen. Das ist ganz hervorragend. Aber im öffentlichen Personennahverkehr hilft uns die S-Bahn, die die Hamburger bauen, relativ wenig, weil wir mit zwei gebrochenen Verkehren von über einer Stunde niemanden auf diese Verkehrsmittel bekommen werden. Auch dies müssen wir unbedingt zur Chefsache machen.

(Beifall der Abgeordneten Andreas Beran [SPD] und Lars Harms [SSW])

Lassen Sie mich noch einen letzten und dritten Punkt erwähnen. Das ist das Thema des **Fluglärms des Fuhlsbütteler Flughafens**. Wir haben insgesamt vier Start- und Landebahnen und damit insgesamt vier Richtungen. Wenn man das gleichmäßig verteilt, würde die Belastung pro Richtung ungefähr 25 % betragen. Die Richtung, die nach Schleswig-Holstein geht, ist zu ungefähr 44 % mit Starts und Landungen belastet. Das ist kein besonders gerechter Ausgleich. Ich wäre auch hier sehr dankbar, wenn uns die Ministerpräsidentin unterstützen würde.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe damit die Beratung. Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung zur abschließenden Beratung dem Agrarausschuss und mitberatend dem Wirtschaftsausschuss zu überweisen.

(Zuruf: Umweltausschuss)

- Und dem Umweltausschuss. Also federführend Agrarausschuss, mitberatend Wirtschaftsausschuss und Umweltausschuss.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Warum federführend an den Agrarausschuss?)

- Weil die Landesplanung in dem Bereich ressortiert, Herr Abgeordneter! - Wer so beschließen will, den

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau)

bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 40 auf:

Wirtschaftsbericht 2001

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/920

Ich erteile das Wort dem Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Herrn Dr. Rohwer.

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Vorlage des diesjährigen **Wirtschaftsberichts** fällt in eine Zeit, in der sich das weltwirtschaftliche Klima abgekühlt hat, in der sich auch in Deutschland und in Schleswig-Holstein das Wirtschaftsklima etwas abgekühlt hat. Dazu tragen vor allem die Schwäche der amerikanischen und japanischen Wirtschaft sowie die hohen Ölpreise bei.

In Deutschland und in Schleswig-Holstein kommen **Branchenprobleme** hinzu. Die Bauwirtschaft leidet unter den rückläufigen Aufträgen vor allem beim Wohnungsbau. Dies belastet auch das Handwerk. Übrigens waren der öffentliche Bau und der Verkehrsbau im letzten Jahr die einzige Stütze für die Bauwirtschaft mit einem Auftragsplus von über 5 %. In beiden Bereichen verstärken Lohn- und Preisdumping die Probleme.

Diese Branchenprobleme - das will ich gleich vorab sagen - sind ernst zu nehmen. Die Landesregierung versucht, in mehrfacher Hinsicht gegenzusteuern. Die Investitionen in den Straßenbau steigen in Schleswig-Holstein in diesem Jahr auf über eine halbe Milliarde DM, mehr als in den letzten Jahren. Das Regionalprogramm erweist sich zunehmend als Investitionsmotor, weil die großen Projekte jetzt nach und nach baureif werden und in Aufträge und Bautätigkeit umgesetzt werden. Das löst nicht alle Nachfrageprobleme, aber es gibt positive Impulse.

(Beifall der Abgeordneten Holger Astrup [SPD] und Jutta Schümann [SPD])

Was die **Unterschreitung der Mindestlöhne** auf schleswig-holsteinischen Baustellen angeht, haben wir mit dem Landesarbeitsamt einige konkrete Schritte verabredet. Die Probleme sind so wichtig, dass wir sie hier in Ruhe diskutieren sollten. Ab sofort werden die Arbeitsämter Bad Oldesloe, Elmshorn, Kiel, Lübeck und Neumünster ihren Einsatz deutlich verstärken, um die Einhaltung der gesetzlichen Mindestlöhne zu kontrollieren.

(Holger Astrup [SPD]: Sehr gut!)

Eingeschaltet werden dabei die Hauptzollämter Kiel, Lübeck und Itzehoe, die für die Prüfungen nach dem Arbeitnehmerentendengesetz zuständig sind.

(Beifall der Abgeordneten Jutta Schümann [SPD])

Zurück zur Gesamtwirtschaft: In **Schleswig-Holstein** haben die genannten Entwicklungen und zusätzlichen Sonderfaktoren wie die Stromproduktion dazu geführt - das haben wir alles diskutiert -, dass das **Wachstum des Bruttoinlandsprodukts** im letzten Jahr nur um knapp 1 % gestiegen ist. Wir haben darüber in der Aktuellen Stunde diskutiert. Ich habe dazu gesagt: Nicht schön, aber auch kein Grund zur Schwarzmalerei.

Die wichtigeren Fragen sind: Wie rasch gelingt jetzt eine konjunkturelle Wiederbelebung? Wie sieht der strukturelle Wachstumstrend aus? Was die **Konjunktur** angeht, so rechnen die Institute und Banken in der zweiten Jahreshälfte mit einem Wiederverschieben der Entwicklung. Auch für Schleswig-Holstein deutet sich dies an. Die Leitzinssenkung von gestern wird dazu - glaube ich - einen Beitrag leisten. Ich begrüße jedenfalls diese **Zinssenkung**, nicht nur, weil die Börsen positiv reagiert haben - -

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Unverantwortlich bei der Preissteigerung!)

- Wir können darüber im Wirtschaftsausschuss reden. Über den Zeitpunkt kann man reden, Frau Schmitz-Hübsch, aber nicht über die Tatsache einer Leitzinssenkung. Die ist richtig und wichtig, auch für die Wirtschaft in Schleswig-Holstein.

(Holger Astrup [SPD]: Richtig! - Beifall der Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP] und Martin Kayenburg [CDU])

Wenn man die Gesetzmäßigkeiten der Börse beobachtet, weiß man, dass die Börse mit einem viermonatigen Vorlauf auf die Konjunktur reagiert. In etwa vier Monaten wird sich das in Deutschland und in Schleswig-Holstein niederschlagen. Ein Wachstum jedenfalls von 2 % plus x in Deutschland und in Schleswig-Holstein in 2001 erscheint damit erreichbar.

Wichtiger als die Konjunktur ist der **Trend**. Aus meiner Sicht scheint die Stimmung schlechter als die strukturelle Lage zu sein. Die Konstitution der deutschen Wirtschaft ist insgesamt in den letzten Jahren besser geworden. Politische Reformen wie die Steuerentlastung - auch die kleinen und mittleren Unternehmen werden übrigens deutlich entlastet -

(Zurufe von der CDU: Ja, ja!)

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

und die Liberalisierung von Schlüsselmärkten tragen dazu ebenso bei wie die Anstrengungen in den Unternehmen und Belegschaften, dass die Wirtschaft insgesamt robuster geworden ist. Das wird sich auszahlen. Das gilt auch für Schleswig-Holstein. Motorola ist für mich ein bestandener Härte-test für den Standort Schleswig-Holstein, wengleich wir nicht nachlassen dürfen - darauf komme ich gleich zu sprechen -, an diesem Thema weiterzuarbeiten.

Die notwendige Bereinigung in der New Economy ist weit vorangekommen. Sie ist richtig. Ähnlich wie in den USA sollten die Informations- und Kommunikationstechnologien wie die Internettechnologien in den nächsten Jahren auch in Europa und in Deutschland einen Produktivitätsschub auslösen.

Pessimismus ist deshalb nicht angebracht. Es gibt gute Chancen, dass wir bald auf einen robusten Wachstumspfad zurückkehren. Allerdings gilt für Deutschland und für Schleswig-Holstein: Wir nutzen unser Wachstumspotenzial noch nicht voll aus. Wir müssen weiter beharrlich daran arbeiten, die Standortbedingungen zu verbessern. Das gilt für die **Rahmenbedingungen**, die in Berlin gesetzt werden, ebenso wie für die **Standortpolitik** in Schleswig-Holstein.

(Beifall der Abgeordneten Christel Aschmoneit-Lücke [FDP])

Das heißt für mich: Konzentration auf die Themen Qualifizierung, Verkehrsinfrastruktur, Nutzung von Forschung und neuen Technologien.

(Beifall der Abgeordneten Christel Aschmoneit-Lücke [FDP] und Joachim Behm [FDP])

Ich nenne einige Beispiel, wo wir in Schleswig-Holstein Schritt für Schritt etwas tun. Meine Damen und Herren von der Opposition, ich bin gespannt auf die Vorschläge, die Sie in den nächsten Redebeiträgen ergänzend dazu machen werden. Ich höre von Ihnen eigentlich immer nur „Tütteleien“, aber keine positiven Vorschläge.

(Beifall bei der SPD und der Abgeordneten Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Ein solches Projekt ist der **Medizintechnik-Campus** im Rahmen der Landesinitiative Gesundheitswirtschaft. Dabei geht es um einen Qualitätssprung beim Wissenstransfer, gerade in einem Sektor, der für Schleswig-Holstein von besonderer Bedeutung ist. Ein solches Projekt ist das Forum Life Science, mit dem wir die biotechnologischen Anwendungen in Schleswig-Holstein zusammen mit den drei jetzt konkret im Aufbau befindlichen Bioförderzentren unterstützen

wollen. Für viele Unternehmen bietet die moderne Biotechnologie als Querschnittstechnologie viel versprechende Zukunftsperspektiven. Wir wollen sie nutzen. Ich erwähne in diesem Zusammenhang auch gern den **Multimedia-Campus**, der auch ein Beispiel für Projekte ist, mit denen in Schleswig-Holstein Zeichen gesetzt werden, um rechtzeitig die Qualifizierung für die neuen Marktchancen zu nutzen. Diese Beispiele sind eher an der Schnittstelle zwischen harter und weicher Infrastruktur angesiedelt. Wir müssen auch weiter an der harten Infrastruktur arbeiten.

In diesem Hause haben wir Konsens darüber, dass der **Verkehrsinfrastruktur** weiterhin hohe Aufmerksamkeit zukommen muss. Die Probleme sind noch nicht hinreichend gelöst. Deshalb arbeitet die Landesregierung mit Hochdruck an diesem Thema. Auch in diesem Jahr kommen wir deutlich voran. Ich nenne einige Beispiel: Fertigstellung des ersten Teilstücks der A 20 bei Lübeck noch in diesem Jahr, Baubeginn für den zweiten Bauabschnitt, Fertigstellung des entscheidenden Abschnitts der Südumgehung Neumünster, Baubeginn am Herrentunnel, Baubeginn für die Westtangente Eutin, Weiterbau der A 1 - Umgehung Oldenburg -, Verlegung der Bundesstraße 203 bei Kappeln, Verlegung der Bundesstraße 502 - Ortsumgehung Preetz. Das sind doch alles Beispiele, die zeigen, dass in Schleswig-Holstein etwas passiert.

(Beifall des Abgeordneten Arno Jahner [SPD])

Wir geben in diesem Jahr 540 Millionen DM - darunter 100 Millionen DM reine Landesmittel - allein für den Straßenbau aus. Das ist Standortpolitik und verbessert die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.

Ich fasse zusammen: Wir haben eine vorübergehende Abschwächung. Für Pessimismus besteht kein Anlass. Die Aussichten für eine baldige Wiederbelebung stehen gut. Zur Wirtschaftspolitik dieser Landesregierung gibt es keine Alternative. All das, von dem Sie gelegentlich sagen, man könnte oder man müsste mal, machen wir längst. Ich schlage vor, dass Sie uns von der Opposition auch einmal konkrete Beispiele dafür nennen, was wir zusätzlich machen könnten.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das wird langsam albern!)

Sie können sich darauf verlassen, dass die Landesregierung dabei weiter Tempo macht. Ich sage ganz bewusst: Ich bitte Sie, auch vor Ort in den Wahlkreisen zu etwas schwierigeren Projekten wie beispielsweise der A 20 und Holtenau das zu sagen, was Sie hier im hohen Hause sagen. Das würde mir schon

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

reichen. Das wäre nämlich ein Beitrag zur **Infrastrukturpolitik** in Schleswig-Holstein.

(Beifall bei der SPD - Zurufe von CDU und FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich eröffne die Aussprache. Herr Abgeordneter Eichelberg hat das Wort.

Uwe Eichelberg [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Minister Rohwer, Sie haben Ihren Bericht mäßigend angefangen. Er stand in wohlwollender Distanz zu dem schriftlichen Bericht. Das sage ich ganz ehrlich. Vor einer Woche sind Sie noch zu euphorisch vorgegangen. In den Medien stand, dass der **Wirtschaftsminister** Silberstreifen am Konjunkturmilieu sieht. Ich glaube, da sind Sie einer der ganz wenigen, die das so deutlich sehen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Er ist etwas länger als die anderen!)

Ich frage mich, woher Sie den **Optimismus** nehmen. Ich nenne nur, was Sie für das Jahr 2000 angekündigt hatten: Alle Zeichen stehen auf Wachstum und Beschäftigung. Was aber war 2000? Alle Länder der EU haben von der weltweiten Konjunktur kräftig profitiert. Deutschland hat sich mit Italien um den letzten Platz gestritten. Schleswig-Holstein hat gar nicht davon profitiert. Das muss man klar sagen. Bodenhaftung und Realität sind wichtig, wenn man die Zukunft gestalten will. Das empfehle ich auch dem Ministerium. Wahlkampf muss irgendwann einmal ein Ende haben.

(Beifall der Abgeordneten Frauke Tengler [CDU])

Jetzt, da die Weltkonjunktur Schwierigkeiten zeigt und die Inflationsrate in Europa - und gerade in Deutschland - bedenkliche Höhen erreicht, die Arbeitslosenzahlen auch in Schleswig-Holstein nur noch durch Altersabgänge sinken und die Jugendarbeitslosigkeit steigt - schauen Sie sich die Zahlen an -: Das kann nicht gewollt sein. In einer Zeit, in der die Masse der Einkommensbezieher - auch in Schleswig-Holstein - ihre Steuerersparnis für erhöhte Heizungsrechnungen und durch die Ökosteuer verteuerte Fahrten zum Arbeitsplatz verwenden muss, steht ein Silberstreifen am Horizont? Das kann nicht sein.

Ich erinnere daran, was wir in den letzten Wochen und Monaten erfahren haben. Die Bundeswehr zieht Tausende von Arbeitsplätzen - und damit Kaufkraft - aus Schleswig-Holstein ab. BSE und MKS machen nicht nur der Landwirtschaft große Probleme, sondern auch

der Ernährungswirtschaft, was katastrophale Folgen für die Zukunft hat. Das Baugewerbe ist in einer Situation, die mit „katastrophal“ gar nicht mehr beschrieben werden kann. Dort sehe ich im Augenblick gar keine Perspektive mehr. Selbst bei Alsen haben wir in den letzten Tagen deutliche Folgen gesehen. Dieser bedeutende Arbeitgeber hat im großen Umfang Arbeitskräfte abgebaut. Andere Projekte für mehr Arbeitsplätze - wie MEMS und Philips in Itzehoe - finden gar nicht statt.

In den letzten Monaten und im vergangenen Jahr haben Sie immer wieder auf bevorstehende große Auftragseingänge im Lande hingewiesen. Wenn ich die Zahlen analysiere, sehe ich, dass die Zahlen kontinuierlich abnehmen. Im Augenblick haben wir negative Auftragszahlen. Das ist keine Zeit für Optimismus.

Ich habe den Eindruck, Wirtschaftsberichte sind wie Bilanzen von Unternehmen. Sie verschleiern und verschönern, soweit es gesetzlich und moralisch noch zulässig ist. Deshalb taugen diese Einzelberichte nur für die Analyse, wenn man die verschiedenen Jahrgänge nebeneinander legt. Dabei erlebt man ein Wunder - nicht nur was die jährlich aufbereiteten Zahlen angeht, sondern auch was die sich eigentlich widersprechenden Aussagen angeht. Allein die Überschriften machen es deutlich. Man vergisst jedes Jahr neu, dass diese Regierung schon seit über zwölf Jahren im Amt ist. Dabei definiert sie immer wieder neue Ziele. Irgendwann müssen die Ziele einmal so definiert sein, dass ein **Konzept** steht, von dem man sagen kann, da geht es lang.

(Beifall bei der CDU)

Die Berichte lesen sich immer mehr wie ein Wahlprogramm und nicht wie ein Rechenschaftsbericht. Seien wir ehrlich, Schleswig-Holstein steht vor gravierenden Herausforderungen, die angepackt werden müssen. Es ist wichtig, was der Minister am Ende gesagt hat: Wir müssen unsere Maßnahmen bündeln und sie auf wenige konzentrierte Bereiche verteilen. Mehr geht nicht. Wir können nicht mehr versprechen, als da ist.

(Beifall bei der CDU)

Das Wenige muss konzentriert eingesetzt werden. Ich bin sicher, das wird eine interessante Haushaltsdebatte.

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

Wir dürfen auch nicht nur darauf hinweisen, dass die New Economy neue Impulse für die Zukunft gibt. Natürlich bietet sie neue Impulse, aber die Anteile der Arbeitsplätze und die Anteile der Steuereinnahmen aus diesem Bereich sind noch für eine sehr lange Zeit sehr

(Uwe Eichelberg)

kritisch zu betrachten. Deshalb muss der Schwerpunkt wieder auf die Bereiche konzentriert werden, die dem Land dauerhafte **Arbeitsplätze** erhalten. Diese Bereiche müssen erhalten und ausgebaut werden. Es ist bedenklich nachzulesen, dass die Anzahl der Mitarbeiter in der öffentlichen Verwaltung in den letzten Dekaden um 25 % gestiegen ist. Da ist keine Wertschöpfung, deshalb fehlt uns das Geld auch für Investitionen der öffentlichen Hand. Das mahnen wir seit Jahren an.

(Beifall bei der CDU)

Seien wir doch ehrlich bei der Analyse der Zahlen für den **Dienstleistungssektor**. Wenn Sie diesen Bereich kritisch betrachten und weitere Tabellen des Statistischen Landesamtes hinzuziehen, merken Sie, dass unternehmensnahe Dienstleister, auf die wir immer hinschielen, überwiegend outgesourcte Firmen von Großunternehmen sind, die nicht mehr die hohen Löhne bezahlen wollten und sich die Dienstleistungen lieber auf dem Markt kaufen. Das ist eine kritische Betrachtung, die wir hier einmal ernsthaft besprechen müssen.

Der Bericht macht deutlich, dass wir in Schleswig-Holstein nicht nur die niedrigste **Investitionsquote** von allen Bundesländern haben. Wir haben auch das niedrigste **Bruttosozialprodukt** von allen alten Bundesländern. Darüber haben wir bereits gesprochen. Ich mache es mir nicht so leicht, das abzuhaken. Der Bericht zeigt auch in brutaler Härte, dass sich das Wachstum im Verhältnis zu den übrigen alten Bundesländern seit 1995 kontinuierlich auseinander entwickelt hat. Das Wachstum in Schleswig-Holstein lag in den letzten Jahren bei 9,8 %. Das Wachstum der übrigen alten Bundesländer lag bei 13,1 %. Sie können nicht sagen, dass sich die Schere schließen würde. Im Gegenteil, sie geht weiter auseinander. Darüber hinaus haben wir noch die schwierigen Probleme, die ich vorher genannt habe. Es kann überhaupt nicht von einem Silberstreif gesprochen werden.

(Beifall bei CDU und FDP)

Die Landesregierung rühmt sich im Bericht ihrer starken **mittelstandsorientierten Wirtschaftspolitik**. Verbal stimmt das. Nicht jeder im Lande weiß, dass 98 % aller Betriebe im Lande mittelständisch sind und 85 % aller Beschäftigten dort arbeiten. Ich sehe jedoch die Handlungspriorität immer bei den größeren Firmen. Was hat diese Regierung eigentlich zur Abwendung der gerade die kleinen mittelständischen Betriebe belastenden Kündigungsschutzgesetze unternommen?

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Gar nichts!)

Was hat sie gegen die gerade die kleinen Betriebe belastende Steuerreform getan? Was hat sie gegen die

unzeitgemäße Novellierung des Betriebsverfassungsgesetzes getan?

(Beifall bei der FDP und der Abgeordneten Brita Schmitz-Hübsch [CDU])

Gerade die von uns so geförderten Betriebe in der Forschung und der New Economy sowie die schlingernden Handwerksbetriebe leiden unter diesen Dingen. Herr Minister, ich habe es damals als mutig empfunden, als Sie sich dagegen ausgesprochen hatten, dass diese Gesetze umgesetzt werden. Ich habe jedoch nichts von Aktivitäten dagegen im Bundesrat gelesen.

In der Vergangenheit war es immer so: Wenn die öffentliche Hand Aufträge an den Bausektor vergab, war das die Lokomotive für eine neue Konjunkturwelle. Mittlerweile ist die Lokomotive so klein geworden, dass selbst die Aufträge nur noch von Ausländern bearbeitet werden können. Wir haben hier eine äußerst kritische Situation zu verzeichnen.

Auf der einen Seite gibt es Auftragspotenziale, gerade in unseren so genannten touristischen Hochburgen, die noch den Charme der 70er-Jahre atmen und sich im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern in einem erbärmlichen Zustand befinden. Da müsste kräftig investiert werden. Die liegen überwiegend in GA-Gebieten, sodass Fördermittel dorthin fließen könnten. Wir wollen endlich einmal das Konzept dafür haben. Dann kann man in diesen Gebieten, gerade im touristischen Bereich, zielgerichteter investieren. Die Prioritäten sind unseres Erachtens nicht richtig gesetzt.

Die **Entwicklungskonzepte** und regionalen Besonderheiten, zum Beispiel die **Ernährungswirtschaft** im Landesteil Schleswig, der **Tourismus**, sind angesprochen worden; im Süden und Südwesten sind besondere Schwerpunkte zu setzen. Diese Schwerpunkte müssen wir in der Regionalpolitik entsprechend verarbeiten. Es darf nicht die Region gefördert werden, die nach dem Windhundrennen das beste Konzept für eine Einzelmaßnahme bringt, ohne zu wissen, in welchem Rahmen und mit welcher Zielsetzung für die ganze Region. Da haben wir große Bedenken, gerade in Anbetracht der Wettbewerbsverhältnisse in den Bundesländern und vor dem Hintergrund dessen, was uns Mecklenburg-Vorpommern vormacht. Natürlich haben die in Mecklenburg bessere Chancen, auch durch die Steuergesetzgebung; aber die haben wir früher auch gehabt mit den Zonenrandmitteln und den Fördermitteln im Landesteil Schleswig. Wenn diese Fördermittel demnächst auslaufen, haben wir gar kein Geld mehr und die Infrastruktur ist nicht entsprechend angepasst. Dann sieht es für Schleswig-Holstein erst richtig grauhaft aus, ab 2006. Daher haben wir an dieser Stelle große Bedenken.

(Uwe Eichelberg)

Lassen Sie mich ein paar Worte zur **Verkehrsinfrastruktur** äußern; denn dieser Bereich wurde sehr positiv dargestellt. Herr Minister, die Vorstellungen, was wir gern hätten, sind gut definiert, aber was wir davon realisieren können und welche Mittel wir bekommen, das lässt allergrößte Zweifel aufkommen, ob wir das immer wieder so mit geschwollener Brust verbreiten können. Was die Bundesbahn an Entscheidungen getroffen hat und die rot-grüne Bundesregierung anscheinend so hinnimmt, dass zum Beispiel die Industriebahngleise gekappt werden und unsere Fernzüge zu regionalen Erlebnisbahnen für Schleswig-Holstein werden, zeigt wie früher: Nach Altona ist die Welt zu Ende. Da kann der internationale Fahrgast zwar sein Fahrrad umsonst mitnehmen und einen Kaffee auf dem Gang ziehen. Nur, ist das die große Leistung für einen zukunftssträchtigen Standort Schleswig-Holstein?

(Beifall bei CDU und FDP)

Erstaunt war ich bei den Straßenbauankündigungen. Früher stand immer drin, bis 2011, dann kann man von Lübeck durchgehend über die Elbe fahren. Jetzt haben Sie sich beschieden; da steht nur noch zu lesen, dass der Abschnitt bis Segeberg 2007 fertig sein soll. Sehr vorsichtig. Kommt da schon Kritik auf?

Sehr vage waren auch die Aussagen zum Ausbau von Häfen und Flughäfen. Die Mittel werden von der EU nicht kommen. Ich weiß nicht, wie wir die angekündigten Maßnahmen überhaupt durchsetzen wollen. Es sieht äußerst kritisch aus.

Ich fasse zusammen: Die Situation ist kritisch und wir sollten sie selbstkritisch aufnehmen, nicht nur um zu mäkeln, sondern um daraus die richtigen Maßnahmen abzuleiten und dann im nächsten Jahr bestimmte Maßnahmen gemeinsam zu tragen und den Bürgern zu vermitteln. Mit Schönfärberei kriegen wir nichts mehr hingebakken.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat Herr Abgeordneter Bernd Schröder.

Bernd Schröder [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich zum Wirtschaftsbericht der Landesregierung Stellung nehme, lassen Sie mich eine Feststellung vorausschicken: Die deutsche **Wirtschaft** befindet sich, insgesamt betrachtet, nach wie vor in einer gesunden **Aufschwungphase**.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Zu diesem Ergebnis kommen nicht nur die Einschätzungen der Bundesregierung, sondern auch die Pro-

gnosen der führenden und unabhängigen Wirtschaftsforschungsinstitute, die der Bundesregierung übrigens durchweg bescheinigen, mit ihrer Wirtschafts- und Finanzpolitik wichtige Impulse für Wachstum und Stabilität gegeben zu haben. Natürlich gibt es - wenn man einzelne **Branchen** herausnimmt - Entwicklungen, die uns alles andere als zufrieden stellen können. Das gilt beispielsweise - da hat der Kollege Eichelberg Recht - für das Baugewerbe oder auch für die wirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern. Dies aber zum Anlass zu nehmen, von einer insgesamt schlechten oder gar bedrohlichen wirtschaftlichen Entwicklung zu reden, ist unverantwortliche Schwarzmalerei.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Aber das ist ja die altbekannte Praxis der Oppositionsparteien. Meine Damen und Herren von der Opposition, mit Ihren Niedergangsszenarien, denen jeder Realitätsbezug fehlt, sind Sie dabei, der Wirtschaft und dem Standort Deutschland zu schaden.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD - Widerspruch bei der CDU)

Auch in Schleswig-Holstein sind Sie wieder dabei - das haben wir heute erlebt -, die ausgezeichneten Leistungen unserer Wirtschaft madig zu machen und die Konjunktur kaputtzureden.

(Beifall bei der SPD - Widerspruch bei der CDU)

Man muss das in aller Deutlichkeit sagen. Das haben die **Arbeitnehmer** und **Unternehmer** in diesem Land, die auch im vergangenen Jahr wieder Beachtliches geleistet haben, nicht verdient.

(Beifall bei SPD und SSW - Martin Kayenburg [CDU]: Was für einen Bericht haben Sie eigentlich gelesen? Da ist ja die Regierung noch objektiver!)

Natürlich ist klar, weshalb Sie Schreckensmeldungen über die schleswig-holsteinische Wirtschaft verbreiten und sich dabei von den Fakten überhaupt nicht beirren lassen. Ihnen fehlt es doch in Wirklichkeit an überzeugenden wirtschaftspolitischen Konzepten

(Lachen des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

und es treibt Sie der Neid auf die Leistungen, die die **Landesregierung** mit ihrer Wirtschafts- und vor allem mit ihrer Technologiepolitik in den vergangenen Jahren gemeinsam - ich betone: gemeinsam - mit Unternehmen, mit innovativen Neugründern und Dienstleistern und mit den Arbeitnehmern erfolgreich umgesetzt hat. Unter Ihrer Regierung hat es in 80er-Jahren

(Bernd Schröder)

weder eine Technologie- noch eine Regionalpolitik gegeben.

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

Meine Damen und Herren von der Opposition, wie Sie es auch drehen und wenden wollen - Sie werden am Ende nicht bestreiten können, dass sich das Ergebnis unserer Politik in Schleswig-Holstein sehen lassen kann.

(Beifall bei der SPD)

Ich möchte mich daher für den Bericht bei Wirtschaftsminister Bernd Rohwer und seinen Mitarbeitern herzlich bedanken.

(Beifall bei SPD und SSW)

Wenn ich bei diesem Dank bin, lassen Sie mich einige kleine Wünsche in Bezug auf die **Form des Berichts** äußern. Wenn es richtig ist, dass die Wirtschaft in unserem Lande zu zwei Dritteln aus Dienstleistungen besteht, wäre es hilfreich und schön, wenn die Grafiken in diesem Bereich entsprechend zusammengefasst werden könnten.

Vorbildlich gelöst finde ich demgegenüber die erstmalige Darstellung aller Fördermaßnahmen für den Mittelstand, das heißt für die wichtigsten Unternehmen in unserem Lande. Das dient eindeutig der Transparenz und ist sicherlich eine große Hilfe. Herzlichen Dank für diese Anlage!

Natürlich wird niemand, weder in der Landesregierung noch in meiner Fraktion, behaupten, es gebe in der Wirtschaft Schleswig-Holstein keine Schwachstellen und keine Bereiche, die uns Sorgen machen. Das gilt bei uns - wie auch zuvor erwähnt - bundesweit vor allem für die **Baubranche**. Die Schwäche in diesem Sektor ist kein Problem, das wir ausschließlich in Schleswig-Holstein haben, das hausgemacht wäre. Gleichwohl bleibt es bedauerlich, dass die Lage im Baubereich flau ist und dass die Arbeitslosigkeit anders im Landesdurchschnitt nicht zurückgegangen, sondern gestiegen ist.

Eine Ursache hat dieser Anstieg, der unsere besondere Aufmerksamkeit verdient, weil sie nur mit politischen Mitteln bekämpft werden kann, vor allem in den zu billigen, nicht tariflich entlohnten Arbeitskräften. Daher müssen wir darüber nachdenken, was wir tun können, um diejenigen Unternehmen, die Tariflöhne zahlen, zu bevorzugen. Beispielsweise wäre zu überlegen, ob wir bei öffentlichen Vergaben von Land und Kommunen nicht die **Tariftreue** vorschreiben sollten.

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

Einige von uns haben vor wenigen Tagen bei der Jahrestagung des Bauindustrieverbandes mitbekommen, wie ernst die Sorgen in der Bauindustrie sind. Der Innenminister hat in einer bemerkenswerten Rede etliche Ansätze aufgezeigt, wie wir hier gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten suchen können. Ich möchte das hier nicht im Einzelnen aufführen. Auch die Anhörung im Wirtschaftsausschuss und die Diskussion, die wir noch führen müssen, machen deutlich, dass wir gerade diesem Bereich verstärkt unter die Arme greifen und hier gemeinsam nach Lösungen suchen müssen.

(Beifall bei SPD und SSW)

Natürlich gibt es in der Wirtschaftspolitik unseres Landes noch Baustellen, auf denen hart gearbeitet werden muss; das werden wir auch tun. Das ändert aber nichts an der Tatsache, die man in einem Satz zusammenfassen kann: Schleswig-Holsteins Wirtschaft ist ausgesprochen zukunftsorientiert. Seine Unternehmen zählen zu den innovativsten und gründungsfreundlichsten in ganz Deutschland.

Wir alle wissen, dass die Wachstumseuphorie in Zukunftsbranchen wie der Internetwirtschaft einer kühlen Ernüchterung gewichen ist. Diese Entwicklung betrifft beinahe alle **Hightech-Unternehmen**. Die neu gegründeten Startups müssen erkennen, dass auch für sie die alten ökonomischen Gesetze gelten. Die Einbrüche am neuen Markt seit Mitte vergangenen Jahres haben ihre Auswirkungen natürlich auch auf die schleswig-holsteinische Wirtschaft mit ihrem überdurchschnittlich hohen Anteil an Hightech-Unternehmen gehabt.

(Lothar Hay [SPD]: Sehr gut!)

Dennoch beschreibt der Wirtschaftsbericht der Landesregierung die Lage völlig korrekt. Der Anteil der technologieorientierten Unternehmen in unserem Land ist ausgesprochen hoch. Das gilt insbesondere für die Unternehmen der Informations- und Kommunikationstechniken, der Umwelttechnik und der Biotechnik. Auch im vergangenen Jahr lag Schleswig-Holstein bei den Unternehmensneugründungen bundesweit in der Spitzengruppe. Noch nie zuvor sind so viele Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein durch Neugründungen geschaffen worden wie im vergangenen Jahr.

Nun beklagen Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, dass die Wirtschaft in Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr weniger stark gewachsen ist als im Bundesdurchschnitt. Diese Feststellung ist natürlich zutreffend. Ich will auch erklären: Auch ich hätte mir gewünscht, dass für **Schleswig-Holstein** ein höheres **Wirtschaftswachstum** nachgewiesen worden wäre. Aber dass Schleswig-Holstein mit seinem Wirtschaftswachstum unter dem Bundesdurchschnitt gele-

(Bernd Schröder)

gen hat, gibt zu dramatischen Schlussfolgerungen, die Sie daraus ziehen, nun wahrlich keinen Anlass. Denn wie Sie wissen, ist das Bruttoinlandsprodukt Schleswig-Holsteins im Jahr davor überdurchschnittlich stark gewachsen. Eine sich daran anschließende flachere Aufwärtsbewegung ist für die Fachleute weder ungewöhnlich noch dramatisch, zumal es für den abgeschwächten Aufwärtstrend eindeutige und klar einzugrenzende Erklärungen gibt, beispielsweise die Produktionsausfälle im Energiebereich im vergangenen Jahr und natürlich auch die Schwäche im Baugewerbe, die wir eben besprochen haben.

Ich empfehle Ihnen, meine Damen und Herren von der Opposition, statt über das im vergangenen Jahr unterdurchschnittliche Wachstum zu jammern, sich einmal den **Trend des Wirtschaftswachstums** in den vergangenen Jahren insgesamt anzusehen. Ein Blick in die Statistik genügt, um festzustellen, dass sich - längerfristig betrachtet - Schleswig-Holsteins Wirtschaft ganz ausgezeichnet entwickelt hat.

(Martin Kayenburg [CDU]: Im Vergleich zu den anderen Bundesländern?)

Allein in den vergangenen neun Jahren lag sie mit ihrem Wachstum viermal über dem Bundesdurchschnitt.

(Martin Kayenburg [CDU]: Aber das ist unter 50 %, lieber Freund!)

- Herr Kayenburg, erzählen Sie das doch einmal den Menschen draußen, statt sie mit Ihrer Schwarzmalerei über die künftige Entwicklung dieses Land schlechtzureden,

(Zuruf des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

und ändern Sie endlich einmal die alten, jedes Jahr von Ihnen wiederholten Rituale.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Sie sollten wirklich einmal über Ihren Schatten springen. Damit würden Sie nicht zuletzt auch den jungen Menschen Mut machen, sich nicht nur einen **Ausbildungsplatz** zu suchen. Davon bietet die **Wirtschaft** in Schleswig-Holstein dankenswerterweise eine ausreichende Zahl an. Ich sage der Wirtschaft und gerade auch dem Mittelstand an dieser Stelle Dank für diese Bereitschaft, jungen Menschen eine Zukunftsperspektive zu bieten.

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

Zusammenfassend kann zum Wirtschaftsbericht der Landesregierung gesagt werden, dass er die wirtschaftliche Realität in unserem Land zutreffend wie-

dergibt. Wir und natürlich auch die Landesregierung wissen genau, dass es in der Politik und in der Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und den Arbeitnehmerorganisationen noch viel zu tun gibt, um Schleswig-Holsteins Wirtschaft auf Wachstumskurs zu halten und zu stärken. Aber wir wissen auch, dass inzwischen - nicht zuletzt durch die aktive **Wirtschaftspolitik** - viel erreicht wurde. Schleswig-Holstein liegt im Bundesvergleich weit vorn, weiter als je zuvor, und wir haben gemeinsam mit der Wirtschaft gute Voraussetzungen und Chancen erarbeitet, sodass wir unsere Position auch durchaus weiter ausbauen können.

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

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Auf der Tribüne begrüße ich jetzt die Besuchergruppe der Integrierten Gesamtschule Lütjemoor/Norderstedt.

(Beifall)

Das Wort erteile ich jetzt der Frau Abgeordneten Aschmoneit-Lücke.

Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kollege Schröder, ein Wort zur **Bauwirtschaft** vorab. Sie haben die Probleme angesprochen. Wir sind uns über die Probleme einig, aber wenn Sie die öffentliche Hand und die **Tariftreue** ansprechen, sollten Sie vielleicht auch einmal darauf zu sprechen kommen, dass sich gerade die Kommunen und die öffentlichen Hände bisher eben nicht daran gehalten haben. Es gibt zahlreiche Beispiele dafür.

Im Übrigen möchte ich auch noch einmal die Frage der Zahlungsmoral der öffentlichen Hände ansprechen. Die bringt nämlich die kleinen Betriebe in erhebliche Schwierigkeiten.

(Beifall bei FDP, CDU, SSW sowie vereinzelt bei der SPD)

Dann noch ein Wort zu dem, was der Herr Minister hier mit Blick auf die Opposition ausgeführt hat. Herr Minister, ich muss Ihnen sagen, Sie sind manchmal doch sehr überzeugend, aber bei dem, was Sie heute zur Opposition gesagt haben - dass wir keine Vorschläge hätten -, fand ich Sie überhaupt nicht überzeugend. Sie wirkten in der Situation auch nicht überzeugend.

(Heiterkeit und Beifall bei FDP und CDU)

(Christel Aschmoneit-Lücke)

Aber das habe ich dann eigentlich auch als ein gutes Zeichen für uns gewertet.

Meine Damen und Herren, die Regierung legt uns wieder einmal einen vermeintlichen Erfolgsbericht vor mit der üblichen Botschaft: Schleswig-Holstein ist wirtschaftlich vorn und alles, was nicht so schön aussieht, geht erstens vorüber und liegt zweitens nicht in der Verantwortung der Landesregierung.

(Zuruf des Abgeordneten Lothar Hay [SPD])

Sie meinen, wenn man es nur oft genug wiederholt, dann glauben die Menschen es hoffentlich irgendwann. Auf jeden Fall aber glaubt es die Landesregierung und das ist in der Tat wahrscheinlich das größte wirtschaftspolitische Problem, das wir haben.

Herr Kollege Schröder, Sie haben in unsere Richtung von unverantwortlicher Schwarzmalerei gesprochen; ich spreche an Ihre Adresse von unverantwortlicher Schönfärberei.

(Beifall bei FDP und CDU)

Ein Beispiel für diese Geisteshaltung - ich zitiere aus dem Bericht -:

„Erfreuliches Ergebnis für Schleswig-Holstein war, dass das neue Ziel-2-Gebiet - im Gegensatz zu fast allen anderen Ländern - mit rund 860.000 Einwohnern deutlich umfangreicher ist als die bisherigen Gebiete der EU-Strukturförderung.“

Erfreulich nennt der Wirtschaftsminister es, dass die EU in Schleswig-Holstein deutlich mehr Gebiete mit schwerwiegenden Strukturproblemen erkennt als bisher. Wirklich erfreulich wäre es, wenn die Wirtschaftspolitik zum **Abbau der Strukturprobleme** beigetragen hätte. Das hat sie aber offensichtlich leider nicht.

Im letzten Jahr fiel **Schleswig-Holstein** beim **Wachstum** erheblich zurück. In der Aktuellen Stunde führte die Landesregierung aus, dies liege nur daran, dass die konjunkturelle Entwicklung Schleswig-Holsteins der Bundeskonjunktur hinterherlaufe. Das Wachstum seit 1991 zeigt aber, dass Schleswig-Holstein unterdurchschnittlich wächst: 9,4 % im Vergleich zu 11,8 % für Westdeutschland und 14,8 % für Deutschland.

Um es ganz deutlich zu sagen: Die Schere geht auseinander. Das ist ja das Problem. Natürlich gibt es zwischendurch einmal einen Wachstumsschub. Aber wenn Schleswig-Holstein auf lange Sicht immer im Wachstum hinterherhinkt, dann geht die Schere auseinander. Das ist doch das wirkliche Problem in Schleswig-Holstein.

(Beifall bei FDP und CDU)

Das ist eben leider kein Zeichen für eine Boomregion, auch wenn die Landesregierung, wenn der Herr Wirtschaftsminister dies hier immer wieder so darstellen werden.

Die weiteren Kennzahlen werden pro 1.000 Einwohner angegeben. Warum fehlt das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes pro Kopf? Ich habe diese Zahl immer wieder angemahnt. Das ist nämlich der wesentliche Indikator für die Entwicklung der wirtschaftlichen Leistungskraft und des Wohlstandes einer Volkswirtschaft.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das weiß er auch!)

Nimmt man nur das **Bruttoinlandsprodukt**, dann ist China die stärkste Wirtschaftsnation der Welt, auch was das Wachstum angeht. Pro Kopf sieht das allerdings etwas anders aus. Die Ostasienreisen der Landesregierung sollten sie für diese Zusammenhänge sensibel gemacht haben. Manchmal gibt eben Nichtgesagtes mehr Auskunft als Ansprochenes.

Eine **Kennzahl** sollte uns zu denken geben: Der Wirtschaftsbereich Landwirtschaft, Forsten und Fischerei hat einen Anteil von 2,5 % an der Bruttowertschöpfung und beschäftigt 1,8 % der Beschäftigten. Vielleicht sollten wir diesen Zahlen Rechnung tragen und den für diesen Bereich zuständigen Anteil an Landesregierung und Landesverwaltung entsprechend verkleinern.

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

Mir fehlen im Übrigen beim Überblick über die gesamtwirtschaftliche Lage differenzierte Aussagen zur Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes. Wo sind die Daten für Investitionen und Staatsverbrauch im **Ländervergleich**? Sie gäben uns ein besseres Bild der Entwicklung unseres Landes als die alleinige Angabe der erfreulichen Daten der Existenzgründungen.

Existenzgründungen sind - darüber sind wir uns einig - äußerst wichtig, sie allein reichen aber nicht aus. Das zeigt auch der Vergleich der Neugründungen mit dem Beschäftigungswachstum. Bei den Nettoneugründungen pro 1.000 Einwohner liegt Schleswig-Holstein im Jahr 2000 im Ländervergleich auf dem dritten Platz. - Sehr schön! Beim Wachstum der Erwerbstätigkeit schlägt sich das leider nicht nieder; dort liegt unser Land ziemlich weit hinten.

Herr Minister, ich weiß, dass mein Kollege Dr. Garg, der mich in der letzten Zeit zweimal im Wirtschaftsausschuss vertreten hat, nach den Auswirkungen dieser **Neugründungen** auf die **Finanzkraft im Land** gefragt hat. Sie hatten daraufhin Zahlen zugesagt. Wenn ich es richtig sehe, haben wir diese Zahlen von Ihnen

(Christel Aschmoneit-Lücke)

bisher nicht bekommen. Ich fürchte, dass eben die Auswirkungen dieser Existenzgründungen in der Finanzkraft des Landes auch nicht nachzuweisen sind. Vielleicht liegt das ja daran, dass Neueintragungen ins Handelsregister auch steuerrechtlich erzwungene Rechtsformwechsel erfassen, die das Produktionspotenzial des Landes nicht erhöhen.

Es ist nicht gelungen, die guten Zahlen der Neugründungen in entsprechendes Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum umzumünzen. Das ist kein Zeichen erfolgreicher Wirtschaftspolitik.

(Beifall bei FDP und CDU)

Die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes erkennen das selbstverständlich auch. 75 % der Menschen in unserem Land bewerten die Leistungen der Wirtschaftspolitik als hochgradig mangelhaft. Bei den SPD-Wählerinnen und -Wählern sind es stattliche 65 %. Diese Zahlen sprechen für sich.

Beschäftigungswachstum entsteht, wenn kleine und mittelständische Unternehmen mehr Freiräume bekommen, denn der Mittelstand ist das Rückgrat unserer Wirtschaft - in Schleswig-Holstein noch mehr als in anderen Ländern. Doch mehr Freiräume sind nicht in Sicht. Dafür bekommen wir eine verschärfte Mitbestimmung. Alle Förderprogramme können den Schaden nicht ausgleichen, den die mittelstandsfeindliche Wirtschaftspolitik im Bund verursacht.

(Beifall bei FDP und CDU)

Die Verschärfung arbeitsrechtlicher Vorschriften zementiert unsere Arbeitsmärkte immer stärker und droht das Wachstumspotenzial.

(Martin Kayenburg [CDU]: So ist das!)

Hier liegt der Ansatzpunkt für wachstumsorientierte Wirtschaftspolitik. Der Wirtschaftsminister hat es zumindest versucht. Aber die Landesregierung hat ihn mit seiner Initiative gegen mittelstandsfeindliche Regelungen im Regen stehen lassen. So viel zur wirksamen Förderung der kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Ich möchte ein Beispiel für die Entwicklungstendenzen aufgreifen, den **Tourismus**. Die Fremdenverkehrsentensität zeigt, welche Bedeutung der Tourismus für unser Land hat. In der Liste der beliebtesten Reiseziele ist Schleswig-Holstein bedauerlicherweise hinter Mecklenburg-Vorpommern zurückgefallen. Im Licht der hohen Bedeutung des Tourismus für Schleswig-Holstein muss uns der Abstieg hinter Mecklenburg-Vorpommern beunruhigen, denn eine Trendwende ist nicht in Sicht - leider. Umsätze und Beschäftigung sinken.

Die Antwort der Landesregierung ist TASH. Hoffen wir, dass der Rechtsformwechsel in der Tourismuspolitik Früchte trägt. Die Hoffnung stirbt bekanntlich immer zuletzt.

Der Wirtschaftsbericht 2000 ist kein Ausweis erfolgreicher Wirtschaftspolitik, sondern Schönfärberei. Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum sowie die wachsende Abhängigkeit von Bundes- und EU-Fördermitteln zeigen es deutlich: Schleswig-Holstein fällt im **Wettbewerb der Regionen** zurück. Wir leisten den Menschen unseres Landes einen Bärendienst, wenn wir diese Entwicklung schönreden, um uns so vor den notwendigen Reformen zu drücken.

Lassen Sie mich zum Schluss noch einen Blick auf die Finanzlage dieses Landes werfen. Die **Finanzdaten** sprechen auch hinsichtlich der Wirtschaftskraft des Landes eine sehr deutliche, und zwar eine unbestechliche und eine außerordentlich traurige Sprache. Die Spirale dreht sich in diesem Land nach unten. Das gibt ernsthaften Anlass zur Sorge.

(Beifall bei FDP und CDU)

Ich spreche übrigens fast niemandem in diesem Haus und auch in der Regierung den ernsthaften Sparwillen ab. Aber Sparen oder auch der Wille allein dazu reichen bekanntlicherweise nicht aus, solange es keine Perspektive hin zu einer besseren Entwicklung gibt. Das gilt übrigens auch für Optimismus, Autosuggestion oder Schönrederei. Dies kann nur helfen, wenn der Trend ohnehin nach oben geht.

(Beifall bei der FDP)

Es reicht nicht, dass man die Augen schließt und sagt, es wird besser. Die Landesregierung kommt mir vor wie der überschuldete Familienvater, der seinen Kindern eine rosige Zukunft verspricht, während er ihnen das Taschengeld kürzt und gleichzeitig die eingehenden Mahn- und Vollstreckungsbescheide unter das Bett schiebt. Ich kenne das aus meinem beruflichen Bereich. In der Regel empfehle ich in solchen Fällen Schuldnerberatung, und zwar sofort.

(Beifall bei FDP und CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Hentschel das Wort.

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

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es gehört zu den selbstverständlichen Ritualen, dass die Regierung erklärt, dass die Wirtschaftspolitik erfolgreich ist, und die Opposition erklärt, dass

(Karl-Martin Hentschel)

die Regierung versagt hat. Ich glaube allerdings, das uns weder das eine noch das andere weiterhilft. Wir brauchen weder Schönrede noch großmäulige Behauptungen, dass mit der Opposition alles besser würde. Stattdessen brauchen wir eine realistische Bestandsaufnahme der Stärken und Schwächen, um daraus die notwendigen Konsequenzen zuziehen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
und der Abgeordneten Christel Aschmoneit-
Lücke [FDP])

- Ich bedanke mich für den Beifall, Frau Aschmoneit-Lücke.

Für ein Land, das noch vor gut einem Jahrzehnt überwiegend durch Landwirtschaft und Werften geprägt war, gibt es bemerkenswerte Erfolge, wobei ich die Schwächen gar nicht verkenne. Wenn wir beides zusammenfassen, müssen wir feststellen: Schleswig-Holstein befindet sich in dem letzten Jahrzehnt in einem dramatischen Strukturwandel. Dieser **Strukturwandel** der Wirtschaft Schleswig-Holsteins ist noch keineswegs abgeschlossen.

(Dr. Trutz Graf Kerssenbrock [CDU]: Der wird nie abgeschlossen sein!)

Wenn man die wirtschaftspolitischen Ziele der Landesregierung an wichtigen Eckdaten misst, stellt man fest, dass es durchaus wichtige **Erfolge** gibt. Dazu gehörten in den letzten Jahren der Abbau der Arbeitslosigkeit. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat mit 826.700 im August 2000 einen Höchststand erreicht.

Wir können auch stolz auf den Ausbildungsbereich sein. Trotz aller Schwierigkeiten hat es Schleswig-Holstein geschafft - auch in den ganzen letzten schwierigen Jahren -, immer genügend Ausbildungsplätze für alle Jugendlichen zur Verfügung zu stellen. Das war ein großer Kraftakt, eine große Leistung der Wirtschaft und der Landesregierung, die die Kampagnen organisiert hat. Dafür müssen wir uns bei allen Akteuren immer wieder bedanken.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
FDP und vereinzelt bei der SPD)

Dazu gehört auch - das erwähne ich immer wieder -, die Initiative „Migranten schaffen zusätzliche Lehrstellen“. Für die Integration unserer ausländischen Mitbürger, die wir notwendig brauchen - darin sind sich glücklicherweise mittlerweile alle Parteien einig -, ist die Integration in den Arbeitsmarkt mit zentrales Element. Deswegen sind diese Aktivitäten von großer Bedeutung und sollten ausgebaut werden.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
und des Abgeordneten Rolf Fischer [SPD])

Auch bei der Zahl der Existenzgründungen - das ist ein wichtiger Indikator - liegt Schleswig-Holstein weiter vorn. Einer der Kernpunkte der Wirtschaftspolitik der Landesregierung ist folgender Punkt. Ich halte die Konzentration auf die Ansiedlung von neuen Sektoren, von Technologiebetrieben in den unterschiedlichsten Bereichen, angefangen bei der Biotechnologie über die Informationstechnologie bis hin zu den regenerativen Energien und den Umwelttechniken, die von großer Bedeutung sind - in einigen Bereichen ist Schleswig-Holstein mittlerweile sogar führend -, für richtig.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
und des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Der Kollege Eichelberg hat gesagt, wir müssten uns nicht immer neue Ziele setzen. Weiter hat er gesagt, wir müssten uns auf wenige Maßnahmen und Bereiche konzentrieren. - Lieber Kollege Eichelberg, dazu will ich Folgendes sagen. Erstens müssen wir uns immer neue Ziele setzen. Ich glaube, es ist notwendig, immer wieder eine **Bestandsanalyse** zu machen, nachzukorrigieren, neue Ziele zu setzen. Das ist ein ständiger Prozess. Zweitens ist es richtig, sich auf wenige Maßnahmen und Bereiche zu konzentrieren. Wenn Sie dies aber fordern, erwarte ich von Ihnen, dass Sie sagen, auf welche.

Die Landesregierung hat bestimmte Ziele und Konzentrationen im Bereich der Wirtschaftspolitik. Sie ist eindeutig nicht darauf ausgerichtet, Konzerne in der Hoffnung nach Schleswig-Holstein zu holen, dass irgendjemand hier eine Filiale eröffnet - wie es in früheren Zeiten Schwerpunkt war, häufig auch erfolglos -, sie ist auch nicht darauf ausgerichtet, auf Krampf und Teufel alles zu subventionieren und zu erhalten, was besteht, sondern eindeutig darauf, neue, innovative Betriebe nach Schleswig-Holstein zu holen beziehungsweise Betriebsgründungen durch junge Unternehmer in diesen Bereichen zu fördern. Da liegt die Zukunft. Es ist notwendig, hier den Strukturwandel voranzubringen und nicht immer sozusagen das Bestehende zu bewahren.

Die **Entwicklung des Strukturwandels**, dieser Schwerpunkt der Landesregierung - für den beinahe symbolhaft der jetzige Wirtschaftsminister steht -, ist das, womit Sie sich inhaltlich auseinander setzen müssen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Opposition. Wollen Sie das so? Finden Sie, dass das die richtige Linie ist? Oder finden Sie, dass das eine falsche Linie ist? - Dann sagen Sie, welches Ihre Alternative ist.

(Uwe Eichelberg [CDU]: Wirtschaftswachstum!)

(Karl-Martin Hentschel)

Nur zu erzählen, die Wirtschaftsdaten reichten Ihnen nicht aus, sie seien nicht wunderbar genug - das können wir alle tun -, ohne zu sagen, welche Schwerpunkte Sie neu setzen wollen, ist etwas wenig, liebe Damen und Herren von der Opposition.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Holger Astrup [SPD] und Lothar Hay [SPD])

Der Bereich der **regenerativen Energien**, der uns Grüne natürlich besonders am Herzen liegt, hat in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren einen dramatischen Aufschwung genommen.

Er hat einen solchen Aufschwung genommen, dass die regenerative Energiewirtschaft, von der immer gesagt worden ist, sie sei eine wirtschaftlich unbedeutende Nische, in den beiden strukturschwachen Kreisen an der Westküste, Nordfriesland und Dithmarschen, mittlerweile zu einem der führenden Wirtschaftssektoren geworden ist, der die Konjunktur in diesen Bereichen trägt

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

und auch neue Arbeitsplätze geschaffen hat. Es ging so weit, dass die durch die Pleite gegangene Werft in Husum verloren gegangenen Arbeitsplätze durch Arbeitsplätze im Bereich der Windenergieproduktion ersetzt werden konnten. Dieser Bereich hat große Exportchancen und führt mittlerweile in aller Welt Vertragsverhandlungen.

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

Es ist auch kein Zufall, dass die Firma farmatic biotech energy aus Nortorf, eine Firma, die Biogasanlagen entwickelt und baut und in einem weiteren Schritt Verfahren entwickelt, nach denen Biogas in Erdgasqualität hergestellt werden kann, gerade jetzt an die Börse gegangen ist. Dies sind Entwicklungen, die von der Landesregierung mit Recht unterstützt und vorangetrieben werden. Ich bitte die Opposition, die sich immer gegen diese Politik gewandt hat, Alternativen zu benennen.

Frau Aschmoneit-Lücke, Sie verlangen ein notwendiges **Umsteuern bei den Reformen**. „Notwendiges Umsteuern bei den Reformen“ ist eine wunderbare Worthülse. Sie haben auch eine wunderbare Analyse der Situation gebracht, aber nicht gesagt, was Sie unter Umsteuern bei den Reformen verstehen.

(Dr. Ekkehard Klug [FDP]: Sie hat ganz konkrete Punkte genannt!)

Sie sagen nicht, in welchen anderen Bereichen das Geld eingesetzt werden soll.

In einem einzigen Punkt stimme ich Ihnen zu: Ein Wirtschaftssektor, der 1,8 % der Wirtschaftskraft des Landes ausmacht, die Landwirtschaft, kann nicht die Masse der Fördermittel bekommen. Das ist ein berechtigter Punkt, den ich allerdings auch als Appell an die Opposition richte. Dies wird nämlich von der großen Oppositionspartei nicht gerade befördert, sondern sie erweist sich bei allen Strukturveränderungen, die von der Regierung vorangetrieben werden, geradezu als Bremser.

(Heinz Maurus [CDU]: Wer ist denn der Bremser hier im Land?)

Ich bedanke mich für einen Punkt, nämlich den, dass Herr Eichelberg darauf hingewiesen hat, dass die notwendigen Investitionen im Verkehrsbereich noch zu straßenlastig sind und im Bereich der Schienenstrecke zu wenig passiert.

(Uwe Eichelberg [CDU]: Das habe ich nicht gesagt!)

Das ist richtig. Ich habe es immer bedauert, dass die Mittel, die die Bundesregierung als Investitionsmittel für Schleswig-Holstein bereitstellt, im **Straßenbereich** quotiert sind. Das heißt, alle Bundesländer erhalten ihren gerechten Anteil, im **Schienenbereich** jedoch sind die Mittel nicht quotiert. In den letzten Jahren ist die Masse der Mittel für die Hochgeschwindigkeitsstrecken in Nordrhein-Westfalen, Bayern oder in den Ausbau des Bahnhofs in Berlin geflossen,

(Zuruf des Abgeordneten Lothar Hay [SPD])

während die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Schleswig-Holstein vernachlässigt wurden. Das ist ein Punkt, an dem wir kämpfen. Wir haben zum ersten Mal bei der Anmeldung zum neuen Bundesverkehrswegeplan eine ganze Reihe neuer Schienenverkehrsvorhaben in Schleswig-Holstein angegeben. Auch das ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft dieses Landes, für den ich mich beim Verkehrsminister bedanke.

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

Mein Resümee: Schleswig-Holstein befindet sich im Strukturwandel. Er ist nicht leicht, sondern immer schwierig umzusetzen. Als Beispiel möchte ich anführen, dass sich unsere Fraktion kürzlich in Malmö angesehen hat, wie es dort gehandhabt wird. Dort wurde ein radikaler Strukturwandel vorgenommen. Die Werftenhilfe wurde eingestellt - ein Punkt, der für die ganze Region sehr schmerzlich war - und es wurde mit voller Kraft auf neue Technologien, auf den Bau einer

(Karl-Martin Hentschel)

neuen Universität, auf neue Wirtschaftszweige gesetzt. Mittlerweile spricht man von einem neuen Boom in dieser Region.

Das zeigt, dass Wirtschafts- und Strukturwandel nicht immer leicht umzusetzen sind und damit einhergehen, dass alte Strukturen nicht weiterentwickelt, sondern schwächer werden. Es funktioniert aber nur, wenn man die neuen, die zukunftssträchtigen Sektoren mit aller Kraft stärkt. Nur dann wird der Strukturwandel erfolgreich sein, nur dann kommt man voran. Deswegen sage ich noch einmal: Der Wirtschaftsminister steht genau an dem Punkt, den Strukturwandel im Bereich neuer Technologien voranzutreiben. Ich halte das für die Chance Schleswig-Holsteins. Vonseiten der Opposition habe ich keine Alternative dazu gehört. Deswegen bedanke ich mich beim Wirtschaftsminister für die Arbeit und wünsche ihm weiterhin viel Erfolg im Interesse des Landes.

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

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Harms.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon in der Debatte zum letzten Wirtschaftsbericht wies ich darauf hin, dass das alles übertragende Problem der **Arbeitslosigkeit** das entscheidende Problem unserer Gesellschaft ist. Damals wurde ein Wirtschaftswachstum von rund 2 % erwartet. Die Realität hat uns nun eingeholt; wir mussten eine geringere Steigerung des Wirtschaftswachstums feststellen. Es reicht in keinem Fall aus, um beschäftigungswirksame Effekte auszulösen. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit liegt in erster Linie im demographischen Faktor begründet und resultiert natürlich auch aus den Initiativen der Landesregierung auf dem zweiten Arbeitsmarkt. Dies ist sehr zu begrüßen, doch der Idealzustand wäre, wenn vornehmlich die wirtschaftliche Entwicklung dazu beitrüge, Arbeitsplätze zu schaffen.

(Beifall beim SSW, vereinzelt bei der SPD und Beifall des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Dieses Ziel haben wir nicht erreicht.

Ich möchte nicht auf alle Branchen im Einzelnen, sondern nur auf den **Tourismus** eingehen.

Auch in diesem Jahr sind die Beschäftigtenzahlen im Tourismus erheblich zurückgegangen. Angesichts des Rückgangs um 5,1 % wird deutlich, dass der Tourismus in Schleswig-Holstein nicht mehr zu den Be-

schäftigungsmotoren gehört. Wir haben uns zwar auf einem hohen Niveau eingepegelt, aber ein Fortschritt ist derzeit nicht erkennbar. Wir können nur hoffen, dass die Aktivität der Tourismus Agentur Schleswig-Holstein mittelfristig zu den Erfolgen führt, die wir uns alle wünschen. Grundlage wird dabei weiterhin sein, ob es uns gelingt, das Ferienland Schleswig-Holstein als Einheit zu vermarkten, und ob es gelingt, vorhandene Quartiere auch buchbar zu machen. Mit dem Zustand, dass unsere Quartiere nicht in Reisebüros zu buchen sind, muss endlich Schluss sein.

(Beifall des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Ich glaube, die Tourismus Agentur Schleswig-Holstein ist auf einem guten Weg, dieses Ziel zu erreichen.

(Günter Neugebauer [SPD]: Das wollen wir hoffen! - Beifall bei der SPD)

Die Aktivitäten der Tourismus Agentur Schleswig-Holstein werden sich aber vornehmlich auf das derzeit vorhandene Angebot richten. Um einen nachhaltigen Fortschritt im Tourismus erreichen zu können, ist es aber wichtig, mit Reiseveranstaltern über zeitgemäße touristische Projekte zu sprechen.

(Lothar Hay [SPD]: Sehr gut!)

Sauberes Wasser, gute Luft und nette Menschen wissen wir alle und auch die Urlauber im Land zu schätzen.

(Zuruf von der SPD: Und besseres Wetter!)

Dies sind aber Faktoren, die vom Gast quasi am Rande mitgenommen werden. Will man neue Gäste gewinnen und die alten an Schleswig-Holstein binden, so muss man sich auch neuen Entwicklungen stellen.

(Beifall des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Als Stichworte seien hier genannt: Animation, alle Angebote unter einem Dach, wetterunabhängige Angebote und so weiter.

Wer touristisch weiterkommen will, muss sich diesen marktgegebenen Anforderungen stellen.

(Uwe Eichelberg [CDU]: Sehr richtig!)

Kommen wir zur **Regionalpolitik**. Hier hat sich die Zielrichtung der Landesregierung in den letzten Jahren völlig verändert. Während man früher noch ein Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume hatte, um die Strukturnachteile, die zweifellos bestehen, abzufedern, haben wir heute ein Regionalprogramm, das sich auch auf die Regionen im Land bezieht, denen es wirtschaftlich gut geht. Dass nun vorwiegend einzelne Projekte bewertet werden und bei

(Lars Harms)

der Vergabe von Mitteln nicht mehr ausschließlich nach regionalen Notwendigkeiten entschieden wird, ist in einer Hinsicht durchaus nachvollziehbar, aber ich meine, dass die Landesregierung das ganze Land zu betrachten und die ungleiche wirtschaftliche Lage zu berücksichtigen hat. Dies entlässt die einzelnen Regionen selbstverständlich nicht aus der Verantwortung, gute Projekte anzumelden. Trotzdem sind wir der Meinung, dass die Landesregierung auf jeden Fall auch regionale Aspekte berücksichtigen muss, wenn Entscheidungen über zu fördernde Projekte fallen.

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

Letztendlich kann man den Strukturwandel in einer Gesellschaft, der hier oft angesprochen wurde, nur bewältigen, wenn alle Menschen und Regionen auch die Möglichkeit dazu erhalten. Das sollte immer Hauptmaxime der Landesregierung sein, wenn es um Regionalförderung geht.

(Zuruf von der SPD: Sehr gut!)

Der SSW ist deshalb der Auffassung, dass insbesondere der **Landesteil Schleswig** weiterhin erhebliche Mittel aus der Regionalförderung benötigt.

(Beifall beim SSW)

Nicht zuletzt die Problematik um das Motorola-Werk in Flensburg hat gezeigt, wie abhängig die gesamte Region von den wenigen großen Produktionsstandorten ist.

(Beifall des Abgeordneten Uwe Eichelberg [CDU])

Wirtschaftsminister Rohwer hat laut Presse selbst darauf hingewiesen, dass sich für den Arbeitsmarkt im strukturschwachen Landesteil Schleswig neue Probleme abzeichnen. Die Landesregierung hat die Verpflichtung, sich gerade um diese Region zu bemühen. Die Arbeitslosenzahlen der Kreise Schleswig-Flensburg und Nordfriesland sehen nicht rosig aus. Auch der erneute Abbau von Bundeswehrstandorten ist gerade für den nördlichen Landesteil ein große Belastung. Gezielte Konversionsmaßnahmen sind an den betroffenen Standorten notwendig, wobei wir nach wie vor der Meinung sind, dass auch der Bund seinen Beitrag für ein Konversionsprogramm bringen muss.

(Beifall bei SSW und SPD)

Es kann nicht angehen, dass die Bundesregierung keine Verantwortung für die von ihr verursachten Strukturprobleme übernehmen will.

Voraussetzung, dass sich in den Regionen weiterhin etwas entwickeln kann, ist unter anderem auch, dass die **Verkehrsverbindungen** weiter verbessert werden.

Der Ausbau der A 20 und die damit verbundene westliche **Elbquerung** sind enorm wichtig und das sagen wir auch in der Öffentlichkeit.

(Beifall beim SSW, vereinzelt bei der SPD und Beifall des Abgeordneten Jürgen Feddersen [CDU])

Für den zukünftigen Zeitablauf ist es wichtig, die Entscheidung, ob die Elbe überquert werden soll, möglichst früh einzuleiten. Dass unsere Priorität eher auf einer Hamburg fernen und damit westküstennahen Variante liegt, ist Ihnen bekannt.

(Lothar Hay [SPD]: Sehr gut!)

Das heißeste verkehrspolitische Thema wird aber sicherlich der Flughafen Kiel-Holtenau sein. Hier möchte ich nur daran erinnern, dass der geplante **Flughafen** ein Flughafen zur Weiterentwicklung der K.E.R.N.-Region sein soll und nicht nur ein Flughafen für Kiel.

(Beifall bei SSW und SPD)

Damit ist man in der Standortfrage erst einmal ungebunden. Bei der Entscheidung, welche Standortalternative überhaupt ins Auge gefasst werden soll, ist es wichtig zu prüfen, ob ich den zukünftigen Flughafen möglichst vielfältig nutzen kann und welche Zukunftsperspektiven sich für den jeweiligen Standort ergeben.

(Unruhe - Zuruf des Abgeordneten Rolf Fischer [SPD])

Wenn man so will, sollte man für jeden infrage kommenden Standort eine Studie über die mögliche regionale Entwicklung aufstellen, um dann die Sinnhaftigkeit eines solchen Aus-, Um- oder Neubaus zu erörtern.

(Zuruf des Abgeordneten Rolf Fischer [SPD])

Ich glaube, diese sehr wichtige Entscheidung für die regionale Entwicklung der K.E.R.N.-Region sollte in keinem Fall übers Knie gebrochen werden.

(Beifall beim SSW und der Abgeordneten Jutta Schümann [SPD])

Von großer Wichtigkeit ist aber auch, dass die **schienengebundenen Verbindungen** weiter verbessert werden.

(Beifall bei SSW und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie des Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD])

Für dieses Jahr gibt es hier für mich zwei schienengebundene Projekte, die unbedingt angegangen werden müssen. Zum einen ist es der qualitative und quantitative

(Lars Harms)

tive Ausbau der Verbindung zwischen Niebüll und Tønder,

(Beifall beim SSW sowie der Abgeordneten Lothar Hay [SPD] und Jutta Schümann [SPD])

und zum anderen ist es die Beseitigung des Engpasses auf der Rendsburger Hochbrücke.

(Beifall bei SSW und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Peter Lehnert [CDU] und Joachim Behm [FDP])

Die Strecke Niebüll - Tønder hat nicht nur eine touristische Relevanz, sondern hier bestehen auch sehr gute Chancen, das ganze Jahr über noch mehr Fahrgäste und mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Eine ständige feste Verbindung zwischen Esbjerg und der Westküste bis hin nach Hamburg ist ein wichtiger Ausbau der regionalen Anbindung. Man könnte auch sagen, dies wäre Regionalförderung pur.

Auf dänischer Seite werden jetzt Anstrengungen unternommen, die Qualität der Strecke zu verbessern, und ich könnte mir vorstellen, dass das Land hier im Rahmen einer Anschubfinanzierung wichtige Hilfe leisten könnte, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beteiligten Verkehrsunternehmen weiter zu fördern. Ziel muss es auf jeden Fall sein, regelmäßige Fahrplanverbindungen auf dieser Strecke zu schaffen.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Einmal in der Woche!)

Eine vom Finanzvolumen her wesentlich größere Aufgabe ist die Beseitigung des Engpasses auf der Rendsburger Hochbrücke. Wir werden einiges schultern müssen, um hier einen Schritt voranzukommen. Bisher ist es so, dass die Jütland-Linie zwei große Engpässe hat: der **Engpass** Pinneberg/Elmshorn, der zurzeit angegangen wird, und eben der Engpass auf der Rendsburger Hochbrücke. Wir wissen alle, dass die Vorlaufzeiten, was die verkehrliche Entwicklung angeht, sehr lang sind. Daher möchte ich dringend anmahnen, dieses Projekt wirklich frühzeitig anzugehen.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Schon gestern!)

Der SSW fordert die Landesregierung dazu auf, dieses Projekt zur Anbindung des nördlichen Landesteils und Skandinavien mindestens genauso engagiert anzugehen wie das Projekt Fehmarnbelt-Querung.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Das ist reichlich spät! Das fordern wir schon lange!)

Es lassen sich sogar einige Energien von dort auf das Projekt nach Rendsburg umleiten.

(Beifall beim SSW)

Dies würden wir sehr begrüßen.

(Beifall beim SSW sowie der Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Wir sehen durchaus die Erfolge der Landesregierung in den Bereichen regenerative Energien und Biotechnologie sowie auch in vielen anderen bereits genannten Bereichen und bitten, unsere Ideen, die wir hier kurz dargestellt und skizziert haben, als die von Ihnen, Herr Minister Rohwer, geforderten konkreten Anregungen zur Entwicklung Schleswig-Holsteins zu verstehen.

(Beifall bei SSW, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Jürgen Feddersen [CDU] und Klaus Klinckhamer [CDU])

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe damit die Beratung. Es ist beantragt worden, den Bericht der Landesregierung dem Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung zu überweisen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe jetzt auf die Tagesordnungspunkte 15, 26 und 27:

Gemeinsame Beratung

a) Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW

Drucksache 15/909

b) Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“

Bericht der Landesregierung

Drucksache 15/511

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses

Drucksache 15/821

c) Verbesserung der Schadensabwehr bei Havarien - Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 15/532

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses

Drucksache 15/822

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau)

Ich erteile zunächst das Wort zu den Tagesordnungspunkten 26 und 27 der Berichterstatterin des Innen- und Rechtsausschusses, Frau Abgeordnete Schwalm.

Monika Schwalm [CDU]:

Frau Präsidentin! Ich verweise auf die Vorlagen.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Gibt es Wortmeldungen zum Bericht? - Wortmeldungen sehe ich nicht.

Wird das Wort zur Begründung des Tagesordnungspunktes 15 gewünscht? - Das ist nicht der Fall. Dann eröffne ich die Aussprache.

Das Wort hat zunächst der Herr Abgeordnete Malerius.

Wilhelm-Karl Malerius [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! In den zehn Anrainerstaaten der Ostsee leben heute zirka 70 Millionen Menschen. Die Ostseeanrainerstaaten haben einen Anteil von 5 bis 15 % an der Weltproduktion und stellen rund 20 % des Welthandels; 6 % des Welthandels wickeln sie untereinander ab.

Durch die zukünftige Osterweiterung der EU ist eine wachsende Bedeutung der Ostseeregion mit einer sehr dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung zu erwarten. Aufgrund dieser Entwicklung ist mit einer Zunahme des Container-, Fähr-, Massengut- und Tankschiffsverkehrs zu rechnen. Allein nach dem Ausbau des Hafens Primorsk in Russland wird die über die Ostsee transportierte Ölmenge von 77 Millionen t im Jahr auf 177 Millionen t steigen.

Es wird hochmoderne Schiffe geben, deren Größe nur durch die Tiefgangsbeschränkungen in der Ostsee Grenzen gesetzt sind. Daneben kann es noch lange Zeit Schiffe aus den ehemaligen Ostblockländern in sehr schlechtem Zustand geben, die zu Dumpingpreisen angeboten werden.

Die **maritime Sicherheitspolitik** der Bundesregierung erfolgt auf drei Ebenen:

erstens in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), die für weltweite Sicherheits- und Verhaltensstandards in internationalen Gewässern zuständig ist, und zwar als einzige internationale Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens;

zweitens in der Europäischen Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates geltenden Standards der IMO einheitlich umsetzen und

zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den Küstengewässern der Europäischen Union Maßnahmen der Mitgliedsstaaten erlassen kann, und

drittens auf nationaler Ebene.

Seit den schweren Schiffskatastrophen der Vergangenheit, zum Beispiel der „Estonia“ in der Ostsee und der „Erica“ vor der Atlantikküste Frankreichs, ist auf allen drei Ebenen mit Hochdruck und aktiver deutscher Unterstützung nicht nur an der **Schließung erkannter Sicherheitslücken** gearbeitet worden, sondern es sind auch **neue Sicherheitssysteme** eingeführt und fortentwickelt worden.

Im Rahmen der IMO ist der internationale Sicherheitsmanagementcode eingeführt worden, der weltweit verbindlich seit 1. Juli 1998 für Fahrgastschiffe, Tanker und Massengutschiffe gilt und für alle übrigen Schiffe über 500 BRT am 1. Juli 2002 verbindlich wird. Dieser verbindliche Code sieht vor, dass die Reedereien ein landgestütztes Sicherheitsmanagementsystem mit dem Ziel unterhalten müssen, sichere Schiffe und gut ausgebildete Besatzungen zu beschäftigen, und dass die Kapitäne ihrerseits ein bordgestütztes Managementsystem zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebes unterhalten müssen.

(Beifall des Abgeordneten Joachim Behm [FDP])

Dieses ist ein weiterer Aspekt zu mehr Schiffssicherheit.

Mit der Neufassung des Kapitels V „Solas Safety of Navigation“, das am 1. Juli 2002 in Kraft tritt, ist die Welthandelsflotte verpflichtet, sich nach einem ganz genauen Einphasungsplan mit Schiffsidifizierungstranspondern und Schiffsdatenschreibern auszurüsten. Diese Ausrüstungspflicht tritt für neue Schiffe am 1. Juli 2002 in Kraft und erfasst bis 2008 auch die vorhandene Welthandelsflotte, insbesondere Tanker ab 1. Juli 2003. Es ist jetzt Aufgabe der Bundesregierung - und hier kann die Landesregierung darauf einwirken -, dass neben der funktechnischen Abdeckung auch schnellstens eine Erstellung der Landinfrastruktur für eine AIS-gestützte Verkehrsüberwachung in der Nord- und Ostsee einschließlich der Datenverarbeitung und Integration in das existierende Verkehrssicherungssystem erfolgt.

(Beifall des Abgeordneten Joachim Behm [FDP])

Neben anderen Richtlinien hat die EU die Richtlinie zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in

(Wilhelm-Karl Malerius)

Hoheitsgewässern der Mitgliedsstaaten fahren, erlassen. Diese Richtlinie und die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle sehen einen abgestuften Katalog an Maßnahmen für Substandardschiffe vor. Es sind die gründlicheren Überprüfungen nach Feststellen triftiger Gründe, die Festhaltung, und zwar so lange, bis festgestellte Mängel beseitigt worden sind, und das Bannen von Schiffen, das heißt, Verweigerung des Zugangs für unternormige Schiffe zu europäischen Häfen. Die Hafenstaatkontrolle kann auch die Kontrolle über das Vorhandensein von aktuellem Seekartenmaterial umfassen. Die Hafenstaatkontrolle muss schnellstens intensiviert werden. Nur 280 Kontrolleure stehen für den gesamten EU-Bereich zur Verfügung. Seekartenmaterial muss überprüft werden.

Die Einführung einer **Lotsenannahmepflicht** außerhalb der Küstengewässer - die Kadettrinne gehört zum Bereich der hohen See - ist nur im Rahmen internationaler Abkommen durch die IMO möglich. Deutschland hat sich in der IMO für die Einführung von Lotsenannahmepflichten in internationalen Gewässern mit hoher Verkehrsdichte und besonderen nautischen Bedingungen eingesetzt. Dieses Anliegen wurde jedoch nur von Dänemark, Frankreich und Australien unterstützt. Es ist Aufgabe der Bundesregierung - und hier kann und muss die Landesregierung helfen -, die Ostseerainerstaaten zur Unterstützung zu gewinnen.

(Beifall bei SPD und FDP)

Zu erwägen wäre, ob eine Änderung der **IMO-Empfehlung** zur Lotsenannahme in der Kadettrinne in eine „dringende Empfehlung“ möglicherweise Schiffsversicherungen bewegen könnte, die Schiffe vertraglich zur Lotsenannahme zu bewegen.

Die Sicherung der Kadettrinne obliegt Dänemark gemäß einem bilateralen Abkommen. In Zusammenarbeit mit dänischen Behörden wurde bereits in den letzten Jahren eine Reihe von Verbesserungen für die Navigation von Schiffen in diesem Gebiet geschaffen: Verlegung und Neuzeichnung von Tonnen, eine Unterrichtung mit Warnung der Seefahrer über eine sichere Navigation, eine IMO-Zirkulation zur Sicherheit der Seeschifffahrt, die Weiterführung des von Nordosten kommenden Tiefwasserweges in Richtung Süden durch das Verkehrstrennungsgebiet in der Kadettrinne. Diese Verbesserung ist der IMO zur Beschlussfassung zugeleitet worden.

Schiffshavarien führen in der Regel zu sich überlagernden Ereignisabläufen. Dies erfordert ein einheitliches, fachlich-interdisziplinäres und mit kurzen Entscheidungswegen ausgestattetes Unfallmanagement mit möglichst wenigen definierten Schnittstellen. Zeitversäumnis in der Anfangsphase und im Verlauf der Unfallbekämpfung führen zu einer unbeherrschbaren,

in die Katastrophe führenden Eigendynamik von Havarien. Deshalb muss ein Unfallmanagement ständig handlungsfähig sein sowie uneingeschränkt über die erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen des Bundes und der Küstenländer verfügen. Diese Forderung steht auch an erster Stelle der am 8. Februar 2001 vom Deutschen Bundestag auf Antrag der Koalitionsfraktionen verabschiedeten Entschließung zur Sicherung der deutschen Nord- und Ostseeküste vor Schiffsunfällen.

Mittlerweile wurde ein Konzept für das Havariekommando entwickelt. Es sieht als Kernzelle der zentralen Einsatzleitung ein in 24-Stunden-Bereitschaft unterhaltenes maritimes Lagezentrum vor und wird aus dem Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer aufgebaut. Hier laufen über die entsprechenden Meldewege alle relevanten Informationen zusammen. Bei einer Havarie übernimmt der Leiter des Havariekommandos die Führung des Einsatzes, die er unter Zuarbeit der ihm zur Seite stehenden Stäbe im Wege der Auftragstaktik und unter Belegung von Einsatzabschnitten ausübt. Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Bundesmarine sollen durch Kooperationsvereinbarungen voll in die Arbeit einbezogen werden. Bund und **Küstenländer** räumen diesem Kernelement einer Reform des maritimen Notfallmanagements sehr hohe Priorität ein. Es ist Aufgabe der Landesregierung, den Druck zu erhöhen, damit die noch verbleibenden Detailprobleme schnellstens gelöst werden.

(Vereinzelter Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das Haftungs- und Entschädigungssystem bei Ölverschmutzungsschäden als solches eignet sich nur bedingt, den Sicherheitsstandard zu erhöhen. Statt staatlicher Eingriffe in das System können jedoch alle am Seetransport beteiligten Reeder, Versicherer, Schiffsbanker und Ladungsbeteiligte ihren Beitrag leisten, das weltweite Ziel des „quality shipping“ zu erreichen und den Markt für unternormige Schiffe durch Selbstregulierungsmechanismen auszudünnen.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nicht mehr die niedrigste Fracht, sondern die Gewährleistung eines sicheren und umweltschonenden Seetransports sollte der Maßstab bei der Auswahl eines bestimmten Schiffes oder einer bestimmten Flagge sein.

(Beifall bei SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat jetzt Herr Abgeordneter Schlie.

Klaus Schlie [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Jahre 3 nach „Pallas“ empfehlen die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und auch die Abgeordneten des SSW folgende drastische Maßnahme:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit allen Ostseeanrainerstaaten die Richtlinie der IMO, in der Kade-trinne eine Lotsenpflicht zu empfehlen, auf ‘dringend’ zu empfehlen zu erweitern.“

Ich meine, das ist wirklich ein wegweisender Antrag.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Heiterkeit bei der CDU)

Wir werden ihm deshalb unsere Zustimmung nicht verweigern.

Die Havarie der „Pallas“ im Jahre 1998 war wieder einmal Anlass, um über die Verbesserung der Schadensabwehr an den schleswig-holsteinischen Küsten zu diskutieren und wieder einmal Beschlüsse zu fassen. In der Debatte zum Abschlussbericht des „Pallas“-Untersuchungsausschusses am 26. Januar 2000 habe ich unter anderem ausgeführt, dass „unabhängig von bestehenden Strukturen über Maßnahmen nicht nur nachzudenken ist, sondern diese auch umgesetzt werden müssen“.

Was ist nun tatsächlich geschehen? Was ist wirklich von den damals ja zum großen Teil auch einstimmig gefassten Beschlüssen umgesetzt worden? Der Bericht der Landesregierung „Konsequenzen aus der Havarie der ‘Pallas’“ vom 7. November 2000 macht deutlich, dass leider die wesentlichen Anliegen des Landtages immer noch nicht umgesetzt worden sind.

Die Regierungsfractionen sind nun in ihrem Antrag vom 14. November 2000, Drucksache 15/532, ehrlich genug - dies will ich gern eingestehen -, dies auch teilweise zuzugeben. Sie sprechen selbst davon, dass mit einer **Neuausrichtung des Unfall- und Katastrophenmanagements** für die Nord- und Ostsee „begonnen“ wurde, erste wichtige Teilschritte zur Straffung der Entscheidungsstrukturen und zur Verbesserung der Feuerlöschfähigkeit „eingeleitet“ wurden. Fast drei Jahre nach dieser Havarie ist das zu wenig. Es gibt auch heute noch erhebliche strukturelle Defizite im Rahmen einer zielgerichteten und konsequenten Seekatastrophenhilfe.

Das Nebeneinander von auf vier Bundesministerien verteilten Zuständigkeiten - BGS-Boote beim Bundesinnenministerium, Zollboote beim Bundesfinanzministerium, Fischereischutzboote beim Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft sowie die Boote unter Obhut des Bundesverkehrsministeriums und der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen - führt zu einer Verantwortungsteilung, nicht zu einer Führungskonzentration. Die im Katastrophenfall zusätzliche Berücksichtigung der Boote der Wasserschutzpolizeien der Länder und der auch dort im Regelfall auf mehrere Ministerien verteilten Kompetenzen für Küstenaufgaben erschwert trotz aller Bereitschaft zur Kooperation eine effiziente Führung. Nimmt man von den Schleppern bis hin zu den Ölbekämpfungsschiffen allein die Boote des Bundes zusammen, kommt man auf fast 100 Schiffe.

Der Bundesrechnungshof hat wie auch der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die Bundesregierung mehrfach auf die Notwendigkeit der Konzentration aller Seedienste hingewiesen, auch aus fiskalisch-ökonomischen Überlegungen. Das Management aller Boote aus einer Hand im Krisenfall wurde als Zielmarke herausgestellt.

Handlungsdruck kommt auch von der **EU-Kommission** und durch das Europäische Parlament. Die EU will eine europäische Küstenwache, Deutschland kann aber diesem Erfordernis nur dann entsprechen, wenn es zuerst einmal eine nationale See- und Küstenwache schafft. Auf ihrer Konferenz am 20. und 21. Dezember 1999, wenige Wochen nach dem „Erika“-Unfall vor der Bretagne, hat die Kommission deutlich gemacht, dass man eine einheitliche Schifffsicherheitsbehörde, ein Amt für Seesicherheit mit Kompetenzen im Katastrophenfall benötigt.

Leider verringert sich die Bereitschaft zur Umsetzung kluger Ideen mit dem zeitlichen Abstand zum vorangegangenen Unglück.

(Beifall des Abgeordneten Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- Das ist wohl wahr, Herr Kollege Steenblock.

Der von der Grobecker-Kommission vorgelegte Vorschlag zur Schaffung eines Havariekommandos, der Zusammenfassung aller Bundesdienste im Katastrophenfall, wird von vielen Fachleuten der Küste als Alibiaktion abgelehnt. So kritisiert der Nautische Verein Nordfriesland den Vorschlag als unzureichend, als höchstens ammerseetauglich, weil es zu keiner tatsächlichen einheitlichen Führung von Küstenwachkräften des Bundes und der Länder käme.

Auch viele andere Vorschläge der Grobecker-Kommission sind nur kosmetischer Natur und noch

(Klaus Schlie)

nicht einmal im Ansatz umgesetzt. Delegiert wird von den beteiligten Bundesbehörden im Katastrophenfall beim **Havariekommando** auch nur auf Zeit. Es gibt also nicht durchgehend eine einheitliche Führungsstruktur, sondern nur auf Zeit. Man muss sie erst auf einen solchen Fall einstellen. Die Abgabe von Kompetenzen kann kurzfristig widerrufen werden. Auch wechseln die verantwortlichen Personen erst im Notfall ihre Position unter das Dach des Kommandos. Eine Kontinuität in der Zusammenarbeit ist trotz vorgesehener Trainingsperioden nicht gegeben. Ich glaube, Herr Steenblock, auch das ist etwas, was wir aufgrund der „Pallas“-Diskussion gemeinsam für erforderlich gehalten haben.

Die Schutzgemeinschaft Deutsche Nordseeküste in Husum hält die neue Konzeption für einen Flickenteppich und fordert dagegen ein Unfallmanagement aus einem Guss mit klaren Zuständigkeiten, einheitlicher Führung und dem Recht des direkten Zugriffs auf alle Einheiten.

(Beifall bei CDU und FDP sowie vereinzelt bei der SPD)

Voraussetzungen für diese Überlegungen sind die Änderung des Grundgesetzes, um die bisher getrennte Aufgabenordnung von Bund und Ländern im Seekatastrophenfall zusammenzufassen, die Vorlage eines Gesetzentwurfs durch die Bundesregierung mit dem Ziel, alle bisher verteilten Zuständigkeiten - Zoll, Fischereiaufsicht, Bundesgrenzschutz, einschließlich SAR-Hubschrauber, Ölaufklärungsflugzeuge - auf eine Leitstelle in einem Bundesministerium mit der Entscheidungszuständigkeit einer Person entsprechend der Institution des Duty Commander bei der Bundesmarine zu konzentrieren, sowie die Schaffung von Rechtsklarheit, um gegebenenfalls mit der Bundesmarine im Seekatastrophenfall einen gemeinsamen Einsatz sicherzustellen. Es fehlt auch immer noch eine klare Regelung dafür, wer im Falle der **Gefahrenabwehr** denn nun tatsächlich zuständig und verantwortlich ist. Dazu hat es in diesem Lande auch nach dem „Pallas“-Unfall leider keine Diskussion, weder in rechtlicher noch in anderer Hinsicht, gegeben. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass das Land bei der Gefahrenabwehr eine Erstzuständigkeit hat. Aber es gibt seit dieser Zeit keine Diskussion darüber und schon gar keine Konzeption.

(Beifall bei der CDU)

Wir meinen, dass die Punkte, die ich eben zu der Konzeption vorgetragen habe, die notwendige Kooperation im Katastrophenfall mit unseren Nordseebachbarn Niederlande und Dänemark sowie mit unseren Ostseebachbarn ermöglichen. Eine europäische Seewache

muss Fernziel bleiben. Wir müssen erst einmal unsere Hausaufgaben machen.

Dies wäre übrigens völlig im Sinne des gemeinsam von CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verabschiedeten Antrages zur Einrichtung einer einheitlichen Küstenwache in Schleswig-Holstein. Wir haben am 26. Januar 2000 gemeinsam bewusst formuliert, dass dabei auch notwendige Verfassungsänderungen kein Hindernis sein dürfen.

Sie, Herr Kollege Hentschel, waren vorgestern nicht besonders freundlich zu mir. Trotzdem möchte ich Ihnen ausdrücklich bescheinigen, dass Sie bei der Forderung nach einer einheitlichen Küstenwache derjenige zu sein scheinen, der im Regierungslager am beharrlichsten ist. Ich finde es gut, dass Sie die Ministerpräsidentin öffentlich auffordern, unmittelbar beim Bundeskanzler Druck in dieser Angelegenheit zu machen. Sehen Sie, auch in dieser Frage haben Sie uns ganz eng an Ihrer Seite.

(Beifall bei der CDU)

Wir stimmen deshalb auch dem ersten Teil des Antrags Drucksache 15/532 zu. Bedauerlich ist nur, dass zwischenzeitlich kaum etwas mit Substanz geschehen ist, um die Folgen einer Havarie vor den deutschen Küsten zu minimieren oder eine Havarie zu vermeiden.

(Zuruf des Abgeordneten Wilhelm-Karl Malerius [SPD])

- Herr Kollege Malerius, wenn Sie sich einmal die Beschlusslage von damals anschauen, dann werden Sie feststellen, dass das so ist.

Den zweiten Teil Ihres Antrages, der sich mit der Einrichtung einer **PSSA** Wattenmeer befasst, lehnen wir ab. Ich will nicht die Diskussion von gestern wieder aufrollen, aber Folgendes dazu sagen: Die in dem Antrag aufgezählten Regelungen sind teilweise eine Fata Morgana; das wissen Sie auch. Teilweise entsprechen sie, etwa was die Forderung nach Prüfung der Verlegung der Schifffahrtswege im größeren Abstand von den Küsten und dem Wattenmeer angeht, sogar einer Forderung, die die CDU in ihrem Antrag Drucksache 14/2692 vom 26. Januar 2000 erhoben hat, den Sie, Rot-Grün, aber abgelehnt haben.

(Martin Kayenburg [CDU]: Hört, hört!)

Jetzt verkaufen Sie das im Rahmen des Pakets PSSA als eine völlig neue Idee. Wir bleiben bei unserer Forderung nach einer einheitlichen deutschen Küstenwache als wirksamstem Instrument bei der Vermeidung und Bekämpfung von Havarien. Die von Ihnen hochstilisierte Diskussion über ein PSSA-Gebiet in der Nordsee verfolgt zwei Zielsetzungen: Einmal wollen

(Klaus Schlie)

Sie von Ihrem bisherigen Versagen ablenken. Viele der vom WWF aufgegriffenen Forderungen sind überhaupt nicht davon abhängig, ob ein PSSA-Gebiet ausgewiesen wird oder nicht. Diese Forderungen können auch unabhängig davon umgesetzt werden.

(Zuruf: Können sie nicht!)

- Selbstverständlich können sie das!

Sie wollen durch die Diskussion nur verschleiern, dass die notwendigen Maßnahmen bisher nicht umgesetzt worden sind.

(Beifall bei CDU und FDP)

Die andere Zielsetzung, die Sie verfolgen, ist allerdings die einer neuen Schutzgebietskategorie. Der Vorsitzende des Nautischen Vereins Nordfriesland, Olaf Hellwinkel, formuliert es folgendermaßen:

„Es gelte in einer Demokratie die Notwendigkeit einer Maßnahme und ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen und sich eine geringstmögliche Beeinträchtigung der Handlungsfreiheit von Menschen, Seefahrt und Gewerbe zum Ziel zu setzen...“

Ich füge hinzu: Dabei darf man natürlich nicht - es wäre fatal, wenn wir es täten - den **Naturschutz** außer Acht lassen. Das ist eine Grundlage für unsere Betrachtungsweise bei diesem Thema. Wir haben auch bei der Diskussion über die „Pallas“-Havarie deutlich gesagt, dass die Landesregierung handeln muss, weil wir das einzigartige Naturgut schleswig-holsteinisches Wattenmeer schützen wollen. Jetzt beginnen Sie eine Diskussion über ein PSSA-Gebiet. Sie hätten handeln können. Die Vorschläge waren alle auf dem Tisch. Leider sind sie nicht genügend umgesetzt worden. Aber wir vertrauen nach wie vor, Herr Kollege Hentschel, auf Ihre Hartnäckigkeit.

(Beifall bei CDU und FDP sowie des Abgeordneten Lars Harms [SSW])

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich erteile Herrn Abgeordneten Behm das Wort.

Joachim Behm [FDP]:

Frau Präsidentin! Meine Damen, meine Herren! Seit der Havarie des Holzfrachters „Pallas“ vor der Nordseeinsel Amrum im Oktober 1998 zieht sich die Frage nach der Sicherheit im Schiffsverkehr auf der **Nord-** und der **Ostsee** wie ein roter Faden durch nahezu jede Plenartagung. Unabhängig davon, über welchen Aspekt wir dabei im Einzelnen diskutieren - seien es die Möglichkeiten zur Gefahrenabwehr, das Unfallmanagement, Kontrollmöglichkeiten oder Haftungs-

fragen -, immer wieder stoßen wir auf Schwachstellen und müssen feststellen, dass - national wie international - noch erheblicher Handlungsbedarf besteht. Bereits diese Erkenntnis stimmt nachdenklich.

Wesentlich bedenklicher ist es jedoch, dass gegen diese Defizite, wenn überhaupt, nur allzu langsam vorgegangen wird. Schließlich sind die Forderungen nach mehr Sicherheit des Schiffsverkehrs in der Nord- und Ostsee keineswegs neu. Gleichwohl muss immer erst etwas passieren, bevor wir uns auf diese Forderungen besinnen. So war es im Fall der Havarie der „Pallas“ in der Nordsee und so war es kürzlich auch bei dem schweren Ölunfall der „Baltic Carrier“ in der Ostsee. Zum Glück sind in beiden Fällen die See und die schleswig-holsteinischen Küsten mit einem blauen Auge davongekommen.

Es reicht aber nicht, darauf zu hoffen, dass beim nächsten Mal nichts Schlimmeres passiert. Nicht zuletzt die durch das Auseinanderbrechen des mit Schweröl beladenen Tankers „Erika“ ausgelöste **Umweltkatastrophe** vor der bretonischen Küste hat uns deutlich gezeigt, dass Schiffsunfälle und Havarien verhindert werden müssen, bevor es zu Schäden durch die Ladung oder durch Treibstoffe kommt.

Vor diesem Hintergrund unterstützen ich und die FDP-Fraktion den heutigen Antrag von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW zur Sicherheit des Schiffsverkehrs in der westlichen Ostsee.

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

Ohne Frage wird die Bedrohung der Ostseeküste durch Schiffskatastrophen und Meeresverschmutzungen im Rahmen des steigenden Schiffsaufkommens in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Das gilt für die Nordsee und das gilt angesichts der Öffnung des Ostseeraums insbesondere für die Ostsee. Ich habe das im Februar-Plenum bereits thematisiert.

Mit großem Interesse habe ich daher an der Anhörung des Landtages Mecklenburg-Vorpommern zum Thema „Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, Verbesserung der Schiffssicherheit, Sicherheit von Seestraßen, Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit“ Ende April dieses Jahres in Schwerin teilgenommen.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

Bemerkenswerterweise war der Einladung des Präsidenten des Landtages von Mecklenburg-Vorpommern an die Vertreter des Schleswig-Holsteinischen Landtages ansonsten nur noch der Kollege Wilhelm Malerius gefolgt. Von den Grünen war bedauerlicherweise kei-

(Joachim Behm)

ner zu erblicken. Wahrscheinlich liegt das am Thema. Wenn es um die Schiffssicherheit geht, ist von den Grünen selten einer da.

(Beifall bei der FDP - Zuruf der Abgeordneten Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das war schon bei der „Pallas“ so, habe ich mir sagen lassen. Als es jetzt um die Vermittlung von Sachverstand speziell für den **Ostseeraum** ging: wieder Fehl-anzeige!

(Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Herr Schlie hat das ganz anders erzählt!)

Auf der internationalen Tagung in Schwerin stellten Sachverständige, Wissenschaftler und Politiker eindrucksvoll dar, welche Schwachstellen es nach wie vor bei den Fragen der Schiffssicherheit gibt, aber auch, in welcher Weise bereits heute Handlungsmöglichkeiten bestehen.

Ich möchte das bei allen Forderungen nach mehr Sicherheit im Schiffsverkehr deutlich hervorheben: Es gibt auch heute schon eine Vielzahl nationaler wie internationaler rechtlicher Regelungen und Vereinbarungen, um ein hohes Maß an Schiffssicherheit zu gewährleisten. Professor Lagoni hat dies auf der Tagung in Schwerin sehr deutlich gemacht.

Nach seinen Ausführungen gibt es aktuell kein Defizit im Sinne fehlender oder unzureichender internationaler Regelungen hinsichtlich der **Schiffssicherheit**. Es kommt nur entscheidend auf eine effiziente Anwendung der bestehenden Regelungen durch die zuständigen nationalen Behörden an. Hier besteht noch großer Handlungsbedarf.

Der Fall der „Pallas“ ist hierfür nach wie vor ein treffliches Beispiel. Hier waren vor allem die Hilfs- und Tatenlosigkeit der Akteure das Problem. Angesichts der Tatenlosigkeit, die seinerzeit Zentraler Meldekopf und Einsatzleitgruppe und nicht zuletzt der damalige grüne Umweltminister an den Tag gelegt haben, hätte wahrscheinlich ein Mehr an Regelungen auch nicht geholfen, um der Havarie Herr zu werden, ganz abgesehen davon, dass es dieses Mehr an Regelungen, Vorgaben oder Einsatzmöglichkeiten bis heute so gut wie nicht gibt.

Bislang beschränken sich die Konsequenzen aus dem damaligen Unglücksfall ganz überwiegend auf Vorschlags-, Empfehlungs-, Prüfungs- und Unterstützungsformen, wie dem Bericht der Landesregierung zu entnehmen ist. Das reicht nicht aus. Damit ist weder dem Meer noch den Küstenbewohnern geholfen.

(Vereinzelter Beifall bei der FDP)

Gleichwohl warne ich davor, bei allem Handlungsbedarf und angesichts der Notwendigkeit, die unterschiedlichen Anforderungen nach nationalem, europäischem und internationalem Recht aufeinander abzustimmen, die Forderungslatte zu hoch zu legen. Wir sollten insbesondere nicht der Wunschvorstellung erliegen, von Deutschland oder gar von Schleswig-Holstein aus wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Schiffssicherheit herbeiführen zu können. Auch Sonderregelungen für den Ostseeraum helfen kaum.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist nicht zu fassen! Sie kennen den Diskussionsstand überhaupt nicht!)

Denn jegliche Alleingänge einer Region sind angesichts der internationalen Vorgaben durch die IMO oder einer weltweiten diplomatischen Konferenz gegenüber Drittlandsschiffen rechtlich nicht möglich. Gegenüber Schiffen der eigenen Flagge sind sie ebenfalls nicht zielführend, denn über die Anforderung der IMO hinausgehende Vorschriften führen unweigerlich zu zusätzlichen Kosten und damit zu **Wettbewerbsverzerrungen** im Verhältnis zu den Drittlandsschiffen. Das wiederum hat erfahrungsgemäß das Ausflaggen dieser Schiffe zur Folge. Genau das wollen wir nicht.

(Beifall der Abgeordneten Dr. Christel Hap-pach-Kasan [FDP])

Vor diesem Hintergrund erklären sich auch die Schwierigkeiten, die angesichts einer ohne Zweifel wünschenswerten Lotsenpflicht für die Kadettrinne bestehen. In dieser engen und stark befahrenen Schifffahrtsstraße zwischen Deutschland und Dänemark ereigneten sich in den vergangenen zehn Jahren 21 Unfälle - zuletzt der Unfall der „Baltic Carrier“, zwar etwas außerhalb der Kadettrinne, aber immerhin doch in der Nähe -.

(Martin Kayenburg [CDU]: Hätte das ein Lotse verhindern können? Das war doch ein Maschinenschaden!)

- Zumindest hätten Maßnahmen rechtzeitig ergriffen werden können.

Gleichwohl kann für diesen Bereich Lotsenpflicht für fremde Schiffe weder von der Bundesrepublik Deutschland oder Dänemark noch von beiden gemeinsam angeordnet werden. Denn die Kadettrinne verläuft in den Außenwirtschaftszonen der beiden Staaten Dänemark und Deutschland - Herr Malerius hat drauf hingewiesen - und die geltende **Schifffahrtssfreiheit** schließt eine Lotsenpflicht aus. Hier ist also die internationale Staatengemeinschaft gefragt. Doch dies ist langwierig. Was uns für eine zügige Verbesserung bleibt, ist daher nur ein Appell zur freiwilligen Annahme von Lotsen.

(Joachim Behm)

Nach dem Vortrag des Sachverständigen aus dem Bundesverkehrsministerium in Schwerin folgen bereits 95 % aller großen Schiffe im Bereich der Kadettrinne dieser Empfehlung. Einer Änderung der IMO-Empfehlung in eine „dringende Empfehlung“ dürfte daher kaum wesentliche Bedeutung zukommen,

(Beifall bei der FDP)

ganz unabhängig davon, dass sich daraus auch nur die mittelbare Wirkung ergibt, dass Schiffsversicherungen die Schiffe vertraglich zur Lotsenannahme bewegen können. Vielversprechender erscheint mir daher eine Verkehrsüberwachung - ähnlich wie wir sie beim Flugverkehr kennen.

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

Das automatische Schiffsidentifizierungssystem AIS ist bereits im Entstehen.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das braucht aber auch eine internationale Regelung, genau wie das Andere!)

- Das ist so, Herr Hentschel. Eine zügige Bereitstellung, um die nahezu vollständige Erfassung und Kontrolle des Verkehrsgeschehens vor der deutschen Küste zu ermöglichen, ist unbedingt erforderlich. Es könnte helfen, vom Land auf die Schifffahrt im internationalen Bereich durch das Bereitstellen von Warnungen und Hinweisen sicherheitsfördernd einzuwirken. Diese Forderung ist so alt wie aktuell. Wir brauchen endlich eine einheitlich gestärkte Küstenwache, ein Havariekommando, um einen effektiven Küstenschutz zu gewährleisten.

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was denn nun?)

Hier sind insbesondere der Bund, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein im Zusammenwirken mit Dänemark gefordert. Ziel muss eine einheitliche **Informations- und Kommandostruktur** sein.

Ohne Frage kosten so ein Sicherheitssystem und ein Havariekommando viel Geld. Es ist jedoch keine Frage, dass Gelder für die Schiffsicherheit wesentlich besser eingesetzt sind als beispielsweise für die Finanzierung der Gesamtkosten von über 30 Millionen DM, die für Bund und Küstenländer im Zusammenhang mit der „Pallas“-Havarie entstanden sind.

(Beifall bei der FDP)

Wir sollten aber endlich die schon lange geforderten Kommandostrukturen und Sicherheitssysteme tatsächlich ins Leben rufen. Der nächste Unfall könnte sonst die ganz große Katastrophe sein.

(Beifall bei der FDP und der Abgeordneten Rolf Fischer [SPD], Heinz Maurus [CDU] und Lars Harms [SSW])

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Hentschel.

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

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich finde es ja gut, dass Sie nach Schwerin gefahren sind, um sich ein bisschen zu informieren. Deswegen hätten Sie aber in der Diskussion nicht gleich alles durcheinander bringen müssen. Aber Sie waren ja bei den Diskussionen der letzten Jahre auch nicht dabei. Daher verzeihe ich Ihnen das.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sie ja auch nicht, Herr Hentschel! - Heiterkeit bei der CDU)

Am 29. März 2001 kollidierte um 20 Minuten nach Mitternacht der Tanker „Baltic Carrier“ mit dem Zunkerfrachter „Tern“ 15 sm nördlich der Halbinsel Darß.

Die „Baltic Carrier“ ist kein veralteter Seelenverkäufer, sondern ein nagelneues Doppelhüllenschiff, das einer Hamburger Reederei gehört und unter der Flagge der Marshall-Inseln fährt. Es sind 2.700 t Schweröl ausgelaufen und haben vorwiegend die Strände der Insel Falster verölt. Tausende Seevögel kamen ums Leben. Dass das bedeutende **Naturreiservat** und **Vogelschutzgebiet** Fischland in Mecklenburg-Vorpommern verschont blieb, ist nur den günstigen Umständen und Winden zu verdanken.

Es ist zweieinhalb Jahre her, dass der Holzfrachter „Pallas“ vor Amrum gestrandet ist. Fünf Jahre ist es her, dass wir im Landtag eine Debatte zu den Ölanlandungen vor Amrum geführt haben.

Auch damals haben wir weitreichende Konsequenzen gefordert. Wenn es so weitergeht, können wir uns in Zukunft alle zweieinhalb Jahre wieder treffen, um entscheidende Maßnahmen zu fordern. Was wir dabei leicht vergessen, ist die Tatsache, dass die Einleitung von Öl durch Schiffsunfälle kein singuläres Ereignis ist, das alle zweieinhalb Jahre auftritt. Nach Schätzungen der staatlichen Luftüberwachung gelangen jährlich mehrere Tausend Tonnen Öl aus **Schiffseinleitungen** allein in die deutschen Nordseegewässer. Wie viele von diesen Einleitungen legal sind, lässt sich schwer schätzen. Es gibt legale und illegale Einleitungen und die Luftüberwachung kann nicht alle messen.

Im Unterschied dazu sind alle Einleitungen in die **Ostsee** generell illegal, denn die Ostsee ist als **MARPOL-Sondergebiet** ausgewiesen. Das ist schon ein

(Karl-Martin Hentschel)

erheblicher Fortschritt gegenüber der Nordsee. Das erleichtert auch die Luftüberwachung. Trotzdem müssen wir - gerade für den Bereich der Nordsee - wissen: Die Öleinleitungen von Schiffen machen nur 13 % der geschätzten jährlichen Einleitungen von 150.000 t Öl in die Nordsee aus. Die Hälfte der Öleinleitungen stammt immer noch von den Ölförderplattformen. Auch die Einträge über die **Luft** und die **Flüsse** sind immer noch dreimal so hoch wie die über Schiffseinleitungen. Das heißt, dass das gesamte Problem im Auge behalten werden muss, wenn wir darüber politisch diskutieren.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SSW und des Abgeordneten Konrad Nabel [SPD])

Die Debatten folgen einer vertrauten Logik: Immer, wenn ein größerer Unfall passiert, wachen Parlamente auf und fordern dringend Handlungen. Dann werden Arbeitsgruppen eingesetzt, die für einige Jahre beschäftigt sind. Wenn ich mir die Arbeitsgruppen auf Bundesebene angucke, habe ich den Eindruck, dass die Radikalität der Maßnahmen abnimmt, je mehr Zeit verstreicht.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Konrad Nabel [SPD] und Jürgen Feddersen [CDU])

Alles folgt der Logik: Die Minister kommen, die Minister gehen, die Bürokratie bleibt bestehen. Täuschen wir uns nicht, auch hier im Parlament und in der Regierung sind wir uns nicht in allen Fragen einig, auch wenn wir lautstark sagen, wir wollen eine einheitliche Küstenwache und ein Notfallkommando. Es gibt eine ganze Reihe anderer Themen, über die zu reden ist: Zum Beispiel das Thema PSSA, also die Erklärung von Seegebieten - wie das Wattenmeer - zur besonders sensiblen Meeresregion. Das dänische Verkehrsministerium hat mittlerweile vorgeschlagen, die gesamte Ostsee als **PSSA** auszuweisen. Warum? Weil genau diese internationalen Regelungen, von denen Sie geredet haben, Herr Behm, am besten über einen solchen Weg zu erreichen sind, wenn nämlich die IMO ein solches Gebiet ausweist und entsprechende Regelungen festlegt.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW)

Sie haben völlig Recht: Das kann Deutschland nicht allein. Das trifft auch für die Nordsee zu. Natürlich können wir für den Bereich unserer Hoheitsgewässer Regelungen treffen. Was aber außerhalb unserer Hoheitsgewässer geschieht, kann nur über eine internationale Regelung festgelegt werden. Daher ist die Diskussion über die PSSA dringend notwendig und ein

ganz wichtiges Element dieser Debatte. Ich war gestern enttäuscht über den Antrag der CDU, die sagte, man dürfe auf gar keinen Fall eine Vorfestlegung treffen. Stellen Sie sich einmal vor, der Umweltminister würde auf der Trilateralen Wattenmeerkonferenz im Herbst so in die Debatte gehen!

(Zuruf des Abgeordneten Heinz Maurus [CDU])

Er würde sich als Vertreter Schleswig-Holsteins geradezu lächerlich machen.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt bei der SPD)

Auch in anderen Fragen herrscht keine Einigkeit. Nehmen wir einmal die **Lotsenpflicht**. Wir haben in den letzten Jahren sehr viel darüber diskutiert, ob die Lotsenpflicht in der Elbe und im Nord-Ostsee-Kanal eingeschränkt werden soll. Dort ist die Lotsenpflicht - gegen die Warnungen von Umweltschützern - reduziert worden. Warum ist sie reduziert worden? Weil die Reedereien Geld sparen wollen. Das ist das Problem, vor dem wir stehen. Jetzt plötzlich haben wir eine Diskussion um die Ausweitung der Lotsenpflicht. Wir sagen einmal „hü“ und einmal „hott“. Wenn der nächste Unfall passiert, sind alle für die Lotsenpflicht. Hinterher wollen alle sie wieder abschaffen. Konsistenz in der politischen Argumentation ist gefragt.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und SSW - Zurufe von der CDU)

Gleiches gilt für die Regelungen bezüglich der **Schiffsbesatzungen**. In den letzten Jahren wurden die Regelungen, die die Anzahl der Offiziere und der Besatzungsmitglieder festlegen, abgebaut. Das wissen wir. Alles geschah - auch in Deutschland - auf Forderungen der Reedereien hin. Daher ist es wichtig, dass in der **IMO** jetzt von verschiedenen Ländern die Forderungen gestellt wurden, die internationalen Regelungen für die Schiffsbesatzungen zu verbessern. Dahinter stehen wir, aber auch da sind die Wirtschaftspolitiker der Parteien gefragt, um zu sagen, was sie wollen. Wollen wir das eine oder das andere?

Die Verlagerung der Schifffahrtslinien weg von der Küste ist ebenfalls ein strittiges Thema. Ich freue mich, dass die CDU im letzten Jahr mit ihrem Antrag darauf abzielte. Gerade deshalb hätte ich erwartet, dass Sie die PSSA-Geschichte mitmachen, denn hier liegt einer der wesentlichen Gründe dafür, warum wir eine PSSA brauchen. Wir brauchen sie, um eine Verlagerung der Schifflinien hinzubekommen.

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

(Karl-Martin Hentschel)

Nach dem „Pallas“-Unglück sagte ein Vertreter des BUND sarkastisch: „Das Unglück ist ein Glück, weil es dazu führt, dass endlich etwas passiert“. Diese Formulierung ist nicht unberechtigt. Auch das Unglück in der **Kadetrinne** hat einen solchen Effekt ausgelöst: Das dänische Ministerium für Handel und Verkehr, das bislang nicht gerade als Vorreiter in Sachen Schiffssicherheit bekannt war, hat für den 10. September 2001 zu einer Sonderministerkonferenz des **HELCOM-Abkommens** eingeladen. Bis dahin soll die Konferenz auf drei Arbeitstreffen vorbereitet werden. Was jedoch noch besser ist: Die Liste der Themen, die der dänische Wirtschaftsminister vorgeschlagen hat, liest sich wie ein Wunschkatalog von Umweltschützern. Ich nenne einige dieser Punkte: Ausweisung der gesamten Ostsee als PSSA-Gebiet, Lotsenpflicht in der westlichen Ostsee, automatisches Identifizierungssystem für alle Schiffe, Erstellung und verbindliche Nutzung von elektronischen Navigationskarten für die Ostsee, gesonderte Kontrolle von Risikoschiffen und Verbot von Tankern ohne Doppelhülle. Bezüglich der Notfallkapazitäten schlägt Dänemark vor, gemeinsame Konzepte für Brandbekämpfung, Notschleppkapazitäten, Sicherheitshäfen, Notfallbergung und Ölbekämpfung zu entwickeln. Das ist all das, worüber wir in den letzten Jahren diskutiert haben.

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

Diese große Chance für ein gemeinsames Vorgehen in der Ostsee muss auf jeden Fall genutzt werden. Allerdings müssen wir uns darüber im Klaren sein, dass es nicht ausreicht, das Thema wieder an Arbeitsgruppen der zuständigen Ministerin zu delegieren und dort totzudiskutieren.

(Beifall der Abgeordneten Monika Heinold
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] und Klaus Schlie [CDU])

Insbesondere in Bezug auf eine einheitliche Küstenwache ist auf diesem Weg kein wirklicher Fortschritt zu erreichen. Bei einem Projekt, von dem 6 Bundesministerien und 25 Landesministerien durch Umstrukturierung betroffen sind, wird ohne klare Ziel- und Zeitvorgaben nichts passieren.

(Beifall des Abgeordneten Klaus Schlie
[CDU])

Deshalb halten wir es für dringend erforderlich, dass die Ministerpräsidenten der norddeutschen Länder jetzt die Initiative ergreifen. Deshalb haben wir unseren Antrag gestellt.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
CDU und SSW sowie des Abgeordneten Joachim Behm [FDP])

Gemeinsam mit dem Bundeskanzler müssen zeitliche und sachliche Vorgaben festgelegt werden, die ein rasches und verbindliches Handeln sicherstellen. Zugleich muss die Initiative der dänischen Regierung in Gänze unterstützt und zum Erfolg gebracht werden.

Der französische Mathematiker Blaise Pascal sagte vor fast 400 Jahren: Es gibt bereits alle guten Vorsätze. Wir brauchen sie nur noch anzuwenden. Ich schließe mich diesem Wort meines Berufskollegen uneingeschränkt an.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
und des Abgeordneten Jürgen Weber [SPD])

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Herr Abgeordneter Harms hat das Wort.

Lars Harms [SSW]:

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Realität hat uns mit dem Tankerunglück in der Ostsee schneller eingeholt, als wir dachten. Das, was an Dänemarks Ostseeküste passiert ist, hätte auch bei uns passieren können. Es ist nur eine Frage der Windrichtung. Da stellt sich die Frage, ob wir gut vorbereitet gewesen wären oder nicht. Die Problematik stellt sich in vielen Einzelfragen und in einem Gesamtzusammenhang. Die Einzelfragen sind in unserem Antrag exemplarisch dargestellt. Wie wir alle wissen, gehört die Kadetrinne zu den meistbefahrenen Wasserstraßen der Ostsee und ihre Beschaffenheit ist für Schiffe mit größerem Tiefgang recht kritisch. Auch der allgemein ansteigende Schiffsverkehr führt zu steigenden Gefahren in der Ostsee. Daher sollte schnellstmöglich das getan werden, was kurzfristig machbar ist. Hierzu gehört nach Auffassung des SSW die Einführung einer Lotsenpflicht für die **Kadetrinne**.

(Beifall beim SSW)

Auch wenn das letzte Unglück auf andere Gründe zurückzuführen ist, zeigt es doch, dass Havariefälle in dieser Seeregion fatal enden und dass daher mit einer **Lotsenpflicht** möglichen weiteren Havariefällen vorgebeugt werden muss. Die Errichtung eines **Havariekommandos** ist der wichtigste Schritt hin zu einer effizienten Einsatzstruktur. Wir haben dieses Thema in den Ausschüssen und hier im Landtag bereits im Zusammenhang mit der Havarie der „Pallas“ diskutiert. Kollege Schlie hat das gerade sehr gut dargestellt.

Natürlich besteht auch weiterhin der Wunsch nach einer einheitlichen **Küstenwache**. Ob sich das so

(Lars Harms)

schnell umsetzen lässt, wie wir das wünschen, ist jedoch mehr als fraglich. Aber die politische Forderung bleibt. Ziel muss es sein, eine einheitliche und länderübergreifende Küstenwache einzurichten, die über genaue Zuständigkeiten und Kompetenzen verfügt.

(Beifall der Abgeordneten Silke Hinrichsen [SSW], Klaus Schlie [CDU] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Zumindest wird die Landesregierung durch die von uns aufgestellten Beschlüsse aufgefordert, sich über die Ministerpräsidentenkonferenz bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, sich der Sache anzunehmen und deutlich zu machen, dass es sich bei der Sicherheit des Schiffsverkehrs um eine nationale Aufgabe handelt.

Die weiteren Sicherheitsmaßnahmen, die unter Punkt 3 angesprochen werden, sind in ihrer Zielsetzung als Selbstverständlichkeiten aufzufassen. Gleichwohl steht nicht so sehr die Frage des Was im Raum, sondern eher die Frage des Wie. Hier eine Hilfestellung durch die Landesregierung zu bekommen, um dann politisch entsprechend handeln zu können, ist der richtige Weg.

All die einzelnen Maßnahmen sind wichtig, aber die Frage, die sich in der Gesamtbetrachtung stellt - das hat auch Herr Hentschel eben angesprochen -, ist, wie es mit der Zusammenarbeit steht und ob alle Akteure einheitlich handeln oder - anders ausgedrückt - alle an einem Strang ziehen.

Die gleichen Fragen stellt man sich auch im **Nordseeraum**. Durch die Einrichtung eines PSSA wird möglicherweise die Zusammenarbeit mit den Nordsee-Anrainerstaaten, was Schiffssicherheit angeht, auf eine sicherere Grundlage gestellt. Deutschland, Dänemark und die Niederlande werden in einem möglichen PSSA „**Wattenmeer**“ eng zusammenarbeiten und ihre Maßnahmen zur Schiffssicherheit aufeinander abstimmen. Möglicherweise werden für den Fall der Fälle sogar einheitliche Einsatzstrukturen festgeschrieben. Dort bewegt sich also etwas und das begrüßen wir genauso wie Sie, Herr Kollege Hentschel.

(Unruhe)

Wir sollten nun darüber nachdenken, ob so etwas auch für den Bereich der westlichen Ostsee attraktiv ist - wir haben gerade gehört, dass man das in Dänemark schon tut -, zumal zwei der Nordseepartner, nämlich Dänemark und Deutschland, auch hier zusammenarbeiten können. Man hätte also die Möglichkeit, auf bestehende Erfahrungen zurückzugreifen, um ein vergleichbares Projekt schneller voranzubringen. Eine Zusammenarbeit zwischen Dänemark, Deutschland und Polen nach Vorbild der PSSA-Zusammenarbeit im Nordseeraum könnte durchaus zu mehr Schiffssicherheit beitragen.

Eine Havarie macht vor Grenzen nicht Halt. Das haben wir immer wieder schmerzlich erfahren müssen. Schon aus diesem Grund müssen wir nicht nur über die konkreten Einzelmaßnahmen nachdenken, sondern ganzheitliche, staatenübergreifende Strukturen ins Auge fassen.

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

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Mir liegt noch eine Wortmeldung des Herrn Abgeordneten Rother vor. - Die wird nicht aufrechterhalten. Dann hat jetzt Herr Minister Dr. Rohwer das Wort.

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Mehr Schiffssicherheit ist gerade für Schleswig-Holstein, das Land zwischen den Meeren, existenziell, sie ist existenziell für unsere Küsten, für unsere Natur, für den Tourismus. Das ist in diesem hohen Hause völlig unstrittig. Jetzt geht es darum, was wir tun können, damit die richtigen Maßnahmen schneller umgesetzt werden.

Auch ich finde es ärgerlich, dass es so lange dauert, die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen auf den verschiedenen nationalen und internationalen Ebenen umzusetzen. Sie wissen, dass die Länder hier praktisch keine eigenen Kompetenzen haben. Beim **Bund** sind die Kompetenzen verteilt und international sind sie äußerst komplex, wenn wir allein die Beispiele EU und IMO nehmen.

Dennoch ist der Antrag sinnvoll. Es passiert einiges. Wir müssen den Druck verstärken. Ich möchte auf einige Punkte des Berichts bereits jetzt hinweisen und drei, vier Beispiele nennen.

Zur Havariebekämpfung! In Zusammenarbeit mit den anderen deutschen Küstenländern haben wir - insofern brauchten wir die Aufforderung eigentlich nicht mehr - am 5. April immerhin - das ist ein wichtiger Schritt - einen Beschluss der Ministerpräsidenten herbeigeführt, der die Bundesregierung zur Einrichtung eines **Havariekommandos** und einer **Seewache** nachdrücklich auffordert. Aus Gesprächen mit dem Bundesverkehrsminister weiß ich, dass das Problem dort massiv gesehen wird und Druck gemacht werden soll. Weil allerdings unterschiedliche Ressorts beteiligt sind, kann es noch etwas dauern. Ich hoffe, es geht schnell. Ich weise an dieser Stelle nur darauf hin, dass in den letzten Jahren - auch unter der alten Bundesregierung - vieles nicht so schnell passiert ist, wie es hätte passieren sollen. Insofern ein Dank an die Antragsteller, weil sie

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

uns mit ihrem Antrag an dieser Stelle weiter unterstützen werden.

(Unruhe)

Zur passiven Tankersicherheit und zur vorbeugenden Kontrolle! Die Bundesregierung unterstützt mit Nachdruck die EU-Richtlinienvorschläge sowohl für die beschleunigte Einführung von Doppelhüllentankern als auch für die Kontrolle der Klassifikationsgesellschaften und die Intensivierung der Hafenstaatenkontrolle.

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

Das so genannte Erika I-Paket sieht deutlich verkürzte Übergangsfristen zur Einführung der **Doppelhüllentanker** vor. Die bisherige IMO-Regelung schrieb die Doppelhülle für alle Neubauten ab 1996 vor; ältere Tanker müssen umgerüstet oder bis spätestens 2020/2025 stillgelegt werden.

(Anhaltende Unruhe)

Nachdem die EU-Länder mit dem „Erika I“-Paket Druck gemacht hatten, hat der **Schiffssicherheitsausschuss** der **IMO** im April beschlossen, dass Einhüllentanker nach einem gestaffelten Zeitplan ab 2003 bis spätestens 2015 aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Zugleich werden in der Restlaufzeit der alten Tanker die Kontrollen intensiviert.

(Anhaltende Unruhe)

- Meine Damen und Herren, ich wundere mich über Ihre Unaufmerksamkeit bei diesem Thema, bei dem wir uns doch über die Maßnahmen unterhalten.

Dieser Beschluss wurde in einer Novellierung des MARPOL-Übereinkommens zum maritimen Umweltschutz verankert.

Die anderen Elemente von „Erika I“ werden zu zwei neuen Richtlinien führen, die im Entwurf vorliegen - wie Sie wissen - und Ende 2002 in Kraft treten dürften. Diese Richtlinien sind ein Fortschritt. Hierzu zählen die Verschärfung der **Hafenstaatenkontrollen** durch schwarze Listen für unsichere Schiffe - das ist ein ganz wichtiger Punkt, der nicht zu unterschätzen ist -

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

und **Zwangsinnspektionen** für Hochrisikoschiffe.

Eine zweite Richtlinie wird die Klassifikationsgesellschaften in den EU-Staaten - es handelt sich um eine Art Schiffs-TÜV - einer strengeren EU-Kontrolle unterwerfen, um einen einheitlichen strengen Standard der **Sicherheitszertifikate** zu erreichen.

Nun noch eine Anmerkung zur Lotsenpflicht in der **Kadetrinne**! Wir haben das Unglück vom 29. März noch in Erinnerung. Nach der Aufforderung der Landesregierung durch meinen Kollegen Müller und mich, unterstützt durch die Ministerpräsidentin, ist die Bundesregierung zumindest jetzt voll auf unserer Linie und unterstützt die **Lotsenpflicht**. Das ist ein wichtiger Punkt.

(Beifall der Abgeordneten Lothar Hay [SPD] und Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Die Bundesregierung unterstützt uns jetzt. Uns fehlen aber noch Verbündete und diese Aufgabe kann die Landesregierung allein nicht lösen. Die Ostsee-Anrainer sind teilweise dabei, Schweden und Dänemark positiv, die baltischen Länder, andere Länder sind noch nicht dabei, und zwar deshalb, weil eine Lotsenpflicht mit Kosten verbunden ist.

(Klaus Schlie [CDU]: Das ist völlig klar!)

- Das ist völlig klar, ja. Das heißt, Sie müssen diese Länder überzeugen, wenn Sie in der IMO eine Mehrheit bekommen wollen.

(Klaus Schlie [CDU]: Auch das ist klar!)

Hier nützen - das muss ich einfach einmal so sagen - die besten Beschlüsse nichts, wenn nicht jeder von uns bei jeder Gelegenheit, auch bei Treffen mit Präsidenten dieser Länder, dafür wirbt, etwas zu tun.

(Klaus Schlie [CDU]: Das ist richtig!)

Ich kann nur an Sie alle appellieren, uns zu unterstützen.

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

Die Lotsenpflicht soll in den kritischen Gewässern, zu denen auch die Kadetrinne gehört, für Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als zehn Metern gelten. Dieses Vorhaben wird von uns vertreten und wird Thema der vorhin schon erwähnten Sonderverkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten sein.

AIS, Verkehrsüberwachungssystem! Das ist im Prinzip eine gute Sache, allerdings wissen wir, dass sich der Aufbau dieses Systems von 2002 bis 2008 hinzieht. Wir müssen den Druck verstärken, dieses System schneller aufzubauen.

Das waren nur einige wenige Punkte. Wir werden den Bericht gern geben, weil er die letzten Entwicklungen berücksichtigen kann. Ich bedanke mich dafür, dass die Landesregierung sozusagen fraktionsübergreifend die Unterstützung des hohen Hauses für einen verstärkten Druck hat. Sie können davon ausgehen, dass

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

die Landesregierung alles dafür tun wird, gegenüber der Bundesregierung, der EU, den Ostsee-Anrainern und gegenüber anderen Partnern ihre Interessen zu vertreten.

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

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung. Ich lasse zunächst über Tagesordnungspunkt 15 abstimmen. Es ist beantragt worden, über den Antrag der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW, Drucksache 15/909, in der Sache abzustimmen. Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich lasse jetzt über Tagesordnungspunkt 26 abstimmen, nämlich die Drucksachen 15/511 und 15/821, Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses. Der Ausschuss empfiehlt, den Bericht der Landesregierung zur Kenntnis zu nehmen. Wer so beschließen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Schließlich lasse ich über Tagesordnungspunkt 27 abstimmen, nämlich die Drucksachen 15/532 und 15/822, Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses. - Herr Abgeordneter Maurus, zur Geschäftsordnung!

Heinz Maurus [CDU]:

Frau Präsidentin, wir beantragen eine getrennte Abstimmung, und zwar über den ersten Teil des Antrages einschließlich des dritten Punktes auf der zweiten Seite mit den Wörtern „auf der Nord- und der Ostsee“ und dann über den folgenden Abschnitt betreffend PSSA. Zur Erklärung darf ich darauf hinweisen, dass sich der Antrag Drucksache 15/532 im ersten Teil mit den Konsequenzen aus der Havarie „Pallas“ befasst, die hier auch so einvernehmlich von den Ausschüssen zur Beschlussfassung empfohlen worden sind; der zweite Teil betrifft die PSSA.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Dann lasse ich jetzt über den ersten Teil des Antrages Drucksache 15/532 bis einschließlich des Spiegelstriches auf der zweiten Seite, der mit den Wörtern endet „auf der Nord- und der Ostsee“, abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. -

Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dieser Teil ist einstimmig angenommen worden.

Jetzt lasse ich über den zweiten Teil des Antrages abstimmen - wie von Herrn Abgeordneten Maurus erläutert. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dieser zweite Teil ist angenommen mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP.

Jetzt lasse ich über den Antrag insgesamt abstimmen. Wer dem Antrag insgesamt zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - So angenommen mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und den Abgeordneten des SSW gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Enthaltung der Fraktion der CDU.

Meine Damen und Herren, die Fraktionen haben sich darauf geeinigt, dass die für die Beratung am heutigen Nachmittag vorgesehenen Punkte 28 und 32 ohne Aussprache behandelt werden sollen.

Ich schlage vor, dass wir jetzt noch die Tagesordnungspunkte abhandeln, zu denen eine Aussprache nicht vorgesehen ist.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 2 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zum Staatsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der amtlichen Statistik

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 15/705

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und Rechtsausschusses
Drucksache 15/823

Ich erteile der Berichterstatterin des Innen- und Rechtsausschusses, der Frau Abgeordneten Schwalm, das Wort.

Monika Schwalm [CDU]:

Frau Präsidentin, der Innen- und Rechtsausschuss empfiehlt dem Landtag einstimmig, den Gesetzentwurf in unveränderter Form anzunehmen.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich danke der Frau Berichterstatterin. Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Eine Aussprache ist nicht vorgesehen.

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau)

Ich lasse über den Gesetzentwurf der Landesregierung in der vom Ausschuss empfohlenen Fassung abstimmen. Wer dem so zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 3 auf:

Zweite Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Betreuungsgesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 15/458

Bericht und Beschlussempfehlung des Sozialausschusses
Drucksache 15/854

Ich erteile dem Berichterstatter des Sozialausschusses, Herrn Abgeordneten Beran, das Wort.

Andreas Beran [SPD]:

Frau Präsidentin, ich verweise auf die Vorlage.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Ich sehe keine Wortmeldungen zum Bericht.

Ich lasse über den Gesetzentwurf der Landesregierung in der vom Ausschuss empfohlenen Fassung abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 11 auf:

Entwicklung der Museen in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 15/901

Änderungsantrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/935

Ich lasse zunächst über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. -

(Zurufe)

- Ja, ich lasse es wiederholen: Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Jetzt lasse ich über den Ursprungsantrag in der so geänderten Fassung abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 16 auf:

Bericht zur Biologischen Vielfalt (Biodiversität) in Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/913

Ich lasse über den Antrag in der Sache abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 17 auf:

Bericht der Landesregierung über die Bedeutung des Handwerks in der Wirtschaft Schleswig-Holsteins und die derzeitige Lage des Handwerks

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/914

Wer dem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 20 auf:

Dauerhafte Sicherung des tidefreien Zugangs zum Anleger Wittdün auf Amrum

Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/917 (neu)

Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so angenommen.

Ich lasse über den Tagesordnungspunkt 21 abstimmen:

Bericht zur Änderung des DNA-Identitätsfeststellungsgesetzes

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/919

Wer diesem Antrag zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 29 auf:

Hilfekonzept für Eltern im Umgang mit Kleinkindern

Beschlussempfehlung des Sozialausschusses gemäß Artikel 17 Abs. 2 Satz 2 LV in Verbindung mit § 14 Abs. 1 Satz 2 GeschO
Drucksache 15/857

Ich erteile dem Berichterstatter des Sozialausschusses, Herrn Abgeordneten Beran, das Wort.

Andreas Beran [SPD]:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich verweise auf die Drucksache und bitte um Abstimmung.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Wortmeldungen zum Bericht sehe ich nicht. Ich danke dem Herrn Berichterstatter.

Ich lasse über die Beschlussempfehlung des Sozialausschusses abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so angenommen.

Ich rufe die Tagesordnungspunkte 30 und 31 auf:

Gemeinsame Beratung

a) Entschließung zu den erforderlichen Maßnahmen aufgrund der BSE-Vorfälle

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/652

Änderungsantrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/676

Änderungsantrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/677

Bericht und Beschlussempfehlung des Agrarausschusses
Drucksache 15/866 (neu)

b) Eckpunkte für einen besseren Verbraucherschutz und eine gesunde Nahrungsmittelproduktion als Konsequenz aus der BSE-Krise

Antrag der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 15/650

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 15/678

Bericht und Beschlussempfehlung des Agrarausschusses
Drucksache 15/867 (neu)

Ich erteile dem Berichterstatter des Agrarausschusses, Herrn Abgeordneten Hopp, das Wort.

Claus Hopp [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich verweise auf die Berichte und Beschlussempfehlungen des Agrarausschusses in den Drucksachen 15/866 (neu) und 15/867 (neu) und bitte um Zustimmung.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wer dem so zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. -

(Dr. Christel Happach-Kasan [FDP]: Es sind zwei Anträge!)

- Ja, ich lasse zunächst über den Antrag Drucksache 15/866 (neu) abstimmen.

(Lothar Hay [SPD]: Es muss heißen 15 Schrägstrich 866! - Heiterkeit)

- Herr Abgeordneter Hay, ich ging davon aus, dass die Abgeordneten diesen Schrägstrich stets im Kopf haben.

(Heiterkeit - Martin Kayenburg [CDU]: Aber nur auf der rechten Seite des Hauses!)

Ich lasse nun über die Beschlussempfehlung in der soeben vorgestellten Fassung abstimmen. Wer dieser zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW bei Gegenstimmen der Fraktionen von CDU und FDP angenommen.

Ich lasse nun über die Beschlussempfehlung Drucksache 15/867 (neu) abstimmen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Dies ist mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW gegen die Stimmen der Fraktion der CDU bei Enthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 33 auf:

Zusammenarbeit von Schule und Jugendhilfe

Landtagsbeschluss vom 15. Dezember 2000

Drucksache 15/567 (neu)

Zwischenbericht der Landesregierung

Drucksache 15/900

(Karl-Martin Hentschel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich beantrage Kenntnisnahme! - Lothar Hay [SPD]: Das beantrage ich auch! - Wolfgang Kubicki [FDP]: Was ist das denn?)

Es wird vorgeschlagen, den Zwischenbericht der Landesregierung, Drucksache 15/900, in die Ausschüsse zu überweisen. Es ist außerdem Kenntnisnahme beantragt. Ich lasse zunächst darüber abstimmen, ob der Bericht zur Kenntnis genommen werden soll. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Er wird nicht einmal diskutiert! Das ist unglaublich!)

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 34 auf:

Bundeswehrstrukturreform

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/351

Bericht und Beschlussempfehlung des Innen- und
Rechtsausschusses
Drucksache 15/903

Ich erteile der Berichterstatterin des Innen- und
Rechtsausschusses, Frau Abgeordneter Schwalm, das
Wort.

Monika Schwalm [CDU]:

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Der Landtag hat den Antrag Drucksache 15/351 durch
Plenarbeschluss vom 29. September 2000 federfüh-
rend an den Innen- und Rechtsausschuss und mitbetei-
ligt an den Wirtschaftsausschuss überwiesen. Der
beteiligte Wirtschaftsausschuss empfahl dem Innen-
und Rechtsausschuss mit Mehrheit, die Nummer 2 des
Antrags für erledigt zu erklären; Nummer 1 war nicht
Gegenstand des Abstimmungsverfahrens.

Der federführende Innen- und Rechtsausschuss hat den
Antrag in fünf Sitzungen, zuletzt am 25. April 2001,
beraten. In seinem Namen empfehle ich dem Landtag
im Einvernehmen mit den Antragstellern, den Antrag
für erledigt zu erklären.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Sie haben sich
von der Wehrpflicht verabschiedet!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Herr Abgeordneter Maurus zur Geschäftsordnung.

Heinz Maurus [CDU]:

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Da
Nummer 1 des Antrages Drucksache 15/351 Gegen-
stand des Antrages ist, muss er Gegenstand einer Ab-
stimmung sein. Ich beantrage Abstimmung über
Nummer 1. Nummer 2 ist in der Tat erledigt.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau:

Ich lasse zunächst über den Antrag der Fraktion der
CDU, Drucksache 15/351, abstimmen.

(Zurufe: Nummer 1!)

- Nummer 1! Ich lasse also über Nummer 1 abstim-
men. Wer Nummer 1 zustimmen will, den bitte ich um
das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? -
Nummer 1 ist mit den Stimmen von SPD, FDP,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SSW gegen die
Stimmen der CDU abgelehnt.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Gegen die
Wehrpflicht!)

Ich lasse nun über Nummer 2 der Drucksache 15/351
abstimmen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Erklärt der An-
tragsteller für erledigt!)

- Ich lasse über den Antrag abstimmen, die Nummer 2
für erledigt zu erklären.

(Wolfgang Kubicki [FDP]: Wir erklären die
Union für erledigt!)

Wer so beschließen will, den bitte ich um das Hand-
zeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das ist
einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 39 auf:

**Gemeinsame Rahmenplanung nach Artikel 91 a
Grundgesetz; hier: Anmeldung zum
31. Rahmenplan für den Hochschulbau (2002 -
2005)**

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/912

Ich schlage vor, den Bericht der Landesregierung fe-
derführend dem Bildungsausschuss und mitberatend
dem Finanzausschuss zur abschließenden Beratung zu
überweisen. Wer dem folgen will, den bitte ich um das
Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Das
ist einstimmig so beschlossen.

Wollen wir noch die übrigen zwei Tagesordnungs-
punkte ohne Abstimmung behandeln?

(Zurufe: Ja! - Martin Kayenburg [CDU]: Oh-
ne Aussprache, aber mit Abstimmung!)

- Entschuldigung: ohne Aussprache! Ich wollte eben
noch schneller als Sie sein.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 28 auf:

Verfassungsschutzbericht 2000

Bericht der Landesregierung
Drucksache 15/850

Ich schlage Überweisung in den Innen- und Rechtsaus-
schuss vor

(Heinz Maurus [CDU]: Zur abschließenden
Beratung!)

- zur abschließenden Beratung. Wer dem so zustim-
men will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegen-
stimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so
angenommen.

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Kötschau)

Ich rufe Tagesordnungspunkt 32 auf:

Sexuelle Gewalt gegen Mädchen und Frauen mit Behinderungen - bestehende Hilfemöglichkeiten und bedarfsorientierte Versorgungsplanung

Landtagsbeschluss vom 15. November 2000

Drucksache 15/520

Bericht der Landesregierung

Drucksache 15/899

Ich schlage vor, den Bericht der Landesregierung dem Sozialausschuss zu überweisen. Zur abschließenden Beratung?

(Zurufe: Nein!)

- Zur Beratung! Wer dem zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenstimmen? - Enthaltungen? - Dies ist einstimmig so beschlossen.

Sie haben sich jetzt eine Mittagspause verdient. - Ich unterbreche die Sitzung bis 15 Uhr.

(Unterbrechung: 13:06 bis 15:02 Uhr)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nach einer sonnigen Mittagspause treten wir wieder in die Beratungen ein.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 24 auf:

Umwandlung der Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften

Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW

Drucksache 15/922

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

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Erst CDU-Fraktion! Wir haben uns darauf geeinigt! - Günter Neugebauer [SPD]: Wir haben uns darauf verständigt, Herr Präsident!)

- Ladies first, vielen Dank, Herr Neugebauer. Dann hat für die CDU-Fraktion die Frau Abgeordnete Brita Schmitz-Hübsch das Wort.

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zu dem interfraktionellen Antrag möchte ich vier Bemerkungen machen.

Erstens. Der Sparkassen- und Giroverband will die Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften umwandeln. Der Landtag muss zustimmen. Diese

Zustimmung gilt mit der Zustimmung des Landtages zum öffentlich-rechtlichen Vertrag zur Übertragung der Trägerschaft als erteilt.

Als der Landtag den Gesetzentwurf Drucksache 13/2503 im Jahre 1995 beraten hat, hing daran auch der Entwurf für den Vertrag. Beides wurde zusammen beraten. Sowohl bei der Beschlussfassung im Wirtschaftsausschuss als auch bei der Verabschiedung im Landtag gingen alle Abgeordneten davon aus, über beide Teile der Drucksache abzustimmen.

Allerdings haben die Abgeordneten nur den Vertragsentwurf zu sehen bekommen. Für die tatsächliche Gültigkeit der Zustimmung ist daher ausschlaggebend, ob der unterzeichnete Vertrag dem Vertragsentwurf entspricht. Er ist nirgendwo veröffentlicht. Das musste er auch nicht. Aber für die Frage, um die es hier geht, ist es wichtig, dass er dem Parlament zugänglich gemacht wird. Ich bitte daher darum, den Vertrag dem Wirtschaftsausschuss zur Verfügung zu stellen.

Zweitens. Die CDU hatte sich damals im Wirtschaftsausschuss der Stimme enthalten, weil wir auf einen interfraktionellen Antrag hofften, mit dem § 3 Abs. 3 des Vertrages präzisiert werden sollte. Als dies nicht gelang, haben wir im Landtag dagegen gestimmt, weil wir den Modus des Verkaufs für insgesamt falsch hielten.

Diese Einschätzung wird jetzt voll bestätigt. Statt erst in Aktiengesellschaften umzuwandeln und dann zu übertragen - Bayern und Baden-Württemberg haben uns das erfolgreich vorgemacht -, wurde der Weg der Übertragung der Trägerschaft gewählt. Dadurch wurde die Fungibilität der Vermögenswerte tatsächlich eingeschränkt. Der Wert wurde zwar mit 1,14 Milliarden DM ordnungsgemäß durch die BDO Norddeutsche Warentreuhand AG ermittelt. Durch Vorgaben der Landesregierung landete der Wert aber am Ende bei nur 242 Millionen DM. Diesen Betrag erhöhte der Sparkassen- und Giroverband großzügig um 3 Millionen DM und dem staunenden Volk wurde dieser Kaufpreis als Verhandlungskunst der Ministerpräsidentin verkauft. Das erinnert an andere Verhandlungskünste, zum Beispiel bei HDW oder beim Immobiliendeal. Leider ist Frau Simonis nicht hier. Ich hätte ihr das gern persönlich gesagt.

Ich möchte die Frage, die wir damals gestellt haben, heute wiederholen: Wieso können die Sparkassen die **Provinzial** heute in **Aktiengesellschaften** umwandeln und das Land konnte das vor nur sechs Jahren nicht? Was hat sich seitdem Entscheidendes geändert? Ich hoffe, Herr Minister, dass Sie nachher darauf antworten werden.

(Beifall bei CDU und FDP)

(Brita Schmitz-Hübsch)

Drittens. Es kam, wie es kommen musste, und zwar schneller als gedacht. Auch die Unzulänglichkeit des § 3 Abs. 3 des Vertrages wird nur sechs Jahre nach Vertragsabschluss offenbar. Die Landesregierung kann nicht sagen, sie sei nicht gewarnt worden. Der Landesrechnungshof hatte mahndend seine Stimme erhoben und die CDU hatte bis kurz vor der Verabschiedung gehofft, eine bessere Lösung mit den anderen Fraktionen vereinbaren zu können.

Jetzt stehen wir vor dem Scherbenhaufen. Die Formulierung „ganz oder teilweise“ bei Entstehen eines Übererlöses ist und bleibt schwammig, Herr Neugebauer. Die Landesregierung hat keinerlei Einfluss auf die Gestaltung des Verkaufspreises.

Jetzt muss das Parlament aushelfen. Wir wollen mit diesem interfraktionellen Antrag der Landesregierung dabei helfen, die Fehler von 1995 wenigstens teilweise wieder gutzumachen. Deshalb fordern wir die ganze Auskehrung eines Übererlöses und die volle Transparenz bezüglich der Situation der Provinzial Versicherungen nach sechs Jahren in der Obhut des Sparkassen- und Giroverbandes.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich bitte um etwas mehr Aufmerksamkeit.

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Dazu ist die Erstellung eines Wertgutachtens notwendig, und zwar nach der Umwandlung in Aktiengesellschaften und bevor es zur Veräußerung eines Teiles - wie hoch und in welcher Form auch immer - kommt.

Das alles muss schnell geschehen. Völlig zu Recht beklagt sich die Provinzial über das gegenwärtige öffentliche Interesse. Dafür habe ich volles Verständnis. Aber wir als Landtag haben neben den Interessen unserer Unternehmen auch die Interessen des Landes zu wahren.

(Beifall bei der CDU)

Meine Fraktion ist davon überzeugt, dass die Landesregierung vor sechs Jahren zu billig verkauft hat. Wenigstens jetzt wollen wir sicherstellen, dass das Land den vollen Anteil am Verkaufserlös erhält, der ihm zusteht.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vierte und letzte Bemerkung! Bei der Vorbereitung auf dieses Thema habe ich in den Unterlagen von 1994 und 1995 gestöbert. Als der Verkauf der Provinzial mitsamt dem Kaufpreis bekannt gemacht wurde, stellten die Kollegen Astrup und Benker - beide gehören

auch heute dem Landtag an; wie nett, dass Sie gerade hereinkommen, Herr Astrup -

(Holger Astrup [SPD]: Ich habe so lange gewartet, Frau Kollegin!)

in einer Pressemitteilung Überlegungen an, wie man das Geld unter die Leute bringen könne. Das Ergebnis ist ein Musterbeispiel für die kurze Verfallszeit politischer Positionen. Es heißt darin - ich zitiere -:

„Von besonderer Wichtigkeit“

- sagte Herr Astrup -

„ist die bundesweit bisher einmalige Einrichtung eines Pensionsfonds für neue Landesbeamte. Dieses Vorhaben, das sich in etwa 30 Jahren erstmals positiv auf den Landeshaushalt auswirken wird, ist als ein Jahrhundertwerk zu bezeichnen.“

Meine Damen und Herren, das Jahrhundertwerk hat die Jahrhundertwende nicht mehr erlebt. Bereits nach zwei Jahren wurde es wieder eingesammelt. Aber es steht als ein besonderes Mahnmal für den Umgang der Sozialdemokraten mit Geld aus Vermögensverkäufen: Es landete wirklich alles im Konsum.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die SPD-Fraktion erteile ich jetzt dem Herrn Abgeordneten Günter Neugebauer.

Günter Neugebauer [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Schmitz-Hübsch, wir stehen hier nicht vor einem Scherbenhaufen, wie Sie es dargestellt haben.

(Klaus Schlie [CDU]: Vor dem stehen Sie ganz allein!)

Wenn Sie beklagen, dass der Pensionsfonds nicht mehr zur Verfügung steht, dann sollten Sie sich daran erinnern, dass Sie mindestens dreimal beantragt hatten, ihn aufzulösen, um ihn für konsumtive Ausgaben zur Verfügung zu stellen.

(Holger Astrup [SPD]: Sehr richtig!)

Das ist die Wahrheit. Wir wollen ja bei der Wahrheit bleiben. Deshalb sage ich zum Beitrag von Frau Schmitz-Hübsch: Dieser Tagesordnungspunkt eignet sich nun wirklich nicht, entgegen Ihrer Erwartung, für einen parteipolitischen Streit, schon gar nicht, wenn Sie die Historie falsch bemühen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Es geht um Landesgeld, nicht um Parteipolitik!)

(Günter Neugebauer)

Wir haben den gemeinsamen Antrag mit Ihnen gemeinsam unterschrieben und unterstützt, weil wir der Auffassung sind, dass es einen Beitrag zur Rechtssicherheit darstellt, soweit es den ersten Punkt angeht, weil wir mit Ihnen gemeinsam den Übergang der **Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften** sicherstellen wollen und weil wir mit Ihnen gemeinsam sicherstellen wollen, dass ein etwaiger Übererlös - ich sage bewusst: nach Abzug der Ansprüche der Altversicherten - an das Land fließt. Nun ist die FDP noch nicht im Saal

(Zurufe von der FDP: Wie bitte?)

- in Gestalt des vermutlichen Sprechers Herr Kubicki.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Da haben Sie Pech gehabt!)

- Sie sprechen also. Dann will ich an Ihre Adresse, Herr Garg, gerichtet sagen, weil Herr Kubicki das zum öffentlichen Gegenstand gemacht hat: Dieser Bereich eignet sich auch nicht für die Kritik der FDP; denn bei der heute hier in Rede stehenden Umwandlung der Versicherungsgesellschaft Provinzial in Aktiengesellschaften geht es nicht um das, was Sie bei den Sparkassen wollen, nämlich die Umwandlung in Aktiengesellschaften.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Natürlich!)

Der wesentliche Unterschied besteht darin: Bei der Umwandlung der Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften handelt es sich um einen internen Vorgang innerhalb der Sparkassenorganisation.

(Widerspruch bei der FDP - Klaus Schlie [CDU]: Wer hat Ihnen das denn aufgeschrieben? - Dr. Heiner Garg [FDP]: Der Minister lacht!)

Das, was Sie wollen, ist die Beteiligung von privaten Geschäftsbanken an den Sparkassen. Nehmen Sie diesen Unterschied zur Kenntnis, meine Damen und Herren.

(Beifall des Abgeordneten Holger Astrup [SPD])

Frau Schmitz-Hübsch, wer bei der aktuellen Diskussion nach vorn blicken will - was wir mit unserer Unterschrift unter diesen Antrag wollen -, sollte bei der Wahrheit bleiben, wenn er die Historie bemüht, so wie Sie, um Schuldzuweisungen zu platzieren. Die Wahrheit ist erstens: Bei dem ermittelten Wert von 243 Millionen DM handelte es sich um den Wert an der oberen Grenze der ermittelten Werte. Sie wissen aus der Erinnerung - ich habe Ihre Rede noch einmal gelesen -, dass es Wertermittlungen von 62 Millionen DM bis

243 Millionen DM gab. Wir haben uns gemeinsam für den obersten Wert der ermittelten Werte entschieden.

Das Zweite: Bei der Einbringung des Gesetzes 1995 gab es keinen Streit über die Möglichkeit oder die Notwendigkeit, die Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften umzuwandeln. Streit hat es nur über den Zeitpunkt gegeben.

(Martin Kayenburg [CDU]: Andere Länder haben es gemacht!)

Nun weiß ich mich als damaliges Mitglied dieses Hauses sehr gut zu erinnern, dass CDU und FDP damals die sofortige Umwandlung beantragt haben.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Ja, richtig!)

Für diesen Antrag gab es gute Gründe; wir haben sie respektiert. Kollege Astrup hat damals für die Mehrheitsfraktion - im Lichte der heutigen Erkenntnisse - auch zu Recht deutlich gemacht

(Heinz Maurus [CDU]: „Damals im Lichte der heutigen Erkenntnisse“! - Lachen bei CDU und FDP)

- damals zu Recht dargestellt, was sich auch im Lichte der heutigen Erkenntnisse als richtig erwiesen hat -, dass der Zeitpunkt damals nicht der richtige war, weil in der Tat die Ansprüche von Altversicherten respektiert werden mussten.

(Martin Kayenburg [CDU]: Warum darf Herr Astrup heute nicht reden?)

Herr Kollege Kayenburg, Sie wissen: Prägend für die damalige Diskussion - einige hier im Saal werden sich daran erinnern - war doch die Frage: Wer ist eigentlich wirtschaftlicher Eigentümer der Provinzial Versicherungen? Das war nicht das Land, sondern wirtschaftlicher Eigentümer waren die Versicherten.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Das stimmt nicht!)

Deswegen war auch die Wertermittlung so schwierig und deswegen haben wir zum damaligen Zeitpunkt davon abgesehen, die sofortige Umwandlung in Aktiengesellschaften vorzunehmen.

Heute geht es nun darum, die Rechtssicherheit für das Unternehmen Provinzial Versicherungen zu stärken und auch die Rechte des Landes zu wahren. Dem stimmen wir zu, wie ich bereits gesagt habe. Wir freuen uns, dass wir 1995 gemeinsam die Nachbesserungsklausel aufgenommen haben; denn sie wird uns sichern,

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Haben wir nicht!)

(Günter Neugebauer)

dass nach Abzug von vielleicht zu erwartenden Ansprüchen von Altversicherten der Übererlös an das Land fließt.

Meine Damen und Herren, wir begrüßen die Möglichkeit der Umwandlung und damit auch die Veräußerung von Aktienanteilen an die Hamburger Sparkasse.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Steht das schon fest?)

- Das haben wir gehört.

(Lachen der Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP] und Dr. Ekkehard Klug [FDP])

Das sichert auch, glaube ich, die Provinzial Versicherungen.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Sagen Sie einmal, wann das sein wird!)

Im Ergebnis wünschen wir den Provinzial Versicherungen oder dem Sparkassen- und Giroverband mit seinen Töchtern viel Erfolg. Das liegt im Interesse unseres Landes, des Finanz- und Versicherungssplatzes Schleswig-Holstein. Die Entwicklung hat gezeigt, dass wir 1995 gut beraten waren, diesen Schritt zu gehen, und dass wir heute gut beraten sind, den Weg der Umwandlung in Aktiengesellschaften mit zu gehen.

(Beifall bei SPD und SSW)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich möchte zwischendurch nur einen geschäftsleitenden Hinweis geben. Frau Rodust hat auf ihrem Platz eine Brille gefunden, die, wovon sie fest überzeugt ist, nicht die Ihre ist.

(Klaus Schlie [CDU]: Sie könnte Herrn Neugebauer gehören, damit er bei der Rede klar sieht und nicht rosarot!)

Wir werden nachher sehen, wer den Weg nach draußen nicht findet.

Wir fahren in der Beratung fort. Das Wort für die Fraktion der FDP hat jetzt Herr Abgeordneter Dr. Garg.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zu dem „parlamentsübergreifenden“ Antrag möchte ich drei Punkte ansprechen. Es ist allerdings ein fraktionsübergreifender Antrag; insofern stimmt das hier nicht ganz.

Erstens ist die Umwandlung der **Provinzial Versicherungen** in **Aktiengesellschaften** ein Paradebeispiel für die Privatisierung eines öffentlich-rechtlichen Fi-

nanzdienstleisters. Zweitens steht dem Land ein angemessener Erlös für den Verkauf zu. Um die Höhe zu ermitteln, brauchen wir sofort ein **Wertgutachten** für die Provinzial Versicherungen. Drittens ist der vorliegende Antrag vor allem wegen des Dilettantismus der damaligen Regierung Simonis im Jahre 1995 notwendig geworden.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten Heinz Maurus [CDU])

1995 wurde nämlich die Übertragung der Provinzial Versicherungen vom Land an den Sparkassen- und Giroverband für 245 Millionen DM ausgehandelt. Der Vertrag sieht vor, dass die Provinzial Versicherungen anschließend in Aktiengesellschaften umgewandelt werden dürfen und dass der Erlös ganz oder teilweise dem Land zusteht. Schon damals bemerkte der Landesrechnungshof unmissverständlich, dass es sinnvoller sei, die Provinzial Versicherungen erst in Aktiengesellschaften umzuwandeln und dann an den Sparkassen- und Giroverband zu übertragen. Dadurch hätte das Land einen sehr viel höheren Erlös erzielen können, wahrscheinlich einen Milliardenbetrag.

(Beifall bei FDP und CDU)

Ein entsprechender Antrag der FDP-Fraktion wurde abgelehnt. Wäre uns das Haus damals gefolgt und hätte die Regierung zum sinnvollen Handeln angeleitet, hätten wir heute die Probleme, die wir haben, nicht.

(Zuruf von der SPD: Welche Probleme?)

- Wenn Sie keine sehen, ist es ja gut.

Jetzt haben wir aber den Salat und die entscheidende Frage lautet: Wie viel Geld steht dem Land zu? Der dem Land zustehende Teil des Übererlöses bezieht sich auf den Wert der Provinzial Versicherungen zum Zeitpunkt der Übertragung. Die Ermittlung des Übererlöses wird umso schwieriger, je länger die Übertragung zurückliegt. Zusätzliche Probleme wird es bei der Verzinsung des Übererlöses geben; denn es muss ja auch ermittelt werden, welchen Betrag die Kapitalanlage des Landes zur Wertsteigerung der Provinzial nach der Übertragung beigetragen hat.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich möchte um etwas mehr Ruhe bitten.

Dr. Heiner Garg [FDP]:

Je länger diese Probleme auf die lange Bank geschoben werden, desto größer werden sie. Deshalb brauchen wir das Wertgutachten sofort, um die Bewer-

(Dr. Heiner Garg)

tungsprobleme zu minimieren. Die Probleme mit dem Übererlös enden nicht mit seiner Ermittlung. Wir müssen sicherstellen, dass der entsprechende Betrag auch an das Land fließt, unabhängig davon, wie die Übertragung von Anteilen der Provinzial Versicherungen auf private Anteilseigner erfolgt. So könnte man sich zum Beispiel vorstellen, dass die Übertragung nicht gegen Zahlung eines Geldbetrages erfolgt, sondern dass Aktienpakete getauscht werden. Allerdings verfüge ich nicht über die hellseherischen Fähigkeiten des Kollegen Neugebauer.

Kein Erlös, kein Übererlös, kein Geld für die Landeskasse. Für diese oder andere Übertragungsmöglichkeiten muss vorgesorgt werden. All diese Probleme wären uns erspart geblieben, wäre die Provinzial 1995 vor der Übertragung in eine AG umgewandelt worden, so, wie wir es vorgeschlagen hatten.

(Beifall bei FDP und CDU)

Jetzt haben wir den Aufwand um die Festlegung des Verfahrens, weil die damaligen Regelungen unzureichend sind. Ökonomisch exakt gerechnet mindert dieser Mehraufwand die Einnahmen aus dem Übererlös.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, das einzig Erfreuliche ist die Tatsache, dass ein öffentlich-rechtliches Versicherungsunternehmen in eine private Rechtsform überführt werden soll. Es gibt nämlich keinen guten Grund dafür, dass sich der Staat privatwirtschaftlich im Versicherungswesen betätigt, es gibt überhaupt keinen einzigen guten Grund dafür, dass sich der Staat als Finanzdienstleister betätigt. Deshalb haben wir den Gesetzentwurf zur Privatisierung von Sparkassen eingebracht, Herr Neugebauer. Einer der stärksten Gegner in dieser Angelegenheit ist - Sie wissen das - der Sparkassen- und Giroverband, genau dieser Verband, der jetzt die öffentlich-rechtliche Versicherung Provinzial in eine private AG umwandeln möchte, und zwar aus den gleichen Gründen, die die FDP für die Umwandlung von Sparkassen in AGs anführt: Verkauf an Private zwecks Kapitalbeschaffung.

Nun sagt der Volksmund, man solle nicht an Worten, sondern an Taten messen. Mit der beabsichtigten Privatisierung der Provinzial nimmt sich der Sparkassen- und Giroverband jegliche Argumente gegen die **Privatisierung von Sparkassen**. Das Gleiche gilt selbstverständlich auch für die Teile des Hauses und der Landesregierung, die sich bisher gegen unseren Gesetzentwurf ausgesprochen haben und die sich jetzt für die Umwandlung der Provinzial aussprechen. In diesem Sinne freue ich mich nicht nur darüber, dass die Provinzial zukünftig effizienter in den internationalen Kapitalmarkt eingebunden werden kann, ich bedanke mich auch jetzt schon an dieser Stelle für Ihre einhellige mittelbare Unterstützung unseres Gesetzentwurfes

zur Änderung des Sparkassengesetzes und damit für Ihren Beitrag zur Leistungssteigerung des schleswig-holsteinischen Bankenwesens.

(Beifall bei der FDP und vereinzelt bei der CDU)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Wir haben neue Gäste auf der Tribüne, und zwar vom Gymnasium Mühlenberg mit Lehrern und Schülern ihrer Partnerschule in Tansania. Herzlich willkommen!

(Beifall)

Wir fahren in der Beratung fort. Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Frau Abgeordnete Monika Heinold.

Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Garg, Sie glauben doch nicht ernsthaft, dass wir Ihren Gesetzentwurf, der im ganzen Land verrissen worden ist, unterstützen. Sehen Sie sich an, was wir zur schriftlichen Anhörung an Beiträgen bekommen haben! Da ist vonseiten der Wirtschaft, vonseiten der Finanzwelt in Schleswig-Holstein gesagt worden, dass Ihr Gesetzentwurf zur Änderung des Sparkassengesetzes überhaupt keine Alternative sei, dass er wirtschaftsfeindlich sei.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Was?)

- Lesen Sie sich einmal durch, was zur schriftlichen Anhörung gekommen ist! Der Entwurf stellt vor allem für das mittelständische Gewerbe in Schleswig-Holstein überhaupt keine Lösung dar. Insofern glaube ich nicht, dass Sie eine Mehrheit dafür bekommen.

(Zuruf von der FDP: Strukturkonservative aller Länder vereinigt euch! - Weitere Zurufe von der FDP)

- Das wird nicht so sein. Ihr Kollege Kubicki hat, als er den Gesetzentwurf hier vorgestellt hat, schon gesagt, das sei nicht das Gelbe vom Ei und er gehe davon aus, dass das alles noch einmal verändert würde.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Sie werden schon sehen, was Sie davon haben!)

- Lesen Sie es doch nach! Das hat er doch selbst gesagt.

Jetzt noch kurz zu dem heutigen Antrag. Wir haben erstens einen interfraktionellen Antrag. Das ist sehr erfreulich, wir brauchen uns in der Sache nicht groß zu streiten. Wir könnten im Nachhinein noch einmal die Debatte von 1995 bewerten und überlegen, was damals richtig oder nicht richtig war. Ich habe die De-

(Monika Heinold)

batten nachgelesen. Ich will das Ergebnis gar nicht beurteilen, finde das auch schwer im Nachhinein. Es gibt Argumente, die dafür sprechen, dass man sagt, man hätte damals gleich eine AG schaffen können. Immerhin ist damals abgesichert worden, abgesehen von der parlamentarischen Panne bei der Abstimmung, dass Vertrag und Gesetz nicht gleichzeitig verabschiedet worden sind, dass die Umwandlung in eine AG möglich ist, und das wird jetzt passieren.

Was ich in den alten Diskussionen nicht gefunden habe, Herr Garg, ist das, wovon Sie hier sprechen, dass es damals Angebote in Höhe von 1 Milliarde DM gegeben und dass das Land praktisch 1 Milliarde DM verschenkt habe. Ich glaube, wenn Sie mit diesen Zahlen arbeiten, verlassen Sie an dieser Stelle die sachliche Diskussion.

Wir sind uns in dem gemeinsamen Antrag einig. Darin steht auch, dass ein Wertgutachten gemacht werden muss. Das habe ich im Finanzausschuss unterstützt. Das ist auch wichtig und richtig. Wir sind uns auch einig, dass ein Übererlös, wenn es ihn denn geben sollte, was ich als Finanzpolitikerin natürlich erhoffe, dem Land zugute kommen muss. Das Land kann und wird an dieser Stelle keine Mark verschenken.

Ich möchte zum Schluss noch einmal kurz auf den Pensionsfonds eingehen, Frau Schmitz-Hübsch, einfach weil Sie davon gesprochen haben - und das geht mir doch etwas nahe -, das sei alles verkonsumiert worden.

(Brita Schmitz-Hübsch [CDU]: Sehr richtig!)

- Sie wissen, dass die Beschäftigung von Lehrerinnen und Lehrern Konsum ist, Sie wissen, dass die Beschäftigung von Polizisten Konsum ist, Sie wissen, dass die Investition in Prävention, in Jugendhilfe Konsum ist.

(Zurufe von der CDU)

Wenn das Land Geld hat, um zu konsumieren, ist das nichts Negatives.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Ich bin entschieden dafür, dass wir uns endlich davon trennen, dass Investitionen etwas Gutes und konsumtive Ausgaben etwas Negatives sind. Genau dieses Denken hat uns in diese Schuldenfalle geführt,

(Vereinzelter Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

weil wir uns immer in Höhe der Investitionen verschuldet haben. Zum Schluss hatten wir eine drastische Verschuldung, weil wir aufgrund von Straßenbau und anderen zum Teil wirklich unsinnigen Investitionen die Verschuldung haben hochtreiben lassen.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Straßenbau ist also Unsinn?)

Ich freue mich - und damit möchte ich meinen Beitrag abschließen - immer wieder über meinen Kollegen Herrn Neugebauer, ein lebendes politisches, parlamentarisches Geschichtsbuch.

(Heiterkeit und Beifall)

Es ist doch immer wieder schön, aus alten Zeiten zu hören und sich erzählen zu lassen, was schon damals diskutiert wurde.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Für den SSW im Schleswig-Holsteinischen Landtag spricht Frau Abgeordnete Anke Spoorendonk.

Anke Spoorendonk [SSW]:

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich halte auch viel von lebenden und lebendigen Geschichtsbüchern. Lieber Kollege Neugebauer, bleiben Sie, wie Sie sind!

(Heiterkeit und Beifall)

Ich dachte daran, er ist er selbst, und von daher ist er, wie er ist.

(Erneute Heiterkeit)

Jetzt im Ernst, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich möchte doch noch einmal festhalten, dass auch wir begrüßen - und das tun wir wirklich -, dass es gelungen ist, durch einen gemeinsamen Antrag festzustellen, was denn der Landtag am 14. Juli 1995 ganz genau bei der Verabschiedung des Gesetzes über öffentlich-rechtliche Versicherungsanstalten beschlossen hat. Ich war leider damals nicht im Landtag, aber meines Wissens hat auch der SSW dieses Gesetz unterstützt.

(Lothar Hay [SPD]: Mit einer fulminanten Rede!)

Ich hoffe, dass Herr Neugebauer, unser Geschichtsbuch, das bestätigen kann.

Da der Vertrag zur Übertragung der **Provinzial Versicherungen** an den Schleswig-Holsteinischen Sparkassen- und Giroverband im Gesetz als Paket behandelt worden ist, können wir davon ausgehen, dass der Vertragsinhalt vom Landtag gebilligt wurde. Somit steht einer Umwandlung der Provinzial Versicherungen in **Aktiengesellschaften** formal nichts im Wege.

Aus finanzieller Sicht ist Punkt 2 des gemeinsamen Antrages wichtig. Ich möchte noch einmal in Erinne-

(Anke Spoorendonk)

rung rufen, dass wir einen gemeinsamen Antrag haben. Das vergisst man manchmal in der Debatte, aber so ist das. Ein eventueller Übererlös aus dem Verkauf muss dem Land zugute kommen. Laut Angaben des Wirtschaftsministeriums regelt schon der Vertrag von 1995 in § 3 Abs. 3 den Fall, dass der Sparkassen- und Giroverband bei einem Aktienverkauf mehr erlöst, als er für die Übernahme der Provinzial-Trägerschaft selbst bezahlt hat. Soweit nicht noch Rechtsansprüche von Versicherungsunternehmen bestehen, an einem Übererlös beteiligt zu werden, müssen die Übererlöse also dem Land zufließen. In diesem Zusammenhang ist es vernünftig, dass man zur Ermittlung des Wertes des in Rede stehenden Aktienpakets der Provinzial Versicherungen ein unabhängiges Wertgutachten einholt. Auch das habe ich schon in der Finanzausschusssitzung gesagt, als wir dieses Problem diskutiert haben.

Denn es ist nicht ganz einfach, die Höhe eines eventuellen Übererlöses, der dem Land zusteht, zu berechnen. Ob das Land 1995 insgesamt einen höheren Erlös erzielt hätte, wenn man - wie damals zum Beispiel vom Landesrechnungshof gefordert wurde - gleich die Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften umgewandelt hätte, sei dahingestellt. Ich bin mir gar nicht so sicher, dass das der Fall gewesen wäre. Aber wie das auch sei, wir können das nur so hinnehmen.

Was vertraglich 1995 beschlossen wurde, können wir - wie ich bereits sagte - heute nicht mehr infrage stellen. Allerdings hat die jetzt mögliche Umwandlung der Provinzial Versicherungen in Aktiengesellschaften in Verbindung mit der Diskussion über die geforderte Privatisierung der Sparkassen doch einen etwas faden Beigeschmack. Das muss ich einmal sagen. Trotzdem möchte ich für den SSW festhalten: Das eine hat nichts mit dem anderen zu tun.

(Beifall beim SSW und der Abgeordneten Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Dr. Heiner Garg [FDP]: Das hätten Sie wohl gern!)

- Ja, das sehe ich so und dazu stehe ich auch. Das muss ich ehrlich sagen. Die Provinzial Versicherungen mögen in Aktiengesellschaften umgewandelt werden.

(Lars Harms [SSW]: Sehr gut!)

Dennoch bleiben wir dabei: Die Sparkassen dürfen nicht in Aktiengesellschaften umgewandelt werden.

(Beifall der Abgeordneten Andreas Beran [SPD], Dr. Ulf von Hielmcrone [SPD] und Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Warum wir das so sehen, hat mein Kollege Lars Harms schon in der Debatte zur Änderung des Spar-

kassengesetzes in der letzten Plenartagung deutlich gemacht. Das brauche ich hier nicht zu wiederholen. Das kann man nachlesen. Auch in dieser Frage - das ist meine Schlussbemerkung - passt zwischen die Abgeordneten des SSW kein Blatt Papier.

(Beifall beim SSW und des Abgeordneten Lothar Hay [SPD] - Dr. Heiner Garg [FDP]: Das ist aber schade!)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Landesregierung erteile ich jetzt dem Wirtschaftsminister, Herrn Dr. Bernd Rohwer.

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Aus meiner Sicht führen wir heute eine überflüssige Debatte. Die Dinge sind geklärt. Der wahre Grund dafür, dass die FDP-Fraktion diese Debatte überhaupt wieder aufgenommen hat, besteht ja nicht in diesem Problem, sondern generell in der Debatte über die **Privatisierung**. Da haben Sie jedoch eine deutliche Bauchlandung hingelegt.

Wir haben heute Morgen im Rahmen der Debatte über den Wirtschaftsbericht 2001 über die Frage gesprochen, Herr Garg, wie wir den Standort Schleswig-Holstein fit machen können.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Sie haben sich darum bemüht!)

Dazu wäre allerdings eine Privatisierung der Sparkassen der allerschlechtesten Beitrag, den Standort Schleswig-Holstein zu stärken. Wir würden damit das Gegenteil erreichen.

(Beifall bei der SPD und der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] - Zuruf des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

Erfreulicherweise ist - nachdem Einsicht eingekehrt ist - inzwischen unstrittig: Der Landtag hat erstens mit Beschluss des **Gesetzes über die öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten** in Schleswig-Holstein auch dem Vertrag zwischen dem Land und dem Sparkassen- und dem Giroverband zugestimmt. Frau Schmitz-Hübsch, die Landesregierung hat damals keinen Fehler gemacht.

(Widerspruch der Abgeordneten Brita Schmitz-Hübsch [CDU])

- Sie haben so etwas angedeutet. Die protokollarischen Irritationen sind im Verfahren der Landtagsberatung eingetreten. Insofern war das schon etwas anderes.

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

Zweitens ist unstrittig: Das Land ist seinerzeit vorübergehend wirtschaftlicher **Eigentümer der Provinzial Versicherungen** geworden. Dass wir seinerzeit nicht direkt in eine Aktiengesellschaft umgewandelt haben, wissen Sie noch. Sie waren damals - so glaube ich - auch beteiligt. Das war zwar kontrovers, aber Ergebnis einer rechtlichen Prüfung - auch durch den Gutachter. Man kann bei solchen Sachen immer unterschiedlicher Meinung sein, aber es war wohlbegründet. Die Mehrheit ist mit dem geltenden Gesetz dem Weg gefolgt, den Professor Kollhoser vorgeschlagen hatte, nämlich ein Hineinwachsen in die Stellung eines wirtschaftlichen Eigentümers unter Berücksichtigung der Interessen der Altversicherten und der sofortigen Übertragung der Eigentümerposition auf den SGV.

Drittens. Die Landesregierung hat zu keiner Zeit auf **Einnahmen** verzichtet, die dem Land zustehen, und wird das selbstverständlich auch in Zukunft nicht tun.

(Beifall der Abgeordneten Günter Neugebauer [SPD] und Rolf Fischer [SPD])

Die Abschlüsse, die seinerzeit verhandelt worden sind - das wissen Sie auch -, beruhen darauf, dass alte Versicherungsnehmer noch Eigentumsrechte hatten. Dass das Land von der Ausfallbürgschaft befreit worden ist, ist auch ein geldwerter Vorteil. Natürlich war es - neben weiteren Abschlüssen - ein deutliches Ziel der Landesregierung, den Verbund zwischen Sparkassen und Provinzial im Rahmen einer Gesamtstrategie zu stärken.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Viertens. Nach dem interfraktionellen Antrag ist davon auszugehen, dass - von den Ansprüchen der Altversicherten abgesehen - die gesamte Differenz aus dem Erlös eines künftigen Aktienverkaufs und der entsprechenden anteiligen Zahlungen - nämlich 245 Millionen DM - als so genannter **Übererlös** an das Land abgeführt wird. Allerdings muss ich hinzufügen, bestimmte Wertsteigerungen wie beispielsweise Kapitalzuführungen, die seitdem eingetreten sind, müssen natürlich in Abzug gebracht werden. Das ist selbstverständlich. Ein ganz normales Wertgutachten wird durchgeführt. Herr Garg, ich sehe da kein Problem. Das, was man macht, ist einfach der Stand der Technik. Man erstellt ein Wertgutachten, schaut, was damals war, zieht ab, was hinzugekommen ist, und kommt zu einem vernünftigen Wert.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP])

- Das haben wir immer gesagt. Die Landesregierung wird selbstverständlich, wie in Nummer 3 des Antrages gefordert, auf ein unabhängiges Gutachten zum Wert des in Rede stehenden Aktienpakets der Provin-

zial Versicherungen bestehen. Ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer wird solche Sondereinflüsse zu ermitteln und gegebenenfalls vom Übererlös abzuziehen haben.

Zum Schluss sage ich, es gibt keinen Grund, diese Debatte neu zu führen. Es gibt auch keine rechtlichen Probleme. Es gibt im Moment nur ein Problem, nämlich ein vernünftiges **Wertgutachten** zu erstellen und das Ergebnis umzusetzen. Das ist kein Problem, sondern das ist Technik, die man in vielen anderen Bereichen auch anwendet.

Nur noch einen Satz: Ich rate wirklich dazu, die Debatte über die Privatisierung nicht am Beispiel der Sparkassenorganisation zu führen.

(Beifall bei der SPD und der Abgeordneten Anke Spoorendonk [SSW])

Es gibt viele andere gute Beispiele, wo wir den Weg gemeinsam gehen. Das wissen Sie auch. Die Sparkassenorganisation ist ein Beispiel, wo wir angesichts des Rückzugs von großen Geschäftsbanken aus der Fläche froh sind, dass wir in Schleswig-Holstein die Sparkasse noch haben. Das möchte ich mir von der FDP nicht kaputt machen lassen.

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

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort zu einem Kurzbeitrag nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung hat Frau Abgeordnete Brita Schmitz-Hübsch.

Brita Schmitz-Hübsch [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Minister, es ist richtig, wir können nicht die ganzen alten Debatten erneut führen. Es bleibt nur festzuhalten: Es hat ein Gutachten gegeben, nach dem die Landesregierung gehandelt hat. Es gab in anderen Ländern andere Gutachten, in denen die **Umwandlung in Aktiengesellschaften** empfohlen wurde. Die verfahren entsprechend und haben andere Preise erzielt. Die Behauptung, dass die Provinzial den Versicherten gehört hätte, ist strittig. Das möchte ich an dieser Stelle sagen. Es gab lediglich eine Vorschrift darüber, was bei einer Liquidation des Unternehmens passiert. Diese Vorschrift ist auf den Fall der Umwandlung übertragen worden. Das noch einmal zur Klarstellung.

Zurück zur Formsache der Abstimmung im Landtag im Juni 1995. Im Antrag steht: Wir stellen fest, dass der Landtag über den Vertragsentwurf beraten, aber den unterschriebenen Vertrag nie gesehen hat. - Ich gehe davon aus, dass er identisch ist, bitte aber darum, das

(Brita Schmitz-Hübsch)

Parlament doch zu beruhigen und ihn uns einsehen zu lassen. Dann ist die Sache vom Tisch.

An den Kollegen Neugebauer gerichtet: Es ist doch immer schön, mit der Regierungsfraktion zu sprechen, die offensichtlich gute Informationen hat. Sie wissen also, dass an die HASPA verkauft wird. Das finde ich apart. Das war ja wohl auch anzunehmen. Eine Frage betrifft den Zeitpunkt. Interessant war in diesem Zusammenhang ein großer Artikel im „Handelsblatt“ von gestern, wonach das insgesamt mit einer großen Bewegung im öffentlich-rechtlichen Versicherungsmarkt zu tun habe und dass möglicherweise - sie haben ja gestern zusammen gesessen, ich weiß nicht, was dabei herausgekommen ist - ein großer bundesweiter Verbund der öffentlich-rechtlichen Versicherungsgesellschaften zustande kommt. Die Süddeutschen haben schon in Aktiengesellschaften umgewandelt, weil es leichter ist. Wir haben es dann mit einer riesigen Gesellschaft zu tun, die, was das Beitragsaufkommen betrifft - geschätzt werden 28 Milliarden DM - an zweiter Stelle hinter der Allianz stehen wird. Wir in Schleswig-Holstein sind also ein ganz kleiner Teil in einer ganz großen Bewegung. Das möchte ich den Kollegen doch einmal gesagt haben.

(Beifall bei CDU und FDP - Minister Dr. Bernd Rohwer: Das ist doch schön!)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Herr Abgeordneter Neugebauer hat nach § 56 Abs. 4 der Geschäftsordnung das Wort.

Günter Neugebauer [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe mich noch einmal noch vorn begeben, um zwei Dinge festzustellen. Erstens. Zur Beruhigung von Frau Spoo-
rendonk kann ich sagen, dass Karl Otto Meyer damals dem Vertragswerk zugestimmt hat mit dem Hinweis,

(Anke Spoo-
rendonk [SSW]: Das wusste ich!)

er sei daran interessiert, den Finanzplatz Kiel zu stärken - wie er sich fast wörtlich ausdrückte -, obwohl der größere Teil Kiels ja südlich der Eider gelegen sei, fast in Norditalien.

(Heiterkeit der Abgeordneten Irene Fröhlich [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] und Anke Spoo-
rendonk [SSW] - Lothar Hay [SPD]:
Kollege Neugebauer, erklären Sie, wo Norditalien liegt! Das haben hier nicht alle verstanden!)

Vielleicht haben wir damals nachmittags diskutiert. Es haben ja leider nicht mehr alle Karl Otto Meyer, wie er leibt und Gott sei Dank noch lebt, in Erinnerung.

Frau Schmitz-Hübsch, der Grund, weshalb ich mich noch einmal zu Wort gemeldet habe ist folgender: Ich habe bei dem Hinweis der beabsichtigten Veräußerung der Aktien die Hamburger Sparkasse genannt. Ich habe mich auf eine Pressemitteilung bezogen, die auch Ihnen zugegangen sein müsste. Es handelt sich um eine Pressemitteilung des Sparkassen- und Giroverbandes vom 16. März 2001. Mir liegt daran, das hier deutlich zu machen, damit Sie nicht den Eindruck haben, ich hätte aus irgendwelchen vertraulichen Unterlagen zitiert.

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

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Jetzt liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Ich schließe die Beratung. Es erfolgt Abstimmung in der Sache. Wer dem Antrag der Fraktionen von SPD, CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW, Drucksache 15/922, seine Zustimmung in der Sache geben will, den bitte ich um sein Handzeichen. - Gegenprobe! - Enthaltungen? - Damit ist der Antrag einstimmig vom hohen Haus angenommen worden. Tagesordnungspunkt 24 ist damit erledigt.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 36 auf:

Privatfinanzierung der Elbquerung

Landtagsbeschluss vom 23. März 2001

Drucksache 15/790

Bericht der Landesregierung

Drucksache 15/907

Für den Bericht der Landesregierung erteile ich dem Wirtschaftsminister, Herrn Dr. Bernd Rohwer, das Wort.

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Schleswig-Holstein gehört zu den Vorreitern der **Privatfinanzierung von Straßen**. Wir haben 1994 im Bundesrat das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz maßgeblich unterstützt. Wir haben bereits damals die Elbquerung im Zuge der A 20 als einen typischen Anwendungsfall vorgeschlagen. Die feste Fehmarnbelt-Querung haben wir ebenfalls als ein Projekt für die Privatfinanzierung forciert. Jetzt haben wir in Schleswig-Holstein ein praktisches Beispiel, das sich auch sehr erfolgreich entwickelt. Es handelt sich um die private Querung der Trave bei Lübeck.

Die Privatfinanzierung ist ein Modell, mit dem bestimmte **Infrastrukturvorhaben** schneller realisiert

(Minister Dr. Bernd Rohwer)

werden können. Mit Privatfinanzierung meine ich nicht die Vorfinanzierung nach dem alten Modell, sondern eine echte Privatfinanzierung mit einer entsprechenden Maut. Gerade bei Großprojekten müssten wir häufig bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag warten, bis die Ausfinanzierung aller Verkehrsprojekte durch öffentliche Mittel erfolgen kann. Wir brauchen die westliche Elbquerung im Zuge der **A 20** aber nicht irgendwann, sondern so schnell wie möglich. Ich weiß, dass wir uns in diesem Punkt in diesem hohen Haus einig sind.

(Beifall bei SPD, CDU, FDP und SSW)

Damit wir sie so schnell wie möglich bekommen, planen wir sie schnell und - wie Sie wissen - vor Ort sehr konfliktreich. Die Entscheidung soll möglichst im März nächsten Jahres fallen. Das ist eine schwierige Linienentscheidung. Wir wollen diese Entscheidung dadurch beschleunigen, dass wir gesagt haben, sie soll als ein Privatfinanzierungsobjekt mit einer möglichst hohen privaten Anschubfinanzierung durchgeführt werden. Wie hoch diese private Anschubfinanzierung sein muss, können wir im Moment logischerweise nicht sagen, weil wir nicht genau wissen, auf welcher Linie diese Querung erfolgen wird, wie lang der Tunnel aus naturschutzrechtlichen Gründen sein muss und wie er genau ausgestaltet sein muss. Sie wissen, diese Entscheidung soll im März nächsten Jahres getroffen werden.

Alle Gutachten, die wir zu diesem Thema haben machen lassen, haben die privatwirtschaftliche Finanzierbarkeit einer **festen Elbquerung** bejaht. Egal, wo sie verläuft, es wird eine staatliche Anschubfinanzierung nötig sein. Die Bandbreite mag sich zwischen 20 % und 50 % bewegen. Genau können wir es erst wissen, wenn wir die endgültigen Varianten kennen. Es sind bereits sehr viele Gespräche mit Banken und privaten Investoren geführt worden, um das Projekt insgesamt vorzustellen und das Interesse der Beteiligten zu wecken. Das ist mit Erfolg geschehen. Wir haben eine positive Resonanz bekommen. Diese Gespräche zeigen: Bei entsprechenden Rahmenbedingungen ist eine Realisierung der Elbquerung nach dem Betreibermodell für die Privatwirtschaft interessant.

Ein neuer **Tiefwasserhafen** in Wilhelmshaven - oder auch möglicherweise in Cuxhaven - würde die Rentabilität einer solchen Elbquerung weiter erhöhen und die Anschubfinanzierung entsprechend senken können. Die Gespräche mit der Wirtschaft werden konkretisiert, sobald wir im nächsten Jahr wissen, welche Linie wir nehmen und welches Bauwerk dort vorgesehen ist. Wir werden dann entscheiden, ob wir ein Interessenbekundungsverfahren durchführen werden oder ob ein anderes Verfahren zum Zuge kommt.

Der **Fahrplan** ist bekannt. Ich habe ihn in den Ausschüssen vorgetragen. Für die Nordwestumfahrung von Hamburg im Zuge der A 20 läuft zurzeit die so genannte Voruntersuchung zur Linienführung. Dabei werden drei Varianten miteinander verglichen und bewertet. Schleswig-Holstein will - wie gesagt - zusammen und zeitgleich mit Niedersachsen im Frühjahr 2002 ein gemeinsames Votum für einen Linienverlauf vorlegen und diesen dann mit dem Bund entsprechend abstimmen. Die förmliche Linienbestimmung durch den Bund soll dann 2003 erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss wird für 2006 oder 2007 erwartet.

Herr Eichelberg, heute Morgen fragten Sie, wann ich zuletzt darauf hingewiesen hätte, dass wir 2011 fertig sein wollen. Das ist in der Tat in dem Bericht ausnahmsweise nicht enthalten. Ich habe es aber vor wenigen Wochen wieder in einer Pressemitteilung gesagt: Es bleibt dabei, das Ziel ist, 2011 fertig zu sein. Es ist erreichbar, wenn wir die Finanzierung sicherstellen können und wenn wir insbesondere die Privatfinanzierungen für dieses Projekt realisieren können. Ich bitte Sie weiter um Ihre Unterstützung für dieses Projekt und bin - auch in diesem Falle - optimistisch.

(Beifall bei SPD und SSW sowie der Abgeordneten Gero Storjohann [CDU] und Joachim Behm [FDP])

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Für die Fraktion der FDP erteile ich Frau Abgeordneter Aschmoneit-Lücke das Wort.

Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wie wir wissen, ist die A 20 das wegweisende Infrastrukturprojekt überhaupt. Gleichzeitig wird mit der geplanten privaten Finanzierung der Elbquerung aber ein relativ neuer Weg der Finanzierung eines Großprojektes bestritten. Daher rührt unser Interesse am Stand des Verfahrens. Herr Minister, vielen Dank für Ihren mündlichen Bericht, den Sie uns eben gegeben haben. Ich danke Ihnen und Ihren Mitarbeitern aber vor allen Dingen herzlich für den sehr guten, komprimierten und kurzen Bericht, den Sie uns vorher schriftlich gegeben haben. Ich habe mich ganz besonders darüber gefreut, dass es diesmal ein Bericht ist, in dem die 20 % wichtigen Dinge eines Berichts auch tatsächlich nur 20 % eines normalen Berichts ausmachen. Die letzten 80 %, die normalerweise drum herum gewebt werden, haben Sie weggelassen. Dafür herzlichen Dank an Sie und Ihre Mitarbeiter.

(Beifall bei der FDP und der Abgeordneten Anke Spoorendonk [SSW])

(Christel Aschmoneit-Lücke)

Sie haben uns eben klar gesagt, wie Ihr Zeitplan ist. Wir freuen uns natürlich darüber. Sie erlauben mir die Bemerkung, dass wir angesichts der Dinge, die wir von den Grünen in diesem Zusammenhang immer wieder hören, doch Zweifel haben, ob es bei dem Zeitrahmen bleibt, den Sie uns immer wieder zugesichert haben. Sie wissen, dass Sie unsere Unterstützung haben.

Ich möchte noch auf einen Aspekt im Zusammenhang mit der **Privatfinanzierung**, die wir hier zum ersten Mal in Schleswig-Holstein vornehmen werden, eingehen. Ich glaube, wir sollten alle zusammen darüber nachdenken, wie diese großen Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Zukunft überhaupt noch angepackt werden können, wenn es keine privaten Finanzierungen gibt. Ich denke, wir müssen alle zusammen darauf hinarbeiten, dass diese Investitionen in Zukunft privat finanziert werden können und dass es weit über den Rahmen hinausgehen muss, der bisher im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgesehen ist. Ich habe von den Veranstaltungen - auch von einer Veranstaltung, die Sie neulich angestoßen haben - den Eindruck, dass wir durchaus in die gleiche Richtung denken. In diesem Zusammenhang möchte ich von uns aus klar sagen: Es kann bei einer nutzerfinanzierten Verkehrsinfrastruktur, die wir anstreben, nicht darum gehen, die Nutzer zusätzlich in Anspruch zu nehmen; diese Struktur muss vielmehr mit einer entsprechenden Zurückführung der Belastungen einhergehen, die Nutzer und Wirtschaft zurzeit haben. Anders kann es aus Sicht der FDP keinesfalls gehen.

Lassen Sie mich noch einmal auf unsere Bedenken hinsichtlich des Zeitplans und der Dinge, die insbesondere Frau Heinold und Herr Steenblock immer wieder sagen, zurückkommen. Ich sehe schon, dass es Sie heute Nachmittag eigentlich nicht mehr so sehr interessiert. Uns interessiert es, weil uns in persönlichen Gesprächen - auch mit der Wirtschaft dieses Landes - immer wieder gesagt wird: Wir warten darauf, dass diese Projekte endlich kommen. Das Signal des Sperrfeuers, das insbesondere von der linken Seite des Hauses immer wieder gegeben wird, ist verheerend für die schleswig-holsteinische Wirtschaft. Es gibt genügend Bedenken. Glauben Sie mir, es ist nicht einfach nur so dahergesagt. Die schleswig-holsteinische Wirtschaft fühlt sich durch ein solches Sperrfeuer verunsichert. Sie ist auf dem Sprung, Schleswig-Holstein zu verlassen. Wir haben heute Morgen über den Jahreswirtschaftsbericht gesprochen. Das können wir uns als Land nicht leisten. Deswegen bitte ich insbesondere Sie vonseiten der SPD, noch einmal klarzumachen, dass Sie das Sperrfeuer auf keinen Fall zulassen werden und dass es bei dem Zeitplan bleibt, der vom Minister vorgestellt worden ist.

(Beifall bei FDP und CDU)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Fraktion der SPD hat jetzt Herr Abgeordneter Bernd Schröder.

Bernd Schröder [SPD]:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Kollegin Aschmoneit-Lücke, selbst wenn es dieses Sperrfeuer durch einzelne Äußerungen in der Öffentlichkeit einmal geben sollte, ändert das nichts an dem Verfahren, das vom Wirtschaftsminister und von den Planern vorangetrieben wird, und an der eindeutigen Äußerung, die wir immer wieder öffentlich gemacht haben, welche Bedeutung die A 20 für Schleswig-Holstein als wichtigstes Infrastrukturvorhaben insgesamt hat.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Sie schon, Sie ja!)

Das ist so und das wird auch so bleiben.

(Beifall bei der FDP und vereinzelt bei der SPD)

Beim gegenwärtigen Planungsstand der A 20 ist es wichtig zu wissen, dass alle drei **Querungen der Elbe**, für die die Voruntersuchungen zurzeit laufen, grundsätzlich privat finanziert werden können. Das Bundesverkehrsministerium ist derzeit dabei, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Dem „Handelsblatt“ vom 7. Mai ist zu entnehmen, dass Verkehrsminister Bodewig Pläne vorantreibt, Verkehrswege in Deutschland über eine privatrechtlich organisierte, aber staatseigene Gesellschaft zu finanzieren. Vorgesehen sei die Gründung einer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft, über die künftig der Aus- und Neubau zum Beispiel der bundeseigenen Straßen laufen solle. - Das ist deshalb wichtig zu wissen, weil damit feststeht, dass also auch eine Querung bei Glückstadt, die von uns favorisiert wird, privat finanzierbar ist.

(Beifall beim SSW)

Bislang hieß es gelegentlich, das sei ausgeschlossen, nur eine hamburgnahe Querung würde das Interesse privater Investoren finden.

Die Möglichkeit einer privaten Finanzierung aller drei Varianten hat bei der Entscheidung über den Trassenverlauf den großen Vorteil, dass damit weiterhin auch die Option einer strukturpolitischen Entscheidung erhalten bleibt.

(Zurufe vom SSW: Sehr gut!)

Mit „strukturpolitisch“ meine ich eine Trassenführung, die nicht nur eine Umfahrung und damit Entlastung der

(Bernd Schröder)

Metropolregion Hamburg bedeutet, sondern eine schnellere Erschließung und Anbindung der schleswig-holsteinischen Westküste.

(Beifall beim SSW sowie vereinzelt bei SPD und CDU)

Das bedeutet auch, dass damit der Vorteil genutzt werden kann, den die private Finanzierung von Großprojekten wie die Elbquerung oder auch die Querung des Fehmarnbelts gegenüber einer öffentlichen Finanzierung ganz allgemein hat: Eine private Finanzierung lässt sich in der Regel schneller realisieren, wobei dies unter Umständen auch die Gründung eines Konsortiums unter öffentlicher Beteiligung bedeuten kann. Ich möchte den Staat nicht unbedingt ausschließen. Sie alle wissen, dass uns die frühere CDU/CSU/FDP-Bundesregierung - das kann ich Ihnen leider nicht ersparen - einen drastisch unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplan hinterlassen hat.

(Günter Neugebauer [SPD]: Leider wahr!)

Schon aus diesem Grund wird daher eine **Privatfinanzierung** unumgänglich werden. Natürlich ist jede private Finanzierung mit konkreten Renditeerwartungen verbunden. Das liegt in der Natur der Sache, das ist legitim. Jemand, der sein Geld dafür hergibt, erwartet eine angemessene Verzinsung. Dazu müssen auch Gelder für Tilgung, Unterhalt und Rücklagen aufgebracht werden. Deshalb bedarf es bei allen Großprojekten auch immer des öffentlichen finanziellen Engagements in Form einer Anschubfinanzierung, beispielsweise auch als Bürgschaft.

Nun gibt es zurzeit für die Elbquerungen, von denen hier die Rede ist, nicht mehr als Modellrechnungen über die private Finanzierbarkeit. Es gibt also noch keine aufschlussreicheren oder gar konkreten Angebote von privaten Investoren für die eine oder andere Variante. Das wäre wohl auch etwas früh, da bislang niemand weiß, welche Variante schließlich realisiert werden soll und kann, wie sie aussehen wird und wo sie im Einzelnen entlang führen wird. Zudem ist jede Variante auch noch mit unseren Nachbarländern abzustimmen.

Nun ist es natürlich nicht schwer, sich vorzustellen, dass die Renditeerwartungen und damit die Angebote von privaten Investoren vom Aufwand und den Kosten der jeweiligen Variante, aber zweifelslos auch vom Umfang der öffentlichen Beteiligung an den Kosten abhängen, während die Einnahmen von der Höhe der Maut und der Anzahl der nutzenden Fahrzeuge abhängen. Es bleibt einstweilen dabei, die Ergebnisse der laufenden **Voruntersuchungen** abzuwarten. Dann erst wäre der Zeitpunkt da, die Modelle einer privaten Finanzierung der Elbquerung mit öffentlicher Betei-

gung zu konkretisieren und damit eine tragfähige Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

(Martin Kayenburg [CDU]: Parallel, nicht nacheinander!)

Wie eingangs erwähnt, ist es wichtig zu wissen, dass es die Option einer privaten Finanzierung für alle drei Varianten einer Elbquerung gibt und damit auch die Option einer politischen Entscheidung über den Standort der Querung. Ebenso wichtig ist in diesem Zusammenhang die Gewissheit, dass es bei dem vorgesehenen Ablauf der Planungen der A 20 bleibt. Denn - um es noch einmal zu sagen - die A 20 ist nun einmal das wichtigste strukturpolitische Projekt, das wir bei uns in Schleswig-Holstein zu realisieren haben.

(Beifall bei SPD, CDU, FDP und SSW)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die CDU-Fraktion hat jetzt ihr Vorsitzender, der Oppositionsführer im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Herr Abgeordneter Martin Kayenburg.

Martin Kayenburg [CDU]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich finde es lobenswert, dass die FDP - übrigens versehen mit vielen neuen Mitarbeitern - diesen Berichts Antrag zur **Privatfinanzierung der Elbquerung** gestellt hat, obwohl wir alle, die wir in der letzten und vorletzten Legislaturperiode im Landtag vertreten waren, wissen, dass in den Schubladen der Regierung eine umfangreiche Studie der Firma Bilfinger & Berger ruht, die die Möglichkeiten der Privatfinanzierung untersucht hat. Diese Studie hat aber leider nie das Licht der Öffentlichkeit erblickt, obwohl sie inhaltlich ein offenes Geheimnis ist. Sie durfte damals nicht in die Öffentlichkeit, weil sich der Baukonzern - das geht insbesondere die Grünen an - bei seinen Berechnungen dahin gehend festgelegt hatte, dass sich eine Privatfinanzierung nur dann rechnet, wenn eine Schienenverbindung nicht mit in das Paket hineinkommt. Eine solche Schienenverbindung wurde damals allerdings auch von Teilen der SPD gefordert. Sie werden sich sicher erinnern, dass es im Landtag 1994 deswegen zu einem parteiübergreifenden Kompromiss bezüglich des Baus der A 20 kam, Herr Benker und Frau Aschmoneit-Lücke, weil die Schienenanbindung dort zumindest mit dringenden hat, um allen aus der SPD die Zustimmung zu dem Paket zu ermöglichen.

In der **Studie** zu der **Elbquerung** und den **alternativen Trassen** gibt es klare Vorgaben der Gutachter, unter welchen Bedingungen sich eine Privatfinanzie-

(Martin Kayenburg)

rung der einzelnen Trassen rechnet. Diese Bedingungen werden nochmals in dem Gutachten zur Fehmarnbelt-Querung aufgegriffen. Ich muss bekennen, dass die Werte für die Fehmarnbelt-Querung nicht berauschend sind, aber auch die Werte für die A 20 nicht besonders gut sind.

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

- Frau Fröhlich, warten Sie den Satz doch bis zu Ende ab! - Deswegen wird man eine Privatfinanzierung - der Minister hat darauf hingewiesen - nur mit entsprechenden flankierenden Maßnahmen des Staates, das heißt mit einer entsprechenden Unterstützung, durchführen können.

(Beifall der Abgeordneten Anke Spoorendonk
[SSW])

Da bisher aber weder eine Entscheidung über die Linieneinführung getroffen wurde, die angeblich erst 2002 vorliegen kann, noch etwa weitere Untersuchungen stattgefunden haben - ich habe das hier mehrfach als viel zu spät kritisiert, Herr Schröder -,

(Zuruf des Abgeordneten Bernd Schröder
[SPD])

sehe ich es zurzeit als unsinnig an, ein so genanntes Interessenbekundungsverfahren in Angriff zu nehmen. Das Wort „Interessenbekundungsverfahren“ hat in meinem Wortschatz bisher gefehlt. Herr Bodewig scheint es nach einer Pressemeldung der „Kieler Nachrichten“ zu kennen. Aber ein Anruf bei den Baufirmen hat ergeben, dass auch die nicht wissen, was ein „Interessenbekundungsverfahren“ ist. Ich kann nur vermuten, dass es wieder einmal ein Trick ist - von welcher Seite auch immer -, um das Verfahren zu verzögern, und das werden wir nicht mitmachen.

(Beifall bei der CDU)

Für mich ist der Antrag der FDP zum gegenwärtigen Zeitpunkt dennoch sinnvoll, weil er vor allem dazu dienen kann, die Landesregierung zu mehr Eifer und Einsatz bei dem Linienfindungs- und Linienbestimmungsverfahren zu drängen und vor allem - Gott sei Dank hat der Minister das hier abgegeben - zu einem erneuten Bekenntnis zur A 20 - Sie auch, Herr Schröder. Denn nach dem, was wir von Ihrem Koalitionspartner erfahren und hören, was die Klagen gegen die A 20 im Raum Lübeck anlangt, muss man wirklich das Allerschlimmste befürchten.

Vor dem Hintergrund ist es richtig - so glaube ich -, deutlich zu machen, dass das ganze Haus dahinter steht, einmal abgesehen von den ewiggestrigen Grünen.

(Beifall bei CDU und FDP)

Dass für Ihre grünen Partner jedes **Straßenbauvorhaben** ein Teufelswerk ist, hat sich ja inzwischen im Land herumgesprochen, und dass Sie, Herr Steenblock, auf jeder Demo gegen die A 20 tanzen, kann ich nun nicht mehr verstehen. Ich denke, Sie haben bei anderen Dingen zugestimmt - ich erinnere an DASA -, und dann sollten Sie endlich auch hier nicht nur die Macht des Faktischen, sondern die Notwendigkeit für unser Land akzeptieren.

(Beifall bei CDU, FDP und SSW)

Es wird Zeit, dass die Menschen vor Ort endlich erfahren, was Sache sein wird. Es wird Zeit, dass die Wirtschaft Planungssicherheit dahin gehend bekommt, dass sie weiß, wo interessante Ansiedlungsräume entstehen werden. Es wird Zeit, dass endlich Entscheidungen fallen.

Ausschreibungen müssen nach meiner Auffassung, Herr Minister, erst zeitnah zur Realisierung des Projektes stattfinden. Deswegen halte ich den Weg des Interessenbekundungsverfahrens auch für falsch, weil man nicht die Verantwortung auf die Industrie und auf die Firmen schieben kann, die sich möglicherweise mit dem Interessenbekundungsverfahren auseinander setzen werden. Das dient nicht der Klarheit, das bringt Verzögerung, das bringt nicht die Planungssicherheit, die wir brauchen.

Deswegen fordere ich die Landesregierung auf, endlich bei der Planung der **A 20** einen Zahn zuzulegen, damit - Herr Präsident, ich bin beim letzten Satz - die A 20 mit westlicher Elbquerung keine Utopie bleibt und schließlich nicht von den Grünen ein neues PSLA-Gebiet, eine Particularity Sensitive Land Area, angemeldet werden kann.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat jetzt der Fraktionsvorsitzende Karl-Martin Hentschel.

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

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin ausnahmsweise einmal in einer Straßensache mit der FDP einer Meinung, was die Frage der Privatfinanzierung betrifft.

(Beifall bei der FDP und des Abgeordneten
Bernd Schröder [SPD])

(Karl-Martin Hentschel)

Wir setzten uns schon seit langem für eine Privatfinanzierung ein, weil wir glauben, dass die Infrastruktur der Straßen auch durch die Nutzer mitfinanziert werden soll. Ich finde, das ist ein richtiger Weg, und es freut mich, dass es auch solche Überlegungen gibt.

Unsere ablehnende Haltung zum Bau der A 20 ist bekannt. Dazu brauche ich nicht viel zu sagen. Die Unterschrift unter den Koalitionsvertrag ist auch bekannt. Deswegen sage ich noch einmal: Pacta sunt servanda.

(Beifall des Abgeordneten Martin Kayenburg [CDU])

Holger Astrup hat ja behauptet, das habe Cäsar gesagt.

Dazu stehen wir, auch wenn es uns nicht immer leicht fällt und auch wenn der Opposition weder das eine noch das andere gefällt. Ich beobachte ja mit Amüsement, wie mir zunehmend Parteimitglieder der CDU das Zimmer einlaufen und mir erklären, ich solle unbedingt die A 20 verhindern.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich staune immer, was dort in der Region so alles los ist. Diese Leute muss ich dann aber immer enttäuschen. Herr Kayenburg, vielleicht können Sie denen helfen.

(Beifall des Abgeordneten Bernd Schröder [SPD])

Aber unabhängig von der grundsätzlichen Haltung zum Bau dieser Autobahn geht es hier um **Finanzierung** und es geht um die Pflicht aller Fraktionen, sich mit den Finanzierungsproblemen zu beschäftigen. Das ist etwas Ernstes, denn es handelt sich hier um sehr große Kosten.

Die Kosten, die in der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung A 20 vom Februar 1998 enthalten sind, sind nach meinen Recherchen von der Realität längst überholt. Insbesondere war damals nicht berücksichtigt, dass das gesamte Elbufer von Hamburg bis zur Elbmündung auf beiden Seiten weitgehend unter Naturschutz steht. Für die schleswig-holsteinische Seite handelt es sich teils um ausgewiesene Naturschutzgebiete wie in der Haseldorfer Marsch oder um **FFH- und Vogelschutzgebiete**, die bei der EU angemeldet worden sind.

(Martin Kayenburg [CDU]: Das war damals noch nicht so!)

Es gibt nur eine Lücke, und zwar bei Brunsbüttel.

Auf der niedersächsischen Seite ist das ähnlich. Auf den beiden Varianten Glückstadt und der mittleren Variante liegen bereits ausgewiesene Naturschutzge-

biete, dazwischen FFH-Gebiete, die bei der EU angemeldet worden sind.

In allen Fällen handelt es sich keineswegs um Maßnahmen, die von böswilligen Naturschützern vorgenommen wurden, um den Bau einer Autobahn zu verhindern. Es handelt sich durchweg um Flächen, über deren Erhaltungswert es keinerlei Diskussion geben kann und deren Anmeldung bei der EU ein Muss ist. Das zur Klarstellung.

Zu diesen Flächen kommen nun aufgrund des Abkommens mit Hamburg über die Ausgleichsmaßnahmen für das Zuschütten eines Teils des Mühlenberger Lochs wegen des Baus des A3XX weitere Flächen in der Haseldorfer Marsch hinzu.

Insofern ergeben sich aus dem Protokoll über die Sitzung des AK „A 20 - Nord-West-Umfahrung Hamburg“ vom 22. und 25. Januar 2001 bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen für den Tunnelbau mit hoher Wahrscheinlichkeit folgende Konsequenzen: Für die Variante Drochtersen-Kollmar verlängert sich der Tunnel von 4.650 auf 5.300 m, also um 0,6 km, für die Variante Abbenfleth-Seestermühle um 1 km und für die Hamburg-nahe Variante bei Hetlingen sogar um 2,1 km.

Legt man die alten Kostenschätzungen zugrunde, kommt man bei allen drei Varianten auf Kosten von über 1 Milliarde DM. Das ist bei der Hamburg-nahen Variante fast eine Verdoppelung der Kosten, die veranschlagt worden sind. Dabei fehlen bei allen diesen Berechnungen noch die Kosten für Tröge in der Länge von 300 m auf beiden Seiten.

Dies wird allerdings nicht reichen, wenn man die Erfahrungen beim Tunnelbau in Hamburg mit einbezieht. Der Tunnelbau in Hamburg war ursprünglich mit 480 Millionen DM veranschlagt, die tatsächlichen Kosten liegen zurzeit bei 1,3 Milliarden DM, also fast dem Dreifachen. Wesentlicher Grund dafür waren Bauverzögerungen und zwei Wassereinbrüche während des Baus.

Für die Privatfinanzierung bedeutet dies, dass eine vollständige Privatfinanzierung für keine der Varianten auch nur annähernd denkbar ist.

Während die Planer ursprünglich von einer Anschubfinanzierung des Staates von 20 % für die Hetlinger Variante und von 60 % für die Glückstädter Variante ausgingen - da konnte man kaum noch von der **Privatfinanzierung** reden -, bedeuten die neuen Zahlen, das für die Hamburg-nahe Variante mindestens 54 % Anschubfinanzierung des Staates erforderlich ist, im schlimmsten Fall sogar 74 %; für die Glückstädter Variante lauten die entsprechenden Zahlen 68 % und 82 %. Das heißt, mindestens die Hälfte muss der Staat

(Karl-Martin Hentschel)

vorweg bezahlen, damit die Industrie überhaupt einsteigt. Im schlimmsten Fall muss der Staat fünf Sechstel bezahlen und nur ein Sechstel wird privat finanziert.

Die Möglichkeiten zur Privatfinanzierung sind also doch sehr begrenzt, wenn man das Tunnelbauwerk für sich nimmt.

Die Kosten für die Auffahrten und die Autobahnschlüsse an die A 23/A 7 und die A 1 müssen sowieso vom Steuerzahler getragen werden.

Aufgrund dieser Zahlen und dieser neuen Situation bitte ich dringend darum, dass der Verkehrsminister in Ergänzung seines Berichtes möglichst bald konkrete aktuelle Zahlen vorlegt, aufgrund derer eine qualifizierte Diskussion über die Kosten und die Finanzierung möglich ist.

(Beifall des Abgeordneten Rainer Steenblock [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Sollten sich die Zahlen bestätigen, kann ich nur dringend empfehlen, die Planungen auch aus finanziellen Gründen gründlich zu überdenken.

(Beifall bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für den SSW im Landtag hat jetzt Herr Abgeordneter Lars Harms.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei der Frage nach der Privatfinanzierung der Elbquerung muss sich die Landesregierung vorab eine alles entscheidende Frage stellen: Welchen Zweck verfolgt sie mit der Elbquerung? Will sie den innerstädtischen Verkehr in Hamburg entlasten oder will sie die Elbquerung als ein **regionalpolitisches Instrument** zur verkehrlichen Anbindung der Westküste und des nördlichen Landesteils nutzen? - Von dieser politischen Entscheidung ist abhängig, in welcher Weise ein privates Engagement möglich ist.

Zwar wird in dem Bericht deutlich gemacht, dass alle Varianten bisher attraktiv für eine private Beteiligung sind, aber es ist mir durchaus klar, dass private Investoren auf die Landesregierung einwirken wollen, wenn es um die Entscheidung geht, wo die Elbe überquert werden soll.

Ich sehe die große Gefahr, dass diese Entscheidung von wirtschaftlichen Interessen privater Investoren anhängig gemacht werden könnte. Ich betone hierbei den Konjunktiv. Dies wäre nicht im Interesse des Lan-

des, auch wenn ich großes Verständnis für die finanziellen Probleme des Landes habe.

Damit ich nicht missverstanden werde: Ich begrüße es ausdrücklich, dass die Landesregierung erst einmal ermittelt hat, ob eine Privatfinanzierung überhaupt möglich ist. Trotzdem habe ich meine Bedenken.

Die ursprüngliche Überlegung war, wie man das Land Schleswig-Holstein - hier im Besonderen die Westküste und den Norden des Landes - am besten an das **europäische Verkehrsnetz** anschließen kann. Das war die Grundüberlegung. Bei dieser Grundüberlegung sollte es auch bleiben. Wirtschaftliche Interessen einzelner Unternehmen spielen erst einmal noch keine Rolle. Erst wenn geklärt ist, welche Linienführung gewählt wird - ich gehe davon aus, dass es die westlichste Variante sein wird -, erst nach der Wahl der Querungsstelle können wir ernsthaft mit Privaten verhandeln.

Zu überlegen ist im Übrigen, ob es nicht doch möglich ist, dass eine landeseigene Gesellschaft für den Bau gegründet werden kann, ähnlich wie man das beim Øresund-Konsortium gemacht hat. Ich könnte mir eine solche Lösung auch unter Beteiligung von Privaten vorstellen. Herr Schröder sprach eben auch davon.

Worum es mir geht, ist, dass es, wenn man davon ausgeht, dass eine solche Querung gewinnbringend ist, möglich sein muss, als Land selber hiervon zu profitieren. Bei einer angestrebten Rendite von 15 % sollten solche Gedanken durchaus durchgespielt werden - auch wenn ich weiß, dass deutsches Haushaltsrecht und vielleicht noch vieles mehr hier Probleme bereiten.

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Aha!)

Trotzdem möchte ich noch einmal unterstreichen: Trotz des vielen Geldes, das es zu verdienen gilt, haben die strukturpolitischen Zielsetzungen bei der Planung der westlichen Elbquerung immer noch die Hauptrolle zu spielen. Wenn wir das eigentliche Ziel aus dem Auge verlieren, nützt es uns nichts, wenn wir eine tolle Finanzierung auf die Beine gestellt haben. Deswegen sollte man immer daran denken, die **westliche Elbquerung** ist eine Infrastrukturmaßnahme

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das haben Straßen so an sich, dass sie Infrastrukturmaßnahmen sind!)

und dafür da, bestimmte Regionen in Schleswig-Holstein besser an das Verkehrsnetz anzubinden, Herr Garg, und nicht, um Interessen privater Investoren zu dienen.

Zuletzt möchte noch darauf verweisen, dass es einen Landtagsbeschluss von 1995 gibt - also auch ich habe Erinnerungsvermögen -, in dem SPD, FDP, CDU und

(Lars Harms)

SSW eine Realisierung der westlichen Elbquerung im Raum Glückstadt fordern. Nur eine westliche Trassenführung im Raum Glückstadt gewährleiste eine Anbindung aller Landesteile, so heißt es im Antrag. Der SSW steht natürlich weiterhin zu diesem Antrag

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Wir auch!)

und erwartet, dass die Landesregierung den Auftrag des Landtages entsprechend umsetzt.

(Beifall beim SSW - Dr. Heiner Garg [FDP]:
Was war jetzt die Botschaft?)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung. Anträge sind nicht gestellt. Darf ich davon ausgehen, dass der Bericht zur abschließenden Beratung an den Wirtschaftsausschuss überwiesen werden soll? - Wer dem seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um sein Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Das ist damit einstimmig vom Haus so gebilligt.

Damit kommen wir zum letzten für heute vorliegenden Tagesordnungspunkt. Ich rufe Tagesordnungspunkt 37 auf:

a) Zukunft der Schiffbauindustrie - Zukunft der maritimen Wirtschaft

Antrag der Fraktionen von SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/739 (neu)

b) Zukunft der maritimen Wirtschaft und Sicherung der Schiffbauindustrie

Änderungsantrag der Fraktion der CDU
Drucksache 15/840

Bericht und Beschlussempfehlung des Wirtschaftsausschusses

Drucksache 15/910

Ich erteile der Berichterstatterin des Wirtschaftsausschusses, der Frau Abgeordneten Roswitha Strauß, das Wort.

Roswitha Strauß [CDU]:

Herr Präsident! Ich verweise auf die Vorlage. Ich weise das Parlament darauf hin, dass dem Landtag nun ein einstimmig getragener Formulierungsvorschlag in Drucksache 15/910 vorliegt.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich eröffne die Aussprache.

- Ohne Aussprache?

(Thorsten Geißler [CDU]: Ja, ohne Aussprache! - Renate Gröpel [SPD]: Nein! - Weitere Zurufe)

Bevor wir versuchen, phonmäßig abzustimmen, frage ich: Wie ist die Einigung der Geschäftsführer? Mit oder ohne Aussprache?

(Heinz Maurus [CDU]: Im Moment ist er noch mit Aussprache angesetzt! Aber wenn das Haus auf die Aussprache verzichtet, können wir das ohne Aussprache machen! - Roswitha Strauß [CDU]: Mit!)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Sie verzichten? Also keine Aussprache? - Gut.

(Heinz Maurus [CDU]: Moment! Frau Kollegin Strauß hat sehr deutlich gemacht, Herr Präsident, dass sie auf der Aussprache besteht!)

- Gut, dann treten wir in die Aussprache ein.

(Widerspruch - Klaus-Dieter Müller [SPD]:
Wer wollte das denn jetzt?)

Das Wort für die Fraktion der SPD hat der Herr Abgeordnete Thomas Rother.

(Peter Jensen-Nissen [CDU]: Er möchte auch gern!)

Thomas Rother [SPD]:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich mache es auch wirklich ganz kurz.

(Beifall der Abgeordneten Dr. Heiner Garg [FDP] und Helmut Plüschau [SPD])

- Danke für den Beifall. - Ich bedanke mich dafür, dass es zu einem gemeinsamen Antrag gekommen ist. Eigentlich könnten wir uns vieles sparen.

Vielleicht noch ein paar Bemerkungen zur aktuellen Entwicklung in puncto Schiffbauhilfen; es sind nur ein paar Sätze. Unser Antrag bezieht schon Position zu der neuen Werftenhilfe, die anscheinend am 15. Mai beschlossen werden soll, dazu, wie diese Hilfen gestaltet und finanziert werden sollen. Unser Antrag reicht eben gerade einmal ein paar Tage, nämlich zumindest in diesem Punkt nur bis zum 15. Mai, denn am 15. Mai wird der **EU-Industrieministerrat** über die Fortsetzung der Wettbewerbshilfen, über ihre Struktur und ihre Höhe entscheiden.

Die vorliegenden Vorstellungen der Kommission, auch endlich einmal qualitative Vergabemerkmale aufzu-

(Thomas Rother)

nehmen, sind zu unterstützen. Die genannten Prozentzahlen über die mögliche Höhe der Auftragshilfen zwischen 6 und 14 % des Auftragsvolumens sind allerdings erschreckend. Sie stellen jedoch die Konsequenz dar, die zu ziehen ist, wenn man sich auf die Konkurrenz zu Korea einlassen will - unabhängig von Dauer, Erfolg und Wirksamkeit des Ergebnisses der Klage vor der Welthandelsorganisation, die hoffentlich am 30. Juni auf den Weg gebracht wird.

Da ist die Botschaft der EU zwar kein Anlass zu Begeisterungstürmen, aber die begrüßenswerte Folge - das sollten wir heute tun - des Bekenntnisses zum Schiffbaustandort Europa und damit zum Schiffbaustandort Deutschland.

(Beifall bei SPD und SSW)

- Sie dürfen ruhig applaudieren, auch wenn ich weiß, dass die Financer stöhnen werden.

Es bleibt daher wichtig festzuhalten, dass der Bund zumindest eine 50 : 50-Regelung zur Finanzierung der Schiffbauhilfen annimmt.

(Beifall bei SPD, FDP und SSW)

Das Kanzlerwort

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Welches?)

zur Bedeutung der Schiffbauindustrie auf der ersten „Nationalen Konferenz Maritime Wirtschaft“ - er hat da nämlich einen Vergleich zur Luft- und Raumfahrtindustrie gezogen; Herr Steenblock hat heute früh berichtet, was das alles kosten kann - muss Konsequenzen in Mark und Pfennig beziehungsweise Euro und Cent haben. Das ist klar. Das sollten wir festhalten.

Ebenso wichtig bleibt es, gemeinsam mit den anderen Küstenländern eine Förderstrategie zu entwickeln und Handhabung der **Wettbewerbshilfe** zu vereinbaren. In diesem begrenzten und schwierigen Marktsegment noch in einen regionalen Subventionswettbewerb einzutreten, ist absurd und kann künftig hoffentlich vermieden werden.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Der letzte Absatz unseres Antrages erhält den Hinweis auf die Information der Ausschüsse durch die Landesregierung. Nach dem 15. Mai werden wir dieses Informationsgebot in Anspruch nehmen und uns über die Konsequenzen der Entscheidungen auf EU-Ebene unterhalten müssen. - Für heute muss das reichen.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Für die CDU-Fraktion hat Frau Abgeordnete Roswitha Strauß das Wort.

(Monika Heinold [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Jetzt erwarten wir aber ganz viele Neuigkeiten!)

Roswitha Strauß [CDU]:

Das finde ich ja lustig: Jetzt geht das Ding nicht runter. Kann mich jemand sehen?

(Dr. Heiner Garg [FDP]: Das ist die Strafe dafür! - Heiterkeit - Renate Gröpel [SPD]: Schiffhebeltechnik!)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist offensichtlich reichlich spät. Auf und ab kann man wechseln.

Gelegentlich führen Ausschussüberweisungen auch zu überzeugenden Ergebnissen.

Dies ist den Fraktionen dieses Hauses mit den zwei vorliegenden Anträgen zur maritimen Wirtschaft in sachlicher und engagierter Diskussion gelungen. Dem Landtag liegt ein einstimmiger Beschluss zur Abstimmung vor. Das ist erfreulich, und ich danke allen daran Beteiligten.

Für die CDU verbuchen wir es als Erfolg, dass anstelle eines „Jein“ nunmehr ein klares „Ja“ zur Wiederaufnahme der Wettbewerbshilfe steht und die widersinnige Vermischung mit Forschungsbedingungen vom Tisch ist. Unfairen Wettbewerbspraktiken, vor allem Koreas, wird damit der Kampf angesagt. Das ist gut so!

Allerdings steht diese Kampfansage bisher nur auf dem Papier und es bleibt abzuwarten, wie die EU-Kommission in der nächsten Woche entscheiden wird. Die Meldungen der letzten Tage deuten darauf hin, dass die EU-Kommission für die Dauer der gegen Korea angestrebten **WTO-Klage** die Wettbewerbshilfe wieder einführen wird. Dabei ist davon auszugehen, dass es gewisse Modifizierungen sowohl in Bezug auf zu fördernde Schiffstypen als auch in Bezug auf die Höhe der zulässigen Beihilfen geben wird. Im Gespräch ist tatsächlich sogar eine Steigerung der zulässigen Beihilfe bis 14 %. Das habe ich im „Handelsblatt“ gelesen.

Damit sind wir am wunden Punkt für die schleswig-holsteinischen Schiffsbauer. Schon heute sind sie durch die Finanzpolitik der Landesregierung gegenüber ihren nationalen Mitbewerbern in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Hamburg und Bremen deutlich benachteiligt. Es ist eben nicht von der Hand

(Roswitha Strauß)

zu weisen, dass akquirierte Aufträge wegen fehlender Wettbewerbshilfe zurückgegeben werden müssen. Ich weise in diesem Zusammenhang auf die Resolutionen aller in der Stadt Lübeck vertretenen Parteien in Bezug auf die Situation und Perspektive der Flender Werft hin.

Ein neuerliches Schlagwort dieser Landesregierung ist „Nachhaltigkeit“. Gemeint sind damit natürlich nur positive Aspekte. Was uns aber plagt, sind die negativen Aspekte der „ungeheuren Nachhaltigkeit“ hemmungsloser Schuldenpolitik.

Es wird daher größter Anstrengungen bedürfen, den dokumentierten politischen Willen zur Unterstützung des schleswig-holsteinischen Schiffbaustandortes auch praktisch zu realisieren. Dass dies möglich ist, hat die CDU in der Vergangenheit unter Beweis gestellt; sie wird dies auch in Zukunft tun.

In diesem Zusammenhang erwarten wir von der Landesregierung, dass sie zur Abwechslung einmal erfolgreich agiert und eine **hälftige Finanzierung der Wettbewerbshilfe** durch Bund und Land durchsetzt. Ich kann Ihnen nur beipflichten, Herr Rother: Natürlich ist es sinnvoll, sich dazu Partner und Verbündete bei den anderen norddeutschen Ländern zu suchen.

Ich appelliere noch einmal an den Bundeskanzler, der im Emden gesagt hat, er wolle etwas für den Norden und für den Schiffbau tun. Das müssen wir einfordern.

(Beifall bei der CDU)

Sollte es nicht gelingen, Chancengleichheit für den schleswig-holsteinischen Schiffbau herzustellen, trifft das die gesamte maritime Wirtschaft mit unübersehbaren Folgen für hochkarätige Arbeitsplätze, Forschung und Innovation.

Der zweite Aspekt des CDU-Antrages, die Auswirkungen eines Tiefwasserhafens in Wilhelmshaven auf die Hafenwirtschaft und deren Hinterlandbindungen in den Bericht des Wirtschaftsministers zusätzlich aufzunehmen, war ein Selbstgänger. Bestürzend an diesem Punkt ist Folgendes: Bereits 14 Tage nach Einbringung unseres Antrages in den Landtag ist die Entscheidung zwischen den Standorten Cuxhaven und Wilhelmshaven gefallen. Sie alle wissen, Wilhelmshaven hat das Rennen gemacht. Offensichtlich ist die Landesregierung von dieser Entscheidung in völliger Ahnungslosigkeit überrascht worden. Schleswig-Holstein war nicht beteiligt. Nicht einmal für einen Platz am berühmten Katzentisch hat es gereicht. So sah es zumindest nach außen hin aus. Ansonsten gibt es zu allem eine Pressemeldung. Hierzu gab es eine absolute Sendepause.

Dass die Entscheidung für Wilhelmshaven langfristig Auswirkungen auf die **schleswig-holsteinische Hafenwirtschaft** haben wird, liegt auf der Hand. Das Beziehungsgeflecht und die Entwicklung unserer Häfen steht und fällt natürlich mit der Entwicklung des Hamburger Hafens.

Zusätzlich werden die schleswig-holsteinischen Häfen Kiel und Lübeck von der stürmischen Entwicklung unter anderem des Rostocker Hafens in die Zange genommen.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Ich bitte um etwas mehr Aufmerksamkeit für die Rednerin.

Roswitha Strauß [CDU]:

Meine Damen und Herren, kurzfristig steht im Fokus der Betrachtung natürlich die Querung der A 20 über die Elbe. Meine Fraktion geht nach wie vor davon aus, dass die Querung bei Glückstadt oberste Priorität hat. Wir setzen weiter darauf, dass Niedersachsen auch in Zukunft zu dieser Querungsvariante steht und nicht sozusagen als Schmerzensgeld oder Kompensation für Hamburg plötzlich eine andere Variante bevorzugen wird. Wir sehen der Analyse und den Antworten der Landesregierung mit Interesse entgegen.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Fraktion der FDP hat jetzt Frau Abgeordnete Christel Aschmoneit-Lücke.

Christel Aschmoneit-Lücke [FDP]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Da wir gemeinsam einen Antrag vorgelegt haben, was ich selbstverständlich begrüße, werde ich dazu nichts weiter sagen, als dass ich es toll finde, dass wir das geschafft haben. Wir haben damit dokumentiert, dass die gesamte maritime Wirtschaft für Schleswig-Holstein nach wie vor ganz oben ansteht.

(Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Fraktionsvorsitzende Karl-Martin Hentschel.

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

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Da es schon spät ist und die Unruhe hier im Hause wächst, halte ich es mit Winston Churchill: Eine gute Rede soll das Thema erschöpfen, nicht die Zuhörer.

Da Reden nicht zu Protokoll gegeben werden können, verweise ich darauf, dass meine Rede unter „www.gruene-landtag-sh.de“ nachzulesen ist.

(Lebhafter Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Das Wort für den SSW im Landtag hat jetzt Herr Abgeordneter Lars Harms.

Lars Harms [SSW]:

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich verweise auf die Vorlage.

(Heiterkeit und Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Jetzt schaut alles gebannt auf die Landesregierung. Herr Wirtschaftsminister Professor Dr. Rohwer, bitte!

Dr. Bernd Rohwer, Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr:

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Landesregierung beglückwünscht die beteiligten Aus-

schüsse zu diesem gemeinsamen Antrag und ist stolz darauf, diese Fragen beantworten zu dürfen.

(Heiterkeit und Beifall im ganzen Haus)

Vizepräsident Thomas Stritzl:

Weitere Wortmeldungen werden nicht zugelassen.

(Heiterkeit)

Ich schließe die Beratung. Wir treten in die Abstimmung ein.

Wer dem Antrag in der Drucksache 15/739 (neu) in der von der Frau Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses, der Abgeordneten Strauß, vorgetragenen Fassung Drucksache 15/910 seine Zustimmung erteilen will, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist dies so einstimmig angenommen.

Weitere Tagesordnungspunkte liegen nicht vor. Wir sind damit am Ende der 12. Tagung des Schleswig-Holsteinischen Landtages.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass die nächste, die 13. Tagung des Landtages am 30. Mai 2001 um 10:00 Uhr beginnt.

Ich wünsche Ihnen allen ein sonniges Wochenende.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss: 16:26 Uhr