Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 5
Landtag, 7. Wahlperiode: 1967-71

15.10.1969 - 30. Sitzung

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

Bremische Bürgerschaft (Landtag)

7. Wahlperiode

Drucksachenabteilung V — Verhandlungsberichte

30. Sitzung

am Mittwoch, dem 15. Oktober 1969

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten Boljahn, Dr. Cassens, Hustedt, Marie Nejedlo, Sonntag.

INHALT

Eingänge gemäß § 21 der Geschäftsordnung . 1741

Fragestunde 1741

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag) vom 26. August 1969:
Wettbewerbsvorteile hafengebundener Industrien in den Rhein-Schelde-Häfen (Drucksachenabteilung I Nr. 74)

Senator für Wirtschaft und Außenhandel Eggers 1743
Abg. Dr. Schäfer (CDU) zur Geschäftsordnung 1746
Abg. Koschek (CDU) zur Geschäftsordnung . 1746
Abg. Dr. Sieling (CDU) zur Geschäftsordnung 1747
Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr Dr. Borttscheller 1747
Abg. Dr. Schäfer (CDU) 1756
Abg. Koschek (CDU) 1760
Abg. Ingeborg Förster (CDU) 1761
Abg. Brouwer (NPD) 1763
Abg. Oltmanns (FDP) 1764
Abg. Ernst (FDP) 1765
Abg. Klein (CDU) 1768
Senator für Wirtschaft und Außenhandel Eggers 1769
Abg. John (FDP) 1773
Abg. Dr. Klink (SPD) 1774

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag) vom 30. September 1969:
Familienzusatzdarlehen für Altbauten (Drucksachenabteilung I Nr. 79) ausgesetzt 1777
Bericht Nr. 4 des Petitionsausschusses (Drucksachenabteilung III Nr. 12)

Abg. Klemmer, Berichterstatter 1777

Antrag: Mißtrauensantrag gegen Senator Speckmann (Drucksachenabteilung II Nr. 266)

Abg. Dr. Sieling (CDU) 1778
Abg. Stäcker (SPD) zur Geschäftsordnung . 1779
Abg. Ostendorff (FDP) zur Geschäftsordnung 1779

Präsidium

Präsident **Engel** Vizepräsident **Dr. Zander**

Schriftführer **Wenke**

Am Senatstisch

Bürgermeister Annemarie **Mevissen** (SPD), Senator für Wohlfahrt und Jugend

Senator für Wirtschaft und Außenhandel **Eggers** (SPD)

Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr **Dr. Borttscheller** (FDP)

Senator für das Bildungswesen **Thape** (SPD)

Senator für die Finanzen **Speckmann** (FDP)

Senator für Inneres und für das Bauwesen **Löbert** (SPD)

Senator für Arbeit und für das Gesundheitswesen **Jantzen** (SPD)

Präsident des Rechnungshofs **Hartmann**

Senatsdirektor **Dr. Nemitz** (Senator für Wirtschaft und Außenhandel)

Senatsdirektor **Stahl** (Senator für Wohlfahrt und Jugend)

Präsident Engel eröffnet die Sitzung um 15.02 Uhr.

Präsident Engel: Die Sitzung der Bürgerschaft (Landtag) ist eröffnet.

Mit Schreiben vom 14. Oktober 1969 teilt die FDP-Fraktion mit, daß sie den Abgeordneten Harry John zu ihrem Vorsitzenden gewählt hat.

(Beifall)

Ich persönlich, Herr John, darf Ihnen viel Erfolg für die vor Ihnen liegende Arbeit wünschen.

Der Abgeordnete Dr. Sieling und die CDU-Fraktion haben eine Anfrage eingereicht: Struktur der bremischen Kliniken (Drucksachenabteilung II Nr. 268).

Der Text der Anfrage ist gedruckt an die Abgeordneten verteilt worden.

Da um mündliche Beantwortung gebeten wurde, muß ich gemäß § 29 der Geschäftsordnung darüber zunächst abstimmen lassen.

Wer für eine mündliche Beantwortung dieser Anfrage ist, den bitte ich, sich zu erheben. — Die Bürgerschaft (Landtag) beschließt die mündliche Beantwortung.

(Einstimmig)

Ich habe die Anfrage bereits dem Senat zugeleitet. Sie kommt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung.

Weitere Eingänge liegen nicht vor.

An unserer heutigen Sitzung nehmen unter anderen als Zuhörer teil eine Klasse der Berufsschule für Hauswirtschaft und Haushaltungsschule. Ich begrüße die Zuhörer recht herzlich.

(Beifall)

Meine Damen und Herren, etwas anderes möchte ich nicht versäumen: Unser Kollege Herr Hermann Borchers begeht am heutigen Tag seinen Geburtstag. Vom Präsidiumstisch aus im Namen des ganzen Hauses herzliche Glückwünsche!

(Starker Beifall)

Vom Senat begrüße ich Frau Bürgermeister Mevissen, Herrn Senator Dr. Borttscheller, Herrn Senator Thape, Herrn Senator Speckmann, Herrn Senator Löbert, Herrn Senator Jantzen und Herrn Senator Eggers.

Außerdem sind anwesend der Präsident des Rechnungshofs, Herr Hartmann, Herr Senatsdirektor Dr. Nemitz, Herr Senatsdirektor Stahl.

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein.

Fragestunde

Bevor wir zur Behandlung der eingereichten Fragen kommen, möchte ich dem Hause mitteilen, daß in der letzten interfraktionellen Besprechung beschlossen wurde, den Wortlaut der vorliegenden Fragen zu Beginn der Sitzung an die Abgeordneten zu verteilen.

Es sind für die heutige Fragestunde zwei Anfragen frist- und formgerecht eingereicht worden.

Die erste Frage beschäftigt sich mit den Flugkostenzuschüssen für Berlin-Flüge. Sie ist unterzeichnet von dem Abgeordneten Iversen und zehn weiteren Mitgliedern der CDU-Fraktion.

Ich bitte Herrn Iversen, die Frage zu stellen. Beantwortet wird sie von Herrn Senator Dr. Borttscheller. Herr Senator, darf ich Sie bitten, sich zum Rednerpult zu begeben!

Abg. **Iversen** (CDU): Unsere Frage lautet:

Was wurde seitens des Senats unternommen, um die einseitige Bevorzugung des Flugplatzes Hannover für Berlin-Flüge bei den Flugkostenzuschüssen zu korrigieren?

Präsident Engel: Bitte, Herr Senator!

Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr Dr. Borttscheller: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr hat Ende August dieses Jahres vor Antritt seines Urlaubs ein Gespräch mit dem hiesigen Leiter der BEA-Vertretung geführt und zugesagt, daß er sich im Sinne der Vorstellungen der BEA einsetzen wolle.

Anläßlich der ADV-Tagung in Bremen hat der Leitende Regierungsdirektor Kohlmann mit dem Leiter der Luftfahrtabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Ministerialdirektor Dr. Schmidt-Ott, diese Frage angeschnitten. Nach eingehender Erörterung empfahl Dr. Schmidt-Ott, das Bundesverkehrsministerium anzuschreiben. Er wies aber darauf hin, daß letzten Endes zuständig der Bundesminister der Finanzen beziehungsweise der Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen seien.

Dementsprechend hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr unter dem 29. September dieses Jahres den Bundesminister für Verkehr angeschrieben und dabei unter anderem folgendes ausgeführt:

Die Entwicklung des Flugverkehrs zwischen Bremen und Berlin wird hier zunehmend mit Sorge betrachtet. Während die Passagierzahlen im Jahre 1968 noch eine Zuwachsrate von etwa 20 Prozent aufwiesen, ist jetzt eine Stagnation mit der Tendenz zum Abfall zu beobachten. Diese Tatsache hat allein ihre Ursache in der einseitigen Subvention der Berlin-Flüge ab Hannover um zusätzlich DM 13,50 je Flug. Diese zusätzliche Subventionierung veranlaßt eine nicht unerhebliche Zahl von Fluggästen aus Bremen, die Passage nach Berlin erst ab Hannover zu buchen und zur Anfahrt nach Hannover die Eisenbahn oder den eigenen Pkw zu benutzen. Bei Anhalten der jetzigen Entwicklung besteht die Gefahr, daß die BEA ihren jetzigen Streckendienst zwischen Bremen und Berlin einschränkt.

In dem Schreiben vom 29. September dieses Jahres ist darauf hingewiesen, daß diese Entwicklung verkehrspolitisch nicht hingenommen werden kann. Selbstverständlich ist gegen die Subventionierung des Berlin-Verkehrs nichts einzuwenden. Wogegen sich jedoch Bremen mit Nachdruck wenden muß, ist die Tatsache, daß diese zusätzliche Subventionierung nur dem Flughafen Hannover zugute kommt und dazu führt, den Eigenverkehr von Bremen abzuziehen und nach Hannover zu verlegen. Eine solche Entwicklung war bei Einführung dieser Maßnahmen sicherlich nicht beabsichtigt.

Auf der einen Seite wird von den deutschen Verkehrsflughäfen erwartet, daß sie ständig ihre Anlagen ausbauen und erweitern. Diese Investitionen dienen nicht allein den Ländern und Gemeinden, sie dienen dem gesamtdeutschen und internationalen Luftverkehr. Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr ist daher der Meinung, daß hier eine echte Zuständigkeit des Bundes gegeben ist, für eine gerechte Verteilung der Verkehrsströme Sorge zu tragen, auf jeden Fall aber zu verhindern, daß durch einseitige Maßnahmen auf Bundesebene ein Flughafen gegenüber seinem Nachbarn begünstigt wird.

In dem Schreiben vom 29. September hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr den Bundesminister für Verkehr gebeten, durch Verhandlungen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen zu erreichen, daß diese einseitige Begünstigung entfällt, daß heißt, daß die zusätzliche Subvention von DM 13,50 je Flug auch für die Berlin-Flüge ab Bremen gewährt wird.

Präsident Engel: Wünschen Sie Zusatzfragen zu stellen, Herr Iversen?

Abg. **Iversen** (CDU): Nein! Danke schön!

Präsident Engel: Werden Zusatzfragen aus dem Hause gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Damit ist diese Frage erledigt.

Die zweite Frage beschäftigt sich mit der Verteuerung des Wagenstandgeldes. Sie ist unterschrieben von dem Abgeordneten Gassdorf und zehn weiteren Mitgliedern der CDU-Fraktion.

Ich bitte den Abgeordneten Gassdorf, seine Frage zu stellen.

Abg. **Gassdorf** (CDU): Welche Maßnahmen hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr ergriffen, um die von der Deutschen Bundesbahn mit Wirkung vom 1. Oktober getroffene Entscheidung rückgängig zu machen, erheblich verteuertes Wagenstandgeld zu berechnen?

Präsident Engel: Bitte, Herr Senator Dr. Borttscheller!

Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr Dr. Borttscheller: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Der Mangel an Transportraum in der Bundesrepublik ist zur Zeit allgemein. Er wird sich erfahrungsgemäß im Herbstspitzenverkehr noch verstärken. Für die bremische Hafenwirtschaft wirkt sich besonders der Wagenmangel bei der Bundesbahn in zunehmendem Maße nachteilig aus. Eine Beschleunigung des Wagenumlaufs bei der Bundesbahn liegt deshalb im Interesse unseres Hafens.

Vor diesem Hintergrund ist die Verdoppelung des Wagenstandgeldes für nahezu alle Arten von Güterwagen — sogenannter „Hochbedarf" —, die am 1. Oktober in Kraft getreten ist, zu sehen. Es handelt sich um eine Notmaßnahme der Deutschen Bundesbahn für das ganze Bundesgebiet, nachdem ihre Versuche, mit weniger gravierenden Mitteln den Wagenumlauf wirksam zu beinflussen, keinen ausreichenden Erfolg hatten. Auch in den bremischen Häfen gibt es noch zahlreiche Fälle von vermeidbaren Überschreitungen der Ladefrist, die zur Verschärfung des Wagenmangels beitragen.

Die bremische Hafenwirtschaft hat sich in letzter Zeit häufig mit Recht über die nicht ausreichende Wagengestellung beklagt. Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr hat diese Klagen der Deutschen Bundesbahn gegenüber vertreten. Im Hinblick darauf ist fraglich, ob es im Interesse unseres Hafen liegen würde, gegen Maßnahmen der Bundesbahn vorzugehen, welche das Ziel verfolgen, den Wagenumlauf zu beschleunigen, und zwar mit einem marktkonformen Mittel, das in früheren Jahren schon mehrfach angewendet worden ist. Konkrete Beschwerden darüber sind der Behörde nicht bekannt geworden.

Angesichts dieser Situation hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr unter Abwägung aller Umstände bisher davon abgesehen, Schritte gegen die allgemeine Standgelderhöhung zu unternehmen. Er wird jedoch die Entwicklung sorgfältig im Auge behalten und geeignete Maßnahmen ergreifen, sobald es das Interesse der bremischen Häfen erfordert.

Präsident Engel: Möchten Sie Zusatzfragen stellen, Herr Gassdorf?

Abg. **Gassdorf** (CDU): Ja! Herr Senator, ist Ihnen bekannt, daß das Wagenstandgeld nicht nur angehoben, sondern auch verdoppelt worden ist und inzwischen auch noch die Reduzierung auf die ursprünglich geringeren Sätze entfallen ist, und —

Senator Dr. Borttscheller: Ist mir bekannt!

Abg. **Gassdorf** (CDU): ist Ihnen auch bekannt, welcher Minister — —

Präsident Engel: Eine Frage!

Abg. **Gassdorf** (CDU): Das sollte eine Frage sein! Kann ich das noch zu Ende sagen als eine Frage?

Präsident Engel: Soviel ich weiß, haben Sie mit der ersten Formulierung eine Frage gestellt. Zwei stehen Ihnen zu. Ich kannn nicht zulassen, daß durch

geschickte Formulierung ein Kollege das Fragerecht ungebührlich erweitert.

Abg. **Gassdorf** (CDU): Entschuldigung, Herr Präsident! Darf ich dann die zweite Frage noch stellen?

Präsident Engel: Sie haben zwei Zusatzfragen. Die zweite steht Ihnen zu.

Bitte, Herr Senator!

Senator Dr. Borttscheller: Ist mir bekannt!

Präsident Engel: Bitte, Herr Gassdorf!

Abg. **Gassdorf** (CDU): Herr Senator, haben Sie geprüft, ob sich eine erhebliche Verbilligung des Wagenstandgeldes auf Exportgut eventuell auch dadurch erreichen ließe, daß bei der BLG die technischen, personellen sowie tariflichen Voraussetzungen für kurzfristige Zwischenlagerungen geschaffen werden?

Senator Dr. Borttscheller: Das hat mit der Grundsatzfrage nichts zu tun. Aber ich kann Ihnen antworten, daß wir alles geprüft haben, um den Betrieb in den bremischen Häfen flüssig zu halten im Interesse der verladenden Wirtschaft.

Präsident Engel: Werden von anderen Abgeordneten weitere Zusatzfragen gewünscht?

Bitte, Herr Abgeordneter Fichtner!

Abg. **Fichtner** (NPD): Herr Senator, trifft es zu, daß mit Wirkung vom 1. Oktober 1970 eine weitere Erhöhung der Wagenstandgelder in Aussicht genommen ist?

Senator Dr. Borttscheller: Da kann ich Ihnen nur darauf antworten, das hängt von der Konjunkturlage ab und der Waggonlage. Das kann ich Ihnen heute noch nicht sagen. Ich wäre ein Prophet, wenn ich das machen wollte.

Präsident Engel: Die nächste Frage wird gestellt durch Herrn Abgeordneten von Groeling-Müller.

Abg. **v. Groeling-Müller** (FDP): Herr Senator, ist Ihnen ein anderes Mittel der Bundesbahn bekannt, den Waggonumlauf wirtschaftlich und sinnvoll zu verbessern, als diese Erhöhung der Gebühren zu Stoßzeiten?

Senator Dr. Borttscheller: Ich kann darauf nur antworten, daß ein allgemeiner Waggonmangel besteht. Um den Umlauf zu beschleunigen, muß man die Wagengestellung da, wo sich Verzögerungen ergeben, und zwar teilweise mutwillig oder leichtfertig, verteuern. Das ist eine Maßnahme, die fast alljährlich wiederkehrt und zu der ich voll und ganz ja sage.

Präsident Engel: Keine weiteren Fragen. — Damit ist dieser Tagesordnungspunkt erledigt.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag) vom 26. August 1969:

Wettbewerbsvorteile hafengebundener Industrien in den Rhein-Schelde-Häfen
(Drucksachenabteilung I Nr. 74)

Dazu die Senatoren Dr. Borttscheller und Eggers, ihnen beigeordnet Herr Senatsdirektor Dr. Nemitz.

Die Bürgerschaft (Landtag) hatte in ihrer 26. Sitzung am 11. Juni 1969 einen Antrag beschlossen, in dem der Senat gebeten wurde, unmittelbar nach den Sommerferien zu berichten, welche Maßnahmen er ergriffen hat beziehungsweise zu ergreifen gedenkt, um die Wettbewerbsvorteile auszugleichen, welche durch die Ansiedlung hafengebundener Industrien in den Rhein-Schelde-Häfen zu Lasten Bremens entstanden sind.

In seiner Mitteilung vom 26. August 1969 teilt der Senat mit, daß die Herren Senatoren Dr. Borttscheller und Eggers den erbetenen Bericht der Bürgerschaft mündlich geben möchten.

Der Wortlaut der mündlichen Berichte der Herren Senatoren ist den Abgeordneten zugestellt worden.

Die Beratung ist eröffnet.

Das Wort hat Herr Senator Eggers.

Senator für Wirtschaft und Außenhandel Eggers: Herr Präsident, meine Damen, meine Herren! Gestatten Sie, daß ich nicht den ganzen Wortlaut des Ihnen bereits vorliegenden Berichts wiederhole, sondern nur ganz kurz daraus referiere. Trotzdem werde ich Ihre Zeit, meine Damen und Herren, doch etwas in Anspruch nehmen müssen.

Die Themenstellung verleitet dazu, eine Darstellung der allgemeinen Richtlinien und Grundsätze der bremischen Wirtschaftspolitik zu geben. Unser gesamtes wirtschaftliches Handeln wird durch die Verbesserung unserer hiesigen Standortbedingungen geprägt. Ich möchte hier jedoch bewußt aus dem gesamten Bereich der bremischen Wirtschaftspolitik nur einen Teil auswählen, ohne dabei die Verflechtung dieses Teiles zu den anderen Bereichen bremischer Wirtschaftspolitik aus dem Auge zu verlieren. Lassen Sie es mich an einem Beispiel erläutern:

Ohne Zweifel gehören die auf bremische Initiative ergriffenen Maßnahmen zur Abwendung nachteiliger Folgewirkungen aufgrund des Gesetzes zur außenwirtschaftlichen Absicherung zu den Aufgaben bremischer Wirtschaftspolitik und auch zu denjenigen Problemen, die im Zusammenhang mit den Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den Rhein-Schelde-Häfen anzusprechen sind. Dennoch möchte ich hier auf die in diesem Zusammenhang entstehenden Probleme nicht ausführlicher eingehen, da sie zu einer Darstellung der Wirtschaftspolitik Bremens schlechthin gehören.

Auch unsere erfolgreichen Bemühungen im Zusammenhang mit den Werfthilfeprogrammen und

der Strukturverbesserung der Werften sind letztlich eine Maßnahme im Rahmen der Verbesserung der Wettbewerbssituation. Dennoch möchte ich sie als allgemeines Problem bremischer Wirtschaftspolitik ausklammern.

Die von uns eingeleiteten Maßnahmen auf dem Gebiet der Strukturverbesserung der Fischerei sind ebenfalls geeignet, die Wettbewerbssituation zu verbessern. Auch sie sollen bei dieser Darstellung ausgeklammert werden und vielmehr einer allgemeinen Erörterung der wirtschaftlichen Probleme unseres Raumes vorbehalten sein.

Was ich hier ausführen werde, sind solche Maßnahmen, die aufgrund geographisch-ökonomischer Verhältnisse entstanden sind und wo die hiesige Wirtschaftspolitik sich den jeweiligen Gegebenheiten anzupassen hat.

Ich möchte es mir an dieser Stelle ersparen, auf die geographisch-ökonomischen Fragen des Standortes Bremen einzugehen. Ich habe hierzu bereits anderweitig Stellung genommen. Auch eine Darstellung der Förderungsmaßnahmen sowie der geographisch-ökonomischen Standortvorteile der Rhein-Schelde-Häfen möchte ich mir an dieser Stelle ersparen.

Im unmittelbaren Zusammenhang mit unseren Wettbewerbsvorteilen scheinen mir die Frage der Bereitstellung von Baugrund, das Problem staatlicher Finanzierungshilfen, das Arbeitskräfteangebot und die Informationsmöglichkeiten für ansiedlungswillige Unternehmen zu stehen. Lassen Sie mich hierauf näher eingehen.

Zunächst zur Frage der Bereitstellung von Baugrund: Industrieflächen sollten in unserem Gebiet folgende Eigenschaften aufweisen: Sie sollten soweit wie möglich am seeschifftiefen Wasser mit ausgebauten Kajen liegen. Der wesentliche standortbildende Faktor unseres Gebietes ist das seeschifftiefe Wasser. Dementsprechend sollten wir auch bei all unseren Bemühungen davon ausgehen, hier Industrien anzusiedeln, die auf die Funktionen des Wasserweges angewiesen sind. Nicht nur des Wasserweges für Transportzwecke, sondern auch für ihre Produktion, zum Beispiel Kühlwasser, Abwässer und die Probleme, die damit zusammenhängen.

Unsere Industrieflächen sollten weiterhin eine ausreichende Größe für moderne Industriebetriebe haben. Dabei ist davon auszugehen, daß der Flächenbedarf der modernen Industrie immer größer wird und mit herkömmlichen Maßstäben nicht mehr zu messen ist. Ich bin durchaus nicht der Meinung, daß ein modernes Unternehmen in voller Breite am seeschifftiefen Wasser liegen muß. Ich bin aber der Meinung, daß moderne Großunternehmen ausreichende Möglichkeiten des Zugangs zum seeschifftiefen Wasser haben sollen. Weiterhin müssen wir Sorge dafür tragen, daß die für die Industrieansiedlung vorgesehenen Grundstücke sich auch in unserer Hand befinden.

Ich meine, daß eine derartige Vorratshaltung genügt. Ich bin nicht der Meinung, daß wir alle vorhandenen Industrieflächen bereits in vollem Umfange erschließen sollten, ohne die Kenntnis konkreter Ansiedlungswünsche. Wir haben bei verfügbaren Industrieflächen nämlich die Möglichkeit, diese nach den jeweiligen Bedürfnissen der einzelnen Unternehmen bereitzustellen. Dabei ist davon auszugehen, daß die Zeit zwischen der Bereitstellung nicht aufgeschlossener Industrieflächen und dem Baubeginn des jeweiligen Unternehmens meistens so bemessen ist, daß wir im Zeitpunkt des Baubeginns auch die Flächen erschlossen haben. Wir haben in dieser Beziehung einige Erfahrungen. Ich darf Ihnen als Stichwort jetzt die Hemelinger Häfen nennen.

Wir meinen, daß wir für Großansiedlungen zeitlich durchaus in der Lage sind, erschlossenes Gelände rechtzeitig genug zur Verfügung zu stellen. Das gilt selbstverständlich nur für die Ansiedlung von Großunternehmen mit speziellen Grundstückswünschen. Darüber hinaus müssen wir selbstverständlich für die mittlere und kleinere Industrie aufgeschlossenes Industriegelände in genügender Größe und Bonität vorzuweisen haben. Wichtig ist mithin, daß das Ansiedlungsgelände in unserem Eigentum ist. Wir haben feste Vorstellungen über die jeweilige optimale Art der Erschließung.

Wir werden weiter dafür zu sorgen haben, daß die Ansiedlungsflächen an die Versorgungsnetze angeschlossen sind. Gerade Verhandlungen, die wir in jüngster Zeit in diesen Fragen geführt haben, haben uns die Bedeutung dieses Problems gezeigt. Ich darf hier jedoch erklären, daß es bisher keinen Fall gegeben hat, wo eine Industrieansiedlung in unserem Raum an diesen Fragen gescheitert ist. Wir sind hier durchaus flexibel und können uns unter Wahrung unserer eigenen Belange weitgehend den Wünschen der Interessenten anpassen.

Eine schwierige Frage ist die Vergabe unseres Geländes zu wettbewerbsfähigen Preisen, und zwar in einem unkomplizierten Verfahren. Wir sind der Meinung, daß wir wettbewerbsfähig sein sollen. Wir wollen durchaus mit anderen Standorten hinsichtlich der Grundstückspreise konkurrieren. Wir müssen es aber ablehnen, daß wir gegen andere ausgespielt werden und umgekehrt. Es ist nicht unschwer, sich vorzustellen, daß durch bestimmte Interessenten die öffentliche Hand zu Verhaltensweisen veranlaßt werden soll, die ökonomisch nicht zu rechtfertigen sind. Solchen Versuchen sollten wir, und zwar nicht nur hier in Bremen, sondern allgemein, widerstehen, selbst dann, wenn wir hierfür auf das eine oder andere Unternehmen verzichten müssen.

Letztlich muß bei all unseren Maßnahmen zur Industrieansiedlung eine Nutzen-Kostenrechnung den Ausschlag für unsere Bemühungen geben. Industrieansiedlung ohne einen entsprechenden Nutzen für die Allgemeinheit kann man nicht vertreten. Worin der jeweilige Nutzen besteht, muß im Einzelfall untersucht werden. Es ist nicht immer nur abhängig von der Zahl der Arbeitsplätze, sondern

kann auch mit anderen Maßstäben gemessen werden.

Lassen Sie mich nach diesen allgemeinen Ausführungen einiges zur Grundstückssituation, soweit sie mein Ressort betrifft, sagen:

Wir verfügen zur Zeit über eine Fläche, die für Zwecke der Industrieansiedlung geeignet ist — geeignet ist, betone ich —, im Land Bremen von rund 23 Millionen Quadratmeter. Von dieser Fläche sind allein in der Stadtgemeinde Bremen 1,4 Millionen Quadratmeter sofort verfügbar, erschlossen verfügbar. In Bremerhaven sind nochmals 1,4 Millionen Quadratmeter ansiedlungsbereit, kurzfristig verfügbar, also Grundstücke, bei denen die Erschließung bereits begonnen hat, beziehungsweise schon vollendet ist. An Grundstücken, bei denen die Erschliessung in der Planung ist beziehungsweise gerade begonnen hat, sind es rund 4 Millionen Quadratmeter. Langfristig verfügen wir weiterhin über rund 16 Millionen Quadratmeter. Allein in den Jahren ab 1966 haben wir in der Stadt Bremen über 3 Millionen Quadratmeter erworben und rund 2,5 Millionen Quadratmeter erschlossen. Weitere 1,2 Millionen Quadratmeter befinden sich zur Erschliessung in der Planung.

Zur haushaltsmäßigen Bereitstellung von Mitteln für den Grunderwerb von Gewerbeflächen muß vorausgeschickt werden, daß sich die Bereitstellung von Sondermitteln in Bremen als notwendig erwiesen hat. Wir sind in den letzten Jahren — praktisch seit 1965 — bei der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur beweglicher geworden.

Haushaltsmäßig sind meiner Verwaltung in den Jahren seit 1965 folgende Beträge zur Verfügung gestellt worden: 1965 - 1,32 Millionen DM, 1966 - 1,13 Millionen DM, 1967 - 1,84 Millionen DM, 1968 - 2,768 Millionen DM, und 1969 werden es voraussichtlich 3,155 Millionen DM sein.

Ich habe eben über den reinen Grunderwerb gesprochen. Lassen Sie mich nun noch einiges über die aufgewandten Beträge zur Erschließung von Grundstücken sowie die sonstigen für Zwecke der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur zur Verfügung gestellten Beträge sagen. Sie sind alle hier in den vergangenen Jahren bei den Haushaltsberatungen beschlossen worden. Ich darf es nur in die Erinnerung zurückrufen:

Im Jahre 1964 - 3,476 Millionen DM, 1965 - 4,839 Millionen DM, 1966 - 5,390 Millionen DM, 1967 - 5,409 Millionen DM, 1968 - 7,892 Millionen DM, und 1969 werden es voraussichtlich 8,6 Millionen DM sein.

Die Mittel des Grunderwerbs und die der Erschließung stellen in Anbetracht des bremischen Haushaltsvolumens — und das ist der Maßstab — ganz beträchtliche Maßnahmen dar. Im Vergleich zu anderen mit uns im Wettbewerb stehenden Räumen müssen sie sich als bescheiden auswirken. Dennoch muß ich an dieser Stelle mit Nachdruck für mich in Anspruch nehmen, daß mit den uns zur Verfügung gestellten Mitteln ein Optimum an Maßnahmen durchgeführt worden ist.

Lassen Sie mich an dieser Stelle eine sich bereits jetzt abzeichnende Entwicklung mit Deutlichkeit sagen: Wir werden uns hinsichtlich unserer Vorratspolitik an Grund und Boden grundsätzlich umstellen müssen. Wenn von den erwähnten rund 21 Millionen Quadratmetern verfügbaren Industriegeländes in Bremen bisher nur zirka 3,5 Millionen Quadratmeter für Zwecke der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur meinem Hause zur Verfügung stehen, so darf ich hier erklären, daß mir dieses für eine langfristige Industrieansiedlungspolitik in Bremen zu wenig ist. Ich hoffe auf die Unterstützung dieses Hohen Hauses, wenn ich entsprechende Wünsche zu den jeweiligen Haushalten anmelden werde.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der hiesigen Wirtschaftsstruktur habe ich bereits auf die Finanzierungshilfen hingewiesen. Hier tut sich eine breite Skala auf. Wir wissen, daß in anderen Gebieten diese Skala über die Dauersubventionen von Bauland, Verbilligung der Energiekosten, Senkung der Transport- und Umschlagskosten, Zinszuschüssen, Investitionszuschüssen bis zu Zuschüssen für den laufenden Geschäftsbetrieb geht.

Es ist das Anliegen meines Hauses, den verhältnismäßig engen Fächer von Möglichkeiten so zu verwenden, daß sich hieraus die für unser Gemeinwesen bestmögliche Förderung ergibt.

Zum Arbeitskräfteangebot darf ich sagen, daß wir auch in dieser Frage bisher die an uns herangetragenen Wünsche erfüllen konnten. Auch in Zukunft ist damit zu rechnen, daß insbesondere unser agrarisch strukturiertes Umland Arbeitskräfte freisetzen wird. Allerdings dürfen wir nicht verkennen, daß eine gesunde Industrieansiedlungspolitik einhergehen muß mit der Bereitstellung geeigneter Wohnungen für Arbeitskräfte. Industrieansiedlungspolitik und Wohnungsbaupolitik bilden insofern eine Einheit.

Hinzu kommen alle anderen Einrichtungen zur Verbesserung des Freizeitwertes unserer Regionen sowie letztlich auch die zu errichtende Universität in Bremen, die ohne Frage den Standort Bremen noch attraktiver gestalten wird.

Ich darf hier erklären, daß es bisher an organisatorischen Schwierigkeiten nicht gescheitert ist, wenn Unternehmen nicht nach Bremen gekommen sind. Der Senator für Wirtschaft und Außenhandel mit seinen Mitarbeitern hat ansiedlungswillige Unternehmen stets zur Verfügung gestanden. Es ist gerade ein Vorteil unseres Gemeinwesens, daß der Senator in sich Funktionen vereinigt, die in Flächenstaaten auf verschiedene Institutionen verteilt sind.

Wenn ich bisher von der Verbesserung unserer Wettbewerbssituation im Hinblick auf die Rhein-Mündungshäfen gesprochen habe, so ist im gleichen Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß sich unser Standort nicht nur im Wettbewerb zu den Rheinmündungshäfen befindet, sondern auch gegenüber zahlreichen anderen Wirtschaftsräumen. Ich darf

hier in Besonderheit auf diejenigen Probleme hinweisen, die sich mit dem Zonenrandgebiet und den Bundesausbauorten ergeben. Die diesen Gebieten gewährten Förderungsmaßnahmen sind geeignet, echte und natürliche Standortvorteile überzukompensieren.

Ich anerkenne durchaus die Notwendigkeit, insbesondere das Zonenrandgebiet wirtschaftlich zu fördern. Ich muß aber immer wieder darauf hinweisen, daß diese Förderung nicht zu einer Verzerrung echter Wettbewerbsverhältnisse führen darf.

Diese Maßnahmen haben wir in all unsere Überlegungen mit einzubeziehen. Dabei muß man klar erkennen, daß in all diesen Förderungsgebieten Finanzierungshilfen gewährt werden können, daß aber unser naturgegebener Standortvorteil, nämlich das seeschifftiefe Wasser, nicht dorthin verlegt werden kann. Allerdings müssen wir dabei sagen, daß letzten Endes dieser naturgegebene Vorteil durch finanzielle Maßnahmen aufgehoben werden kann.

Ich habe mich bei meiner bisherigen Darstellung in erster Linie auf die Neuansiedlung von Industrieunternehmen beschränkt. Genauso wichtig wie die Neuansiedlung von Unternehmen ist uns jedoch auch, den Erweiterungswünschen hiesiger Unternehmen Rechnung zu tragen. Der Erweiterung der hiesigen Unternehmen kommt nämlich im Wettbewerb mit anderen Räumen genau solch eine Bedeutung zu wie der Neuansiedlung.

Es ist eine altbekannte Tatsache, die leider viel zu oft vergessen wird: Ein Wirtschaftsraum soll in erster Linie aus sich selbst wachsen, dann ist er gesund. Injektionen von außerhalb sind sehr oft wünschenswert und können zur Gesundung beitragen. Aber der Körper muß aus sich selbst heraus lebensfähig sein. Mit Stolz darf ich feststellen, daß unser Wirtschaftskörper hier in Bremen bisher aus sich selbst heraus stärkste Kräfte entwickelt hat.

Zussammenfassend darf ich feststellen, daß wir in Bremen und an der Unterweser auf verschiedenen Gebieten im Wettbewerb zu Rotterdam und Antwerpen aus geographischen, ökonomischen und finanzwirtschaftlichen Gründen teilweise erheblich benachteiligt sind. Ich darf aber auch feststellen, daß es uns bisher gelungen ist, unseren Wirtschaftsraum lebensfähig zu erhalten und darüber hinaus attraktiv für die Ansiedlung neuer Unternehmen zu gestalten.

Die Entwicklung unseres Raumes ist nicht spektakulär erfolgt. Mühsam haben wir hier Stein auf Stein gefügt. Unser Gebäude ist aber noch nicht fertig und abgerundet. Ständig werden wir uns bemühen müssen, im Wettbewerb mit anderen mitzuhalten. Wirtschaft ist dynamisch. Dynamisch ist auch unsere Verhaltensweise. Unser Standort bietet uns für die Zukunft große Möglichkeiten. Neue Formen der Kooperation werden wir zu entwickeln haben, alte, liebgewordene Denkkategorien müssen wir aufgeben.

Besondere Aufmerksamkeit müssen wir dabei unserem Umland zuwenden, denn wirtschaftliches Handeln darf nicht an den Staatsgrenzen haltmachen. An der Unterweser haben wir diesem Gesichtspunkt seit langem Rechnung getragen. Verschiedene Einrichtungen und Institutionenn sind bereits geschaffen worden, um hier über die Landesgrenzen hinaus Wirtschaftspolitik zu betreiben, so, als ob es keine Grenzen gäbe.

Auf ein lange Tradition bewährter Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn können wir zurückblikken. Für die Zukunft werden wir das, was in der Vergangenheit begonnen ist, fortsetzen und mit neuen Impulsen versehen. Ich begrüße alles, was für die Stärkung unseres Wirtschaftsraumes getan wird, auch im Umland. Ich freue mich über jede Initiative und Aktivität im Unterweserraum.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall bei der SPD und FDP)

Präsident Engel: Meine Damen und Herren, Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Mitteilung des Senats Kenntnis.

(Abg. Dr. Schäfer [CDU]: Verzeihung, Herr Präsident, ich habe eine Frage!)

Wozu eine Frage?

(Abg. Dr. Schäfer [CDU]: Zur Geschäftsordnung!)

Zur Geschäftsordnung! Bitte!

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Herr Präsident, uns waren zwei Ausarbeitungen von Senatoren zugeschickt worden zur Stellungnahme. Bisher haben wir nur den Vortrag von Herrn Senator Eggers gehört. Es steht noch der Vortrag von Herrn Senator Dr. Borttscheller aus.

Präsident Engel: Herr Senator Dr. Borttscheller hat sich nicht gemeldet. Ich habe festgestellt, daß Wortmeldungen nicht vorliegen. Nach unseren Wahrnehmungen sind keine Wortmeldungen erfolgt, und demzufolge mußte ich die Beratung schließen.

(Abg. Koschek [CDU]: Herr Präsident!)

Was haben Sie für besondere Wünsche, Herr Koschek?

(Abg. Koschek [CDU]: Herr Präsident! — —)

Kommen Sie bitte nach vorne. Melden Sie sich ordnungsgemäß zur Geschäftsordnung oder wozu?

(Abg. Koschek [CDU]: Ich melde mich zur Geschäftsordnung! — Abg. Böhrnsen [SPD]: Gehen Sie mal nach vorne, Herr Koschek, auch Sie müssen sich an diese Dinge gewöhnen!)

Abg. **Koschek** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben zu diesem Antrag, der

von der CDU eingebracht und von der Bürgerschaft beschlossen wurde, zwei Berichte erhalten.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Na und?)

Und diese beiden Berichte sollten heute hier verlesen werden. Das steht ja wohl außer Frage.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Wo steht das?)

Meine Damen und Herren, wo steht das geschrieben? Na schön!

Zunächst einmal, Herr Senator Eggers hat sich ja nicht zum Wort gemeldet, sondern er hat ja das vorgelesen, was uns bereits vorliegt. Und zu diesem Bericht — —

(Widerspruch bei der SPD)

Präsident Engel: Das dürfte ein Irrtum Ihrerseits sein, Herr Koschek, Herr Senator Eggers hat sich ordnungsgemäß zum Wort gemeldet!

Abg. **Koschek** (CDU): Na, jedenfalls, Herr Präsident, stelle ich fest, daß es eine neue Art ist, die Opposition nicht zu Wort kommen zu lassen.

Präsident Engel: Also, Herr Koschek, diese Ihre Ausführungen verbitte ich mir ganz entschieden, denn sie beinhalten einen Vorwurf gegen meine Geschäftsführung, und ich werde diesen Vorwurf nicht auf sich beruhen lassen, sondern ich werde den Vorstand mit dieser Angelegenheit befassen.

(Beifall bei der SPD — Abg. Dr. Sieling [CDU]: Zur Geschäftsordnung!)

Bitte, Herr Dr. Sieling!

Abg. **Dr. Sieling** (CDU): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir mußten von dem Gedanken ausgehen, daß hier zwei Berichte vorgetragen würden, da nicht gesagt worden war, daß einer der beiden Berichte nicht vorgelesen werden sollte. Infolgedessen haben wir den beiden Senatoren den Vortritt gelassen und haben uns noch nicht zum Wort gemeldet. Inzwischen haben wir ja festgestellt, daß selbst ein Senator an sich sich hätte zum Wort melden wollen, aber auch nicht schnell, zumindest nicht schnell genug geschaltet hat, was ich von uns in diesem Fall auch sagen möchte.

Ich möchte doch den Antrag stellen, daß unter diesen gegebenen Umständen der Tagesordnungspunkt noch einmal aufgerufen wird, damit wir den Bericht von Herrn Senator Dr. Borttscheller zumindest hören können.

Präsident Engel: Meine Damen und Herren, ich mach Ihnen einen Vorschlag zur Güte: Wenn Herr Senator Dr. Borttscheller sich meldet, ist durch diesen Umstand die Debatte wieder eröffnet.

(Senator Dr. Borttscheller: Herr Präsident, ich bitte ums Wort!)

Jetzt haben wir die Wortmeldung vorliegen.

Herr Senator, Sie haben das Wort!

Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr Dr. Borttscheller: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Ich bin leider nicht in der Lage, was ich Ihnen zu sagen habe, so zu raffen, wie Sie es erwarten. Es ist ineinander so verzahnt, daß es nur begrenzt möglich ist, zu kürzen. Auf die Gefahr hin, Sie zu langweilen, bitte ich das hinzunehmen. Ich versuche es. Wenn es nicht ganz gelingt, bitte haben Sie Langmut!

Der Antrag der CDU-Fraktion, welchen die Bürgerschaft zum Beschluß erhoben hat, berührt auch den Aufgabenbereich des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr. Ein Ausgleich der Wettbewerbsvorteile, welche durch die Ansiedlung hafengebundener Industrien in den Rhein-Schelde-Häfen zu Lasten Bremens entstanden sind, ist nicht nur durch aktive Politik der Industrieansiedlung in Bremen möglich. Durch höchste Leistungsfähigkeit der Hafeneinrichtungen, Tüchtigkeit der Hafenarbeiter, brauchbare infrastrukturelle Maßnahmen, günstige Vor- und Ablauftarife wird auch eine Anziehungskraft auf Industrien ausgeübt, die sich hier und nicht dort ansiedeln wollen.

Dabei liegt es uns fern, etwa die Geographie verändern zu wollen, wie man uns gelegentlich vorwirft. Unsere Wettbewerbsnachteile beruhen ja auch nur teilweise auf der geographischen Lage, denn diese ist für Bremen zum Beispiel im Hinblick auf Süddeutschland und das östliche Ruhrgebiet nicht schlechter, teilweise sogar besser als für die Rhein-Schelde-Häfen.

Die Nachteile kommen im wesentlichen daher, daß der Verkehr zwischen der Bundesrepublik und ausländischen Häfen nach den geltenden Gesetzen grenzüberschreitender Verkehr ist, der Verkehr zwischen deutschen Versand- und Empfangsplätzen und deutschen Seehäfen dagegen deutscher Binnenverkehr. Der grenzüberschreitende Verkehr wird von seiten der europäischen Gemeinschaften systematisch erleichert mit dem Ziel einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik. Hiervon profitieren die ausländischen Häfen mehr oder weniger automatisch. Hinzu kommt, daß auf dem Gebiet der Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt des Zusammenwachsens der europäischen Staaten die zu den Grenzen führenden Verkehrswege seitens der Bundesregierung jahrelang eindeutig bevorzugt wurden. Das gilt besonders für die Verkehrsverbindungen nach Belgien und den Niederlanden.

Dies alles, meine Damen und Herren, sind keine unabänderlichen geographischen Daten, sondern künstliche, politische und juristische Konstruktionen. Und hier galt und gilt es einzuhaken. Transporte zwischen der Bundesrepublik und einem Staat in Übersee sind doch wirtschaftlich immer grenzüberschreitender Verkehr, ohne Rücksicht auf die Wahl des Verschiffungshafens im Einzelfall. Eine Rechtsordnung, die hier wesentliche Unterschiede macht, geht meiner Auffassung nach an den Tatsachen vorbei, vor allem in einer Zeit, die sich bemüht, die Grenzen innerhalb der europäischen Gemeinschaften

abzubauen. Dies war und ist unser wichtigstes Angriffsziel nach außen.

Aber zu einer aktiven Hafenpolitik gehört noch vieles andere, vor allem aber Selbsthilfe. Ich meine damit folgendes:

Wir müssen in unserem eigenen Bereich alles in unserer Macht stehende tun, um die Position Bremens zu verbessern, vor allem also unsere Hafenanlagen auf den modernsten und dem zukünftigen Verkehr entsprechenden Stand bringen. Unter diesen Gesichtspunkten hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr in der Vergangenheit sein Augenmerk besonders auf folgende Komplexe gerichtet:

A. Verstärkter Ausbau und Modernisierung der Häfen in Bremen und Bremerhaven.

B. Verbesserung der Hinterlandverbindungen.

C. Verbesserung der seewärtigen Verbindungen.

D. Intensive Werbung im Hinterland.

E. Beseitigung der zwischen grenzüberschreitendem Verkehr und dem deutschen Seehafenverkehr bestehenden Wettbewerbsverzerrungen.

F. Zusammenarbeit mit den übrigen deutschen Küstenländern.

G. Ausbau des Flughafens Bremen.

Was ist nun zu diesen Punkten zu sagen:

A. Verstärkter Ausbau der Hafenanlagen in Bremen und Bremerhaven.

Seit Anfang des Jahres 1960 wurde die Kapazität im Stückgutumschlag in Bremen und Bremerhaven entscheidend verbessert, und zwar besonders in Zusammenarbeit mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft. Hierbei hat sich das im Jahre 1963 mit Zustimmung der Stadtbürgerschaft abgeschlossene neue Vertragswerk zwischen Stadtgemeinde und Bremer Lagerhaus-Gesellschaft als Grundlage einer wirksamen Finanzierung hervorragend bewährt. Man kann sagen, daß es eine unabdingbare Voraussetzung gewesen ist.

Insgesamt ist die Kajelänge um 3000 Meter verlängert worden. Das bedeutet — je nach örtlichen Gegebenheiten und Schiffsgrößen — etwa 25 bis 30 neue Schiffsliegeplätze. 15 Dalben wurden geschlagen als zusätzliche Liegeplätze für Seeschiffe und insgesamt 42 neue Kräne aufgestellt. Ferner wurde ein neuer Schwimmkran mit 100 Tonnen Tragfähigkeit beschafft. Ein weiterer ist beschlossen.

Das Leistungsvermögen für die Abfertigung von Seeschiffen in den stadtbremischen Häfen wurde seit Anfang 1960 um rund 30 Prozent erhöht. Die Investitionen Bremens stellen sich in den Jahren 1960 bis 1968 auf rund 291 Millionen DM einschließlich Fischereihäfen und Gunderwerb. Weitere 26,5 Millionen DM wurden für Instandsetzungen und Erneuerungen ausgegeben. In diesen Summen sind die Kosten für den Betrieb und die laufende Unterhaltung der Häfen nicht enthalten. Außerhalb des Haushalts wurden von der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft und der Fischereihafen-Betriebsgesellschaft noch rund 110 Millionen DM zusätzlich investiert. Im ganzen etwas über 400 Millionen DM.

An Einzelprojekten kann ichn hier nur die wichtigsten erwähnen:

a) Bremen-Stadt:

1. Neustädter Hafen: Baubeginn 1960. Das erste Seeschiff hat am 5. Februar 1964 im Hafen festgemacht. Entstanden sind 10 Liegeplätze für Seeschiffe, 3 Schuppen mit einer Bodenfläche von insgesamt 72.000 Quadratmeter mit den dazugehörigen Bahnhofsanlagen und Straßen. Es handelt sich — das darf man ohne Übertreibung sagen — um Anlagen, die zu den modernsten und rationellsten Anlagen für den Stückgutumschlag in der Welt gehören. Auf den Containerverkehr werde ich nachher noch besonders eingehen.

Vorläufig ist nur eine Seite des ersten Hafenbeckens ausgebaut. Für die Zukunft sind alle Entwicklungsmöglichkeiten gegeben, denn das notwendige Gelände für weitere Becken ist vorhanden, und eine bewegliche Getriebeplanung läßt es zu, das, was später tatsächlich gebaut wird, den dann vorhandenen Gegebenheiten anzupassen, auch im Hinblick auf anzusetzende Industrien. Bei der Einrichtung des Containerverkehrs haben wir erlebt, wie wichtig es ist, Biegsamkeit zu bewahren.

2. VW-Umschlagsanlage: Zwischen Industriehafen und Weser mit Liegeplätzen vor der Schleuse und hinter der Schleuse ist in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft die VW-Umschlagsanlage gebaut worden. Schiffe können auf beiden Seiten, im Hafen selbst und auch am Strom, löschen und laden. Die Aufstellflächen fassen rund 8000 Wagen. Im Jahre 1968 wurden hier rund 235.000 Pkw umgeschlagen. Durch Verträge mit dem Volkswagenwerk ist die Vollbeschäftigung dieser Anlage für Jahre hinaus garantiert. Und wenn das einmal nicht mehr der Fall sein sollte, dann ist sie für jede andere Art von Umschlag bestens geeignet. Ein zweiter Liegeplatz im Strom ist beschlossen.

3. Schaffung von Speicherraum: Der Speicher II mit 84.000 Quadratmeter ist Ende 1961 fertig geworden — er geht zurück auf die Initiative meines Vorgängers, Jules Eberhard Noltenius —, und im Speicher III mit 48.000 Quadratmeter ist inzwischen ebenfalls der Betrieb aufgenommen worden. Der Bau wird fortgesetzt.

4. Roll on/Roll off-Anlagen: Im Überseehafen wurde eine moderne Roll on/Roll off-Anlage errichtet, 3 weitere sind im Europahafen vorbereitet.

5. Erweiterung des Hemelinger Hafens: Auch der Hemelinger Hafen hat große Bedeutung für die bremische Wirtschaft als Binnenschiffshafen und als Kristallisationspunkt für Industrie. 1967 wurde der neue Werra-Hafen in Betrieb genommen, kurz dar-

auf mit dem Bau des Fulda-Hafens begonnen. Beide Hafenbecken dienen in erster Linie der Industrieansiedlung.

6. Verschiedene Anlagen der Privatwirtschaft mit Unterstützung der Stadtgemeinde:

a) Umschlagsanlagen und Speicher für Futtermittel sowie Werke der Futtermittelindustrie. Es gelang dadurch, Bremen zu einem führenden Platz im Futtermittelmarkt zu machen.

b) Modernsierung und Erweiterung der Anlagen für den Weinimport, in dem Bremen ebenfalls eine bedeutende Marktstellung besitzt.

c) Einrichtung von Lagereibetrieben, in Klammern Tanklager, für mineralische und pflanzliche Öle. Soweit es sich um Mineralöl handelt, bietet dies einen gewissen Ersatz für den zurückgegangenen Umschlag von Import- und Exportkohle.

d) Anlage von 2 großen Kraftwerken in Mittelsbüren und im Industriehafen auf Basis von Importkohle und Öl.

e) Ansiedlung von privaten Betrieben im Hemelinger Hafen, die ich schon erwähnte. Es handelt sich um Umschlagsbetriebe und wasserinteressierte Industriewerke. Hierdurch entsteht ein neuer echter Loko-Verkehr.

b) Bremerhaven:

1. Weserport: Der Erzhafen in Bremerhaven, ein Gemeinschaftswerk der Klöckner-Werke AG und der Stadt Bremen, wurde am 23. Oktober 1964 in Betrieb genommen. Kurz danach wurde das Wendebecken und der Nordhafen tiefergebaggert und gleichzeitig verlängert, so daß Schiffe bis zu 270 Meter Länge mit einem Fassungsvermögen von nahezu 75.000 Tonnen anlegen können

Darüber hinaus wird für den Massengutverkehr noch mehr getan werden. Für das Löschen von Erz besteht gegenwärtig e i n Schiffsliegeplatz, wenn auch ein sehr leistungsfähiger, mit einer Löschkapazität von 2.000 Tonnen pro Stunde. Er wird aller Voraussicht nach bald nötig sein, einen zweiten Liegeplatz zu schaffen, einmal für Erz, aber auch für eingehende und ausgehende Kohle, Rohphosphat und sonstige Massengüter. Das ist inzwischen eingeleitet. Der Erzhafen soll im wahrsten Sinne des Wortes auf weitester Basis zu einer öffentlichen Umschlagsanlage für den Massengutverkehr werden. Dazu gehört auch die Ausdehnung der Lager sowohl für Erz als auch für Kohle. Sollten sich die Abmessungen der großen Erzfrachter für Bremerhaven von der 75.000 Tonnen-Grenze entfernen, so wird am offenen Strom, also vor den Schleusen, nicht nur für Container, sondern auch für die dann 100.000 Tonnen und mehr tragenden Bulkcarrier etwas getan werden müssen.

2. Pkw-Umschlag: Die Westseite des Nordhafens wurde für den Spezialumschlag mit Pkw eingerichtet. Die Aufstellfläche beträgt 74.000 Quadratmeter. Im Zusammenhang damit steht eine leistungsfähige Roll on/Roll off-Anlage am Kopf des Nordhafens.

3. Fährverkehr: An der Columbuskaje entstand eine moderne Roll on/Roll off-Anlage für den Fährverkehr nach Harwich.

4. Columbuskaje: Die Columbuskaje selbst, an der im Zuge der Zeit der Passagieverkehr zurückgeht, ist für den größeren Mineralölumschlag hergerichtet worden. Auch Stückgutschiffen, die schnell ihre Ladung los werden oder schnell Ladung an Bord nehmen wollen, bietet sich hier die Möglichkeit, den Weg die Weser hinauf oder das Verholen hinter die Schleusen in die Handelshäfen zu vermeiden.

5. Lash-Verkehr: Für die Zukunft, die uns in ganz kurzer Zeit als neue Form des Seeverkehrs den Lash-Verkehr bringen wird, ist ein Liegeplatz im Weserstrom in Planung, an dem die Barge-Carrier ihre Leichter absetzen und aufnehmen können.

c) Containerverkehr:

Über diese Verkehrsart und wie wir uns darauf eingestellt haben, muß ich wegen der besonderen Bedeutung etwas mehr sagen. In aller Unbescheidenheit darf ich zunächst feststellen, daß meine persönliche Initiative und eigene Anschauungen in den Vereinigten Staaten nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, daß die bremischen Häfen so schnell und in dem Ausmaß für den Containerverkehr eingerichtet wurden. Bremen hat dadurch seinen Besitzstand im Stückgutverkehr behaupten und sich eine gute Anwartschaft für die Zukunft erringen können.

Die erste Containeranlage in Bremen wurde im Überseehafen schon im Mai 1966 provisorisch eingerichtet, an der die erste amerikanische Reederei, die mit Vollcontainerschiffen nach Europa kam, den Umschlag in Bremen gleichzeitig mit Rotterdam aufnehmen konnte. Dies war ein großer Anfangserfolg, dessen Bedeutung nicht unterschätzt werden darf, denn damals hielten weite Kreise in Deutschland, auch hervorragende Sachkenner des Schiffahrtsgeschäfts, den Containerverkehr noch für eine Eintagsfliege. Bremen sicherte sich damit als erster deutscher Hafen einen weiten Vorsprung vor allen anderen.

Gleichzeitig wurde im Neustädter Hafen die Einrichtung eines kompletten Containerterminals in Angriff genommen. Dabei kam uns der Umstand zugute, daß die dortigen Anlagen noch nicht endgültig fertig waren. Man konnte also umdisponieren und sich ohne Einsatz wesentlicher zusätzlicher Haushaltsmittel auf die neue Verkehrsart umstellen. Im Zusammenwirken mit der BLG wurde zunächst eine Spezialbrücke für den Containerverkehr aufgestellt. Neben der in Rotterdam die erste in ganz Europa! Heute stehen dort zwei Containerbrücken. Eine dritte wird zur Zeit montiert. Diese dritte Brücke ist so konstruiert, daß sie bei Bedarf abmontiert und an jedem beliebigen Platz wieder aufgebaut werden kann, zum Beispiel in Bremerhaven.

Bremerhaven hat sich wegen der ständig größer werdenden Containerschiffe gegenüber Bremen im letzten Jahr bereits stark in den Vordergrund geschoben und wird weiter an Bedeutung gewinnen. Dort wurde die Westseite des Nordhafens zu einem Containerterminal ausgebaut. Dazu wurde die Kaje um 75 Meter verlängert, so daß zwei Liegeplätze für große Containerschiffe entstanden. Zwei Verladebrücken sind dort bereits aufgestellt und rund 125.000 Quadratmeter Abstellplatz eingerichtet.

Aber die Containerschiffe werden demnächst noch größer und schneller werden. Das bedeutet, daß ihre Umlaufzeiten noch kürzer werden als sie es heute schon sind. Wer als Hafen künftig im Containergeschäft seinen Platz behaupten will, muß dieser Entwicklung Rechnung tragen, ob er will oder nicht. Aus diesem Grunde haben sich der Senat und die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr entschlossen, in Bremerhaven an der offenen Weser eine Stromkaje zu errichten. In Angriff genommen sind zur Zeit zwei Liegeplätze mit entsprechenden Containerbrücken und 300.000 Quadratmeter Freifläche, Gleisen und Straßenanschluß. Die Aufträge dazu wurden im Februar 1969 vergeben. Im Jahre 1970, so hoffen wir, soll das erste Schiff anlegen.

Diese neue Anlage wird mit der Westseite des Nordhafens eine Betriebseinheit, eine Zwillingsanlage, „Container-Terminal Bremerhaven" bilden. Nach ihrer Fertigstellung wird Bremen der Schiffahrt Möglichkeiten zum Containerumschlag bieten, die in Europa einzigartig sind: Den Neustädter Hafen in Bremen für diejenigen Schiffe, welche die Frachtvorteile Bremens als des südlichsten deutschen Seehafens ausnutzen wollen, Bremerhaven für diejenigen Schiffe, die wegen ihrer Größe oder aus Zeitgründen die Revierfahrt auf der Weser vermeiden wollen. Dabei kann gewählt werden zwischen einer Abfertigung hinter der Schleuse oder unmittelbar am Strom für die ganz schnellen und großen Schiffe. Ich möchte das einen „Hafen nach Maß" nennen, wo sich jeder Reeder das ihm Passende aussuchen kann.

Die bremische Initiative auf dem Gebiet des Containerumschlags wird in aller Welt anerkannt. Sie hat — in glücklicher Verbindung mit der kaufmännischen Aktivität des Vorstandes der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft — dazu geführt, daß die bremischen Häfen heute von 5 Vollcontainer-Linien regelmäßig angelaufen werden. Ab November dieses Jahres werden es sogar 6 sein. Damit sind die bremischen Häfen in der Lage, täglich einen Containerdienst im Nordatlantikverkehr anzubieten. Bremen/Bremerhaven ist damit zur Zeit der führende Containerhafen auf dem europäischen Kontinet, noch vor Rotterdam. Das darf ruhig einmal festgestellt werden.

d) Innerbetriebliche Maßnahmen:

Ich möchte dieses Kapitel nicht abschließen, ohne die erfolgreichen Bemühungen der Umschlagsgesellschaften zur Rationalisierung des Stückgutumschlags hervorzuheben.Das gilt natürlich besonders für die BLG, der es gelungen ist, durch Verbesserung der Organisation und durch Einsatz modernster technischer Mittel die Leistungen pro Schicht fühlbar zu steigern.

Und in diesem Zusammenhang muß ich auch unsere Hafenarbeiter erwähnen, die sich den neuen Entwicklungen in Seeverkehr und Umschlagtechnik stets aufgeschlossen zeigen und von sich aus alles tun, um den guten Ruf der bremischen Häfen zu erhalten und möglichst noch zu verbessern.

e) Industrieförderung im Hafen:

Ein Wort zu einigen Fakten, die in diesem Zusammenhang besonders interessieren. Ich meine Maßnahmen der Hafenverwaltung zugunsten der bremischen Industrie.

Dabei muß ich zunächst weit in die fünfziger Jahre zurückgreifen: Die Klöckner-Hütte Bremen — am Strom und in engster Verbindung mit der Seeschiffahrt geplant und gebaut, wobei die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr federführend war — ist heute einer der bedeutendsten Industriebetriebe unserer Stadt und eines der modernsten Hütten- und Walzwerke überhaupt. Gerade jetzt geht der Konzern daran, dieses Werk unter Einsatz einer Investitionssumme von 500 Millionen DM zu erweitern. Das bedeutet neue Arbeitsplätze und eine breitere Basis für unseren Hafenumschlag.

All dies wäre undenkbar ohne die weitschauende Aktivität meines hochverehrten Amtsvorgängers Hermann Apelt, des damaligen Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr. Die Vorleistungen, die Bremen in der Vergangenheit erbracht hat, machen sich jetzt bezahlt.

Von der Futtermittelindustrie und dem Hemelinger Hafen wurde schon gesprochen. Zu nennen wären insbesondere Maßnahmen zugunsten der bremischen Werften. Das war in Bremen vor allem der Umbau des Werfthafens, welcher der A. G. „Weser" den Bau von Supertankern ermöglichte, in Bremerhaven der Verkauf der beiden großen Trokkendocks an den Reperaturbetrieb des Norddeutschen Lloyd, sowie die Einrichtung von Nebenbetrieben der Rickmers-Werft, der Unterweser-Werft und der Seebeck-Werft im Fischereihafen.

Ferner konnten mehreren seit Jahrzehnten in Bremen heimischen Kaffee-Röstereien günstigere Produktionsbedigungen ermöglicht werden.

In Bremerhaven nenne ich den Bau eines neuen Kühlhauses und neuer Hallen für die Fischverarbeitung, für welche die Hafenverwaltung annähernd 30 Millionen DM investiert hat, sowie den Rückkauf von rund 127 Hektar Gelände am Lunesiel für die Ansiedlung hafengebundener Industrien zum Preise von zirka 7 Millionen DM. Darüber hinaus sind wir — gemeinsam mit Niedersachsen — dabei, weiteres

Industriegelände an der Weser zu kaufen. Der Name „Luneplate" ist ihnen allen ein Begriff.

B. Verbesserung der Hinterlandverbindungen.

Im Rahmen der sich innerhalb der EWG vollziehenden Integration besteht die berechtigte Sorge, daß die niederländischen und belgischen Seehäfen im Verhältnis zum norddeutschen Raum in eine immer stärkere Attraktivität hinsichtlich ihres Standorts hineinwachsen. Diese Entwicklung wird durch die politische Teilung Deutschlands noch begünstigt. Wir haben einen wesentlichen Teil unseres Hinterlandes verloren. Das gilt sowohl für die Einfuhr wie für die Ausfuhr.

Der hieraus resultierenden Gefahr für die bremischen Häfen, innerhalb Europas in eine periphere Lage hineingedrängt zu werden, kann nur — neben den eigenen Anstrengungen im Ausbau der Häfen, ihrer ständigen Modernisierung und strukturellen Anpassung an die moderne Entwicklung im Transportwesen und der Seeschiffahrt — durch eine großzügige Infrastruktur der Hinterlandverbindungen und seewärtigen Zufahrten zum Seehafenplatz selbst begegnet werden.

Hierauf hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr seit Anbeginn der Nachkriegsjahre hingewiesen und dieses zum erklärten Ziel seiner Hafenpolitik gemacht. Darum muß ich zu meinem großen Bedauern feststellen, daß die Infrastrukturpolitik der Bundesregierung viele Jahre lang eindeutig nach Westen orientiert war und damit die Rheinmündungshäfen begünstigte.

So war seit Jahren der Schwerpunkt im Ausbau der binnenländischen Wasserwege in der Bundesrepublik nicht zu den deutschen, sondern zu den niederländischen und belgischen Seehäfen ausgerichtet. Rhein-Main-Donau-Verbindung, die Kanalisierung von Neckar und Mosel sind mit Milliardenbeträgen aus Bundesmitteln gefördert worden und werden auch heute noch vorrangig behandelt. Ich erinnere nur an den Ausbau des Mittelrheins.

Von den gleichen Tendenzen ist auch der Ausbau der Bundesautobahnen lange Jahre hindurch bestimmt gewesen, ohne daß die ständigen Mahnungen der deutschen Küste in Bonn Gehör gefunden hätten. Das gilt zum Beispiel insbesondere für die Autobahnteilstrecken Köln-Aachen, Oberhausen-Emmerich, die bereits vor der Zeit fertiggestellt wurden,bevor Bremen mit der Hansa-Linie einen vollwertigen Anschluß an das westliche Autobahnnetz erhalten hat.

Für die Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes zu den deutschen Seehäfen gilt das gleiche, denn die Schienenwege zu den Rheinmündungshäfen wurden längst vor der Zeit auf den elektrischen Betrieb umgestellt, und zwar beiderseits des Rheins.

In jüngster Zeit allerdings hat sich hier ein Wandel vollzogen, und ich möchte das ausdrücklich und dankbar anerkennen.

Als bereits verwirklichte beziehungsweise eingeleitete Maßnahmen zur Verbesserung der Hinterlandverkehrsverbindungen der bremischen Häfen sind der Anschluß an das süd- und westdeutsche Autobahnnetz, die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken zum Ruhrgebiet und zum süddeutschen Raum und der in Angriff genommene Ausbau des nordwestdeutschen Binnenwasserstraßennetzes einschließlich der inzwischen abgeschlossenen Kanalisierung der Mittelweser und die sich in der Ausführung befindliche Umkanalisierung der unteren Fulda hervorzuheben, freilich mit finanzieller Beteiligung der Küstenländer. Allein für die Elektrifizierung hat sich Bremen zu Zahlungen in Höhe von 22 Millionen DM bereit erklärt, während für das nordwestdeutsche Binnenwasserstraßenprogramm von Bremen insgesamt 32 Millionen DM und für die Umkanalisierung der unteren Fulda weitere 1,5 Millionen DM bereitgestellt werden müssen.

Mit der Inangriffnahme beziehungsweise Planung weiterer Bundesautobahnen, wie zum Beispiel Bundesautobahn Bremen-Bremerhaven-Cuxhaven, Bundesautobahn Bremen-Ahlhorn-Oldenburg-Wilhelmshaven, Bundesautobahn Bremen-Ostwestfalen-Gießen sind weitere Schritte getan, um dem norddeutschen Raum die lebensnotwendige Infrastruktur zu geben.

C. Verbesserung der seewärtigen Verbindungen.

Ebenso lebenswichtig ist der Ausbau der Unter- und Außenweser. Mit dem Weserstrom ist das Schicksal und die Zukunft Bremens wie überhaupt der gesamten Unterweserregion auf das engste verbunden. Ich habe mir deshalb persönlich große Mühe gegeben, die Seeschiffahrtsstraße mit allen ihren Möglichkeiten dem Bundesminister für Verkehr und seinen Mitarbeitern so nahe wie möglich zu bringen und gemeinsam mit meinem niedersächsischen Kollegen beharrlich darauf hingewiesen, daß es nicht im Belieben des Bundes stehe, für die Weser das Notwendige zu tun, sondern daß aufgrund der Staatsverträge von 1921/1922 dem Reich und als Rechtsnachfolger dem Bund eindeutig die Verpflichtung obliegt, das Fahrwasser der Weser der Entwicklung des Regelschiffes der Welthandelsflotte anzupassen.

Der Präsident der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen hat nach verschiedenen Rücksprachen mit mir bereits im Frühjahr 1967 seine Entwürfe für den Ausbau der Unter- und Außenweser nach Bonn geschickt, ohne daß bis jetzt endgültige Beschlüsse über den Ausbau gefaßt wurden. Gottlob hat der Verkehrsminister der letzten Legislaturperiode und hoffentlich auch wieder der künftigen Legislaturperiode zugesagt, die 2 Millionen DM, die für den Ausbau der Außenweser im Bundeshaushalt eingestellt sind, zu verzehnfachen. Meine Herrschaften, zu verzehnfachen! Tun Sie alle Ihr Möglichstes, daß wir das Zehnfache auch tatsächlich hereinbekommen. Geschieht das, dann können wir

mit der Außenweser in 2 Jahren den Zwölfmeter-Ausbau vollendet haben.

Bremen erwartet vom Bund nicht mehr und nicht weniger, als daß die Außenweser zunächst durchgehend auf 12 Meter, wie ich eben sagte, und in der Folge auf 14 Meter vertieft wird. Seewärts ist die Außenweser gegenwärtig 11 Meter tief, so daß Schiffe bis zu 75.000 Tonnen Tragfähigkeit Bremerhaven erreichen können. Der weitere Ausbau auf 12 beziehungsweise 14 Meter würde es zulassen, mit Schiffen von mehr als 80.000 Tonnen Tragfähigkeit, bis zu 140.000 Tonnen zu fahren.

Ebenso muß die Unterweser von Bremerhaven bis Bremen auf 10 Meter vertieft und verbreitert werden, um den Anforderungen an die gestiegenen Schiffsgrößen hinsichtlich Tiefgang und Länge Rechnung zu tragen. Man muß auch in Bonn honorieren, daß die Häfen an dieser Seeschiffahrtsstraße zusammen rund 24 Millionen Tonnen Seegüter im Jahr umschlagen.

D. Intensive Werbung im Hinterland.

Das in der Bundesrepublik in den letzten Jahren erheblich angestiegene industrielle Potential hat zwar auch die bremische Wirtschaftskraft gestärkt. Ebenso aber haben die Beneluxländer zielbewußt am Ausbau ihrer Häfen und der Industrieausweitung gearbeitet und damit die ohnehin schon vorteilhaften allgemeinen Standortbedingungen des Rheinmündungsgebietes noch weiter verbessert.

Wenn auch die industrielle Entwicklung Bremens und des Unterwesergebietes ebenfalls an Kraft zugenommen hat, so ist das hiesige Wirtschaftspotential aber nicht in dem gleichen Umfange gewachsen wie in den großen Industriezentren der Bundesrepublik und den Beneluxländern. Hier besteht für Bremen und das Unterwesergebiet — das wissen wir —, wie überhaupt für den gesamten norddeutschen Raum ein Nachholbedarf.

Fortschritte in der Industrieansiedlung kommen nicht nur dem Hafen zugute, sondern Industrie und Hafen befruchten sich gegenseitig. Ein guter Hafen ist zugleich eine günstige Standortbedingung für leistungsfähige Industrien, und ein leistungsfähiger Wirtschaftsraum ist wiederum ein vorzügliches Hinterland für den wachsenden Verkehr im Hafen selber. Dabei kommt den Benelux-Häfen zugute, daß sie mehrere ausgesprochene Industriegebiete mit schätzungsweise 120 Millionen Einwohnern praktisch vor der Tür haben. Denken Sie nur an Nordfrankreich, Luxemburg, Belgien, die Niederlande und das Rheinland. Dagegen schneidet unser norddeutscher Raum sehr viel ungünstiger ab.

Bei dieser Betrachtung kommt dem sogenannten Lokoverkehr für die Existenzsicherung eines Hafens eine besondere Bedeutung zu, weil er durch wettbewerbsverzerrende Manipulationen im Zu- und Ablaufverkehr mit dem Hinterland nicht beeinträchtigt werden kann. Der Lokoverkehr wird damit geradezu zu einer tragenden Basis des Hafengeschehens. In Bremen ist das Lokoaufkommen im Rahmen des Gesamtumschlages leider verhältnismäßig gering. Es liegt bei etwa 35 Prozent. Aus diesem Grunde bemüht sich der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr seit Jahren mit äußersten Anstrengungen, Ladungen im Hinterland zu gewinnen.

Wichtigster Partner ist das Rhein-Ruhrgebiet — und das trotz des Wettbewerbs der Westhäfen, der dort naturgemäß am stärksten ist. Unser Einzugsgebiet erstreckt sich über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus bis in die Schweiz und nach Österreich, Ungarn, Skandinavien und die Tschechoslowakei. Hier leisten — neben der Aktivität der hiesigen Spediteure, die volle Anerkennung verdient — die Kontore der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung vortreffliche Arbeit. Denn unsere Anstrengungen müssen darauf gerichtet sein, jede mögliche Tonne zu erfassen — ob Stückgut oder Massengut —, die für Bremen einigermaßen günstig auf Schiene, Straße oder Wasserweg herangeholt werden kann.

E. Beseitigung der Wettbewerbsverzerungen.

Nach den bisherigen, mehr tatsächlichen Feststellungen komme ich nun zu einem Komplex, der mehr rechtlicher Natur ist. Im Vergleich zu den Rheinmündungshäfen ist die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen durch eine Reihe von nachteiligen Faktoren gekennzeichnet, die auf dem Gebiet der Gesetzgebung liegen, und zwar sowohl im Recht der europäischen Gemeinschaften als auch im nationalen Recht der Bundesrepublik und der anderen Mitgliedstaaten.

Den entscheidenden Gesichtspunkt habe ich erwähnt: Der Verkehr über die deutschen Seehäfen unterliegt der deutschen binnenländischen Verkehrs- und Tarifordnung, während der Verkehr zwischen der Bundesrepublik und den Rheinmündungshäfen grenzüberschreitender Verkehr ist und als solcher zahlreiche Vergünstigungen genießt.

Ich beginne mit den Tarifen der Verkehrsträger. Auf dem Tarifgebiet war die Lage bis vor kurzem so, daß im grenzüberschreitenden Verkehr rechtlich und praktisch volle Tariffreiheit herrschte, während der Verkehr der deutschen Seehäfen mit dem deutschen Hinterland bei allen Verkehrsträgern an veröffentlichte Fest- und Margentarife gebunden war. Das führte zu ständigen Frachtunterbietungen zu Lasten der deutschen Häfen.

Seit Jahren sind wir nicht müde geworden, auf diesen unerträglichen Mißstand hinzuweisen. Nach intensiven Bemühungen der Küstenländer wurde erst im Sommer 1969 im Rahmen des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung eine gewisse Erleichterung geschaffen. Dabei darf ich mit Fug und Recht feststellen, daß meine Behörde bei den Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium und bis in den Verkehrsausschuß des Bundestages

hinein die Wort- und Federführung für alle deutschen Küstenländer gehabt hat.

Das Ergebnis ist folgendes: Eisenbahn und Straßengüterverkehr dürfen nunmehr auch bei Transporten von Seehafengut von und nach deutschen Häfen außertarifliche Sonderabmachungen vereinbaren, allerdings unter einschränkenden Voraussetzungen, welche der grenzüberschreitende Verkehr nicht kennt. Also keine echte Gleichstellung der Wettbewerbschancen, sondern nur eine Erleichterung für uns, deren Wirksamkeit erst abgewartet werden muß.

Bei der Binnenschiffahrt hat sich leider nichts verbessert. Im Gegenteil, die Tarifüberwachung im innerdeutschen Verkehr wurde ab 1. Januar 1969 wesentlich verschärft, während der grenzüberschreitende Verkehr nach wie vor völlig frei ist. Auf die dringenden Vorstellungen der Küstenländer, die auch von den bremischen Bundestagsabgeordneten unterstützt wurden, denen wir zu Dank verpflichtet sind, hat der Bundesminister für Verkehr zugesagt, in Verhandlungen mit den Niederländern eine Regelung in Richtung auf die Preisstabilität auf dem Rhein zu suchen. Wieweit das gelingt, bleibt abzuwarten.

Leider können auf dem Gebiet der Schiffahrtsabgaben keinerlei Fortschritte gemeldet werden. In der Bundesrepublik werden für die Benutzung aller Kanäle und kanalisierten Flüsse Schiffahrtsabgaben erhoben, um wenigstens einen Teil der Wegekosten hereinzubekommen. Demgegenüber ist die Binnenschiffahrt in den Niederlanden und Belgien frei, wird also vom Staat subventioniert. Das gleiche gilt für den gesamten Rhein, obwohl diese Wasserstraße auf Kosten des deutschen Steuerzahlers unterhalten und im Augenblick gerade mit Millionenaufwand verbessert wird. Dies führt zu einer Ungleichheit des Wettbewerbs, denn die Abgabenfreiheit im Verkehr von und nach den Rheinmündungshäfen ermöglicht naturgemäß niedrigere Frachtsätze als auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen zu den deutschen Seehäfen. Die nachteiligen Auswirkungen dieser Tatsache erstrecken sich auch in erheblichem Maße auf die Deutsche Bundesbahn.

Alle Versuche, hier eine Änderung zu erreichen, sind bisher vergeblich geblieben.

Ich komme zum dritten Komplex, dem Straßengüterverkehr. Diese Verkehrsart spielt gerade für die Rhein-Schelde-Häfen eine große Rolle, besonders bei hochwertigem Stückgut.

Besonders gravierend sind die Unterschiede auf dem Gebiet der Mineralölsteuer. Sie ergeben sich dadurch, daß in den Niederlanden und Belgien das Dieselöl nur mit 4 Pfennig pro Liter beziehungsweise 5 Pfennig, hingegen in der Bundesrepublik mit 35 Pfennig besteuert wird. Das bedeutet, daß ein Liter Dieselkraftstoff in den Beneluxländern rund 20 Pfennig und in der Bundesrepublik dagegen rund 50 Pfennig kostet. Das ist das Zweieinhalbfache! Ein 32 Tonnen-Lastzug hat zum Beispiel aufgrund der unterschiedlichen Mineralölsteuerbelastung für die Fahrtstrecke Rotterdam/deutsche Grenze und zurück einen Kostenvorteil von rund 40 DM gegenüber der gleichen Fahrtstrecke im deutschen Seehafenverkehr.

Darüber hinaus werden durch die Möglichkeit der zollfreien Einfuhr von 50 Liter Treibstoff in die Bundesrepublik auch heute noch weitere 15 DM zum Vorteil der Rheinmündungshäfen eingespart.

Um diese Wettbewerbsverzerrungen abzumildern, hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr mit Unterstützung der übrigen Küstenläder wiederholt für den Verkehr zu den deutschen Seehäfen praktische Vorschläge für eine Erstattung der unterschiedlichen Mineralölbesteuerung den zuständigen Bundesministerien unterbreitet und unter anderem die Erhebung einer Ausgleichsabgabe vorgeschlagen. Die Landwirtschaft hat sie ja auch!

Als sichtbarer Erfolg dieser Bemühungenn ist nur anzusehen, daß die Freimenge für die zollfreie Einfuhr von Treibstoff in die Bundesrepublik aufgrund der ständigen Vorstöße der Küstenländer im Jahre 1968 von 100 Liter auf 50 Liter herabgesetzt wurde.

Deutsche Nahverkehrsunternehmen, die 50 Kilometer von der deutsch/niederländischen und deutsch/belgischen Grenze entfernt ihren Standort haben — Bereich der Nahverkehrszone —, dürfen auf einem 100 Kilometer breiten Streifen entlang der Grenze praktisch Fernverkehr von und nach den Rheinmündungshäfen betreiben. Dadurch wird diesen Unternehmen, die im Fernverkehr die deutschen Seehäfen nicht bedienen dürfen, ein besonderer Anreiz geboten, Ladungen über die Benelxhäfen abzufahren. Dieser Anreiz wird noch erhöht durch die Tatsache, daß diese Unternehmer dabei mit dem billigeren ausländischen Treibstoff fahren können.

Führen die niedrigen Mineralölsteuerabgaben in den Beneluxländern schon zu einer ganz erheblichen Subventionierung ihrer Schwerlastverkehre, so kam bis vor kurzem noch eine weitgehende Kraftfahrzeugsteuerrückerstattung in den Niederlanden und Belgien hinzu. Teilweise bis zu 52 Prozent der Jahressteuer! — Das Kraftfahrzeugsteuerrückerstattungsverfahren wurde erst im November 1968 aufgrund bilateraler Verhandlungen zwischen der Bundesrepublik einerseits und den Niederlanden/Belgien andererseits sowie unter Einschaltung der EWG-Kommission aufgegeben.

Durch die bisherige unterschiedliche Handhabung der bilateralen Konzessionen für den internationalen Güterkraftverkehr gewährte die Bundesregierung noch bis in das Jahr 1968 hinein dem niederländischen Güterkraftverkehr durch beispiellose Großzügigkeit — Humanitätsduselei kann man auch sagen — erhebliche Kapazitätsvorteile, indem sie es jahreland den Niederländern überließ, ihren Güterkraftverkehrsunternehmen eine tatsächlich unkontrollierte Zahl von Genehmigungen für Fahrten in die Bundesrepublik auszustellen.

Erst die vom derzeitigen Bundesminister für Verkehr nach ständigen Vorstellungen der deutschen Küstenländer bewirkte Neuregelung der Kontingente ermöglichte ein geordnetes Verfahren, dessen korrekte Einhaltung allerdings abzuwarten bleibt.

Andererseits hält der Bundesminister für Verkehr trotz unserer wiederholt vorgetragenen Forderungen strikt daran fest, daß der Anwendungsbereich der sogenannten „Rosa Konzession" auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkt bleibt und nicht auf den Verkehr mit Seehafengut über deutsche Seehäfen ausgedehnt wird.

Hinzu kommen in den Beneluxländern teilweise weniger strenge technische und soziale Vorschriften, wie zum Beispiel die Einhaltung von Arbeits- und Ruhezeiten für Fahrer von Lastkraftwagen, die die Bundesrepublik aufgrund bilateraler Vereinbarungen anzuerkennenn hat und deren Harmonisierung im Rahmen der europäischen Einigung nur sehr langsame Fortschritte macht.

Die Sätze der Haftpflichtversicherung für Lastkraftwagen sind für Verkehre über die Rheinmündungshäfen ebenfalls günstiger, da insbesondere in den Niederlanden erheblich geringere Deckungssummen als in der Bundesrepublik vorgeschrieben sind.

Alle die hier aufgezeigten Disparitäten zwischen dem Verkehr über Rheinmündungshäfen und dem Verkehr über deutsche Seehäfen ermöglichen es in ihrem Zusammenwirken, von nahezu allen deutschen Versand- und Empfanngsplätzen aus, das Frachtengefüge zu den deutschen Seehäfen zu unterlaufen und aus dem geographischen Einzugsbereich der deutschen Seehäfen in immer größerem Umfange vornehmlich wertvolle Stückgutladungen auf die Rheinmündungshäfen zu ziehen.

Sie sind allerdings nicht allein der europäischen Integration zuzuschreiben. Dennoch kommt der Auseinandersetzung zwischen dem streng „geordneten" Verkehr innerhalb der Bundesrepublik und der „liberalen" Organisation des grenzüberschreitenden Verkehrs im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wesentliche Bedeutung zu. Denn erst durch die im gemeinsamen Markt ausgelösten Impulse — wie zum Beispiel der schrittweisen Annäherung der Gemeinschaft — erlangte der grenzüberschreitende Verkehr zwischen der Bundesrepublik und den Rheinmündungshäfen vornehmlich auf der Straße seinen ernormen Aufschwung.

Durch die damit notwendigerweise zum Nachteil der deutschen Seehäfen eingetretene Verlagerung der traditionellen Verkehrsströme haben die deutschen Seehäfen relativ schwere Einbußen in ihrer Verkehrsentwicklung erlitten. Das möchte ich an den folgenden Zahlen deutlich machen:

Seit Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat der Güterumschlag in den großen Seehäfen der Bundesrepublik — Hamburg, Bremen —, der Niederlande — Rotterdam, Amsterdam — und Belgien — Antwerpen — eine Entwicklung genommen, die so aussieht:

Hamburg nahm zu von 1958 bis 1968 von 27,4 auf 38,3 Millionen Tonnen, Bremen von 13,3 auf 19 Millionen Tonnen, Rotterdam von 73,8 auf sage und schreibe 156,9 Millionen Tonnen, Amsterdam von 11,3 auf 17,8 Millionen Tonnen, Antwerpen von 34,4 auf 72,4 Millionen Tonnen.

Der Umschlag der Häfen Hamburg und Bremen nahm in den Jahren 1958 bis 1968 zusammen um 16,6 Millionen Tonnen zu. Die niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam konnten demgegenüber im gleichen Zeitraum eine Zunahme von zusammen fast 90 Millionen Tonnen und der belgische Hafen Antwerpen von 38 Millionen Tonnen verzeichnen.

In den Jahren 1958 bis 1968 erzielten die vier wichtigsten Nordseehäfen mithin folgende Zuwachsraten: Hamburg 39,8 Prozent, Bremen 42,9 Prozent, Antwerpen 110,4 Prozent, Rotterdam 112,6 Prozent,

Ich darf diese Gesichtspunkte vielleicht noch einmal zusammenraffen:

Die von mir geschilderten Umstände haben zu einer überproportionalen Beteiligung der Westhäfen am internationalen Verkehr geführt. Die Beseitigung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, das heißt die Gleichstellung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zu den Rheinmündungshäfen in wesentlichen Bereichen der Verkehrspolitik ist deshalb für die deutschen Seehäfen eine Lebensfrage.

Der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr ist seit Jahren ständig intensiv bemüht, auf die Bundesregierung einzuwirken, alle sich hier auf nationaler und europäischer Ebene bietenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen von ungerechtfertigten Nachteilen zu befreien.

Darüber hinaus hat der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr die jeweils für die hier aufgezeigten Probleme zuständigen Kommissare der EWG mit Nachdruck wiederholt sowohl schriftlich wie in persönlichen Unterredungen auf die Vordringlichkeit der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen hingewiesen. Das letzte ausführliche Gespräch dieser Art wurde am 3. Dezember 1968 mit dem Mitglied der EWG-Kommission Herrn Minister Bodson geführt. — Herr Klein, Sie kennen mein Engagement, Sie haben es gelegentlich anerkannt.

(Abg. K l e i n [CDU]: Ich bestätige das!)

Selbstverständlich haben auch auf den verschiedenen Ebenen der Verwaltung laufend entsprechende Verhandlungen stattgefunden. Diese ständigen Bemühungen haben in den letzten anderthalb Jahren endlich zu ersten nennenswerten Erfolgen geführt. Durch die straffe Kontrolle im grenzüberschreitenden Verkehr, die Aufhebung der Kraftfahrzeugsteuer-Erstattungen durch die Niederländer und Belgier sowie die Verringerung der Treibstoff-Freimengen im grenzüberschreitenden Verkehr von 100 auf 50 Liter wurden erste Maßnahmen zur Verminderung der künstlichen Vorteile des grenzüberschreitenden Verkehrs eingeleitet. Ferner ist im Bereich der Preispolitik die von den deutschen Seehäfen unter Federführung Bremens durchgesetzte Forderung nach Sonderabmachungen noch einmal besonders hervor-

zuheben. Die hierdurch erreichten Ausnahmen vom innerdeutschen Festfrachtsystem stellen einen wichtigen Schritt zur erforderlichen Preisflexibilität im Verkehr über deutsche Seehäfen dar. Gleichzeitig sind auch die Chancen gestiegen, daß im Straßengüterverkehr durch internationale Tarife und im Binnenschiffsverkehr auf dem Rhein durch multilaterale Vereinbarungen und Abwrackaktionen eine Frachtstabilisierung angebahnt wird.

Darüber hinaus ist es gelungen, ebenfalls unter federführender Beteiligung des Senators für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, im Rahmen des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung eine weitere Benachteiligung der deutschen Seehafenplätze dadurch zu vermeiden, daß für Seehafengüter die Befreiung von der zusätzlichen Beförderungssteuer auf einer Teilstrecke von jeweils 170 Kilometern durchgesetzt werden konnte.

Die Auseinandersetzung mit immer neuen Formen der Wettbewerbserschwernisse zu Lasten des Verkehrs über deutsche Seehäfen wird auch am Beispiel des Gesetzes zur außenwirtschaftlichen Absicherung deutlich. Das ist in der Zwischenzeit, vor ein paar Tagen, suspendiert worden, aber die Schwierigkeiten, die wir damit hatten, waren beträchtlich.

Ich komme zu

F. Zusammenarbeit mit den übrigen deutschen Küstenländern.

Den Küstenländern und hier insbesondere den Seehäfen wird häufig vorgehalten, neben den geschilderten Wettbewerbsverzerrungen auch aufgrund einer partikularistischen Hafenpolitik gegenüber den Rheinmündungshäfen benachteiligt zu sein. Diese Vorwürfe entbehren jeder Substanz, weil die deutschen Küstenländer bereits seit Jahren ihre Hafenpolitik in vielfacher Hinsicht untereinander abstimmen:

1. Bereits im Jahre 1958 wurde für Seehafenfragen ein gemeinsamer Arbeitskreis der Küstenländer „Seehafeninteressen in der EWG" geschaffen, der inzwischen in mehr als 30 Sitzungen vortreffliche Arbeit auf dem Gebiet der Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen und im Bereich der Infrastrukturanliegen der deutschen Nordseehäfen geleistet hat.

2. Darüber hinaus arbeiten die Küstenländer auf dem Gebiet der Tarifpolitik eng zusammen gegenüber Bundesregierung, Bundesbahn und Straßengüterverkehr. Regelmäßig finden Zusammenkünfte der Tarifdezernenten der Küstenländer und der Handelskammern statt. Entsprechendes gilt auch für einige andere Zweige der Verkehrsverwaltung.

3. Speziell für das Verhältnis der konkurrierenden Häfen Hamburg und Bremen ist eine gemeinsame Hafenkommission ins Leben gerufen worden, der leitende Herren der beiden Hafenverwaltungen und der städtischen Umschlagsgesellschaften angehören. Diese Kommission befaßt sich mit einer Vielzahl hafenpolitischer Probleme und hat insbesondere in Richtung auf eine Harmonisierung der Hafengebühren in beiden Häfen beachtliche Erfolge erzielt.

4. Besonderes Gewicht wird vom Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr seit eh und je auf eine gute Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen gelegt. Sie dient dem Ziel, den ganzen Unterweserraum, den ich wirtschaftlich als Einheit betrachte, zu stärken und die gemeinsamen Hafeninteressen gemeinsam zu pflegen. Zum Beispiel, als die ersten Anregungen kamen, einen Tiefwasserhafen zu schaffen, hat der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr dazu zuerst die Hand gereicht, nachdem er sich des Einverständnisses Niedersachsens vergewissert hatte. Und zwar deswegen, weil wir auf die Zusammenarbeit mit Niedersachsen ganz besonders angewiesen sind. Natürlich auch auf die mit Hamburg.

Grundlage für diese Arbeit, soweit der Hafenbereich in Betracht kommt, ist das Unterweser-Verkehrs-Abkommen vom 9. Juli 1953. Die erklärten Ziele dieses Abkommens sind vor allem: Betreiben einer gemeinsamen Seehafenpolitik im Bereich der Unterweserhäfen mit dem Ziel, aus dieser Zusammenarbeit eine Hafeninteressengemeinschaft an der Unterweser zu entwickeln, ferner gemeinsames Vorgehen zur Verbesserung der Hinterlandverbindungen der Unterweserhäfen, insbesondere der Wasserstraßen, sowie zur Beschleunigung des Ausbaus von Außenweser und Unterweser.

Das ständige Konsultationsorgan ist der Unterweserhäfen-Verkehrsausschuß, der aus Vertretern der beiden Länder sowie maßgebenden Herren der bremischen und niedersächsischen Hafenwirtschaft besteht. Zahlreiche gemeinsame Schritte Niedersachsens und Bremens gegenüber der Bundesregierung sind von diesem Ausschuß angeregt und vorbereitet worden.

5. Darüber hinaus verfolgt der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr alle Möglichkeiten für eine noch engere Kooperation unter den Seehäfen mit besonderer Aufmerksamkeit.

Es wird vornehmlich in der letzten Zeit wiederholt von Großtankern mit einer Vermessung zwischen 300 000 und 500 000, ja bis zu 700 000 Tonnen gesprochen, Größenordnungen, für welche die Hafenreviere östlich und westlich der Weser nicht mehr ausreichen.

Ich umreiße damit ein Problem, von dem ich mir vorstellen könnte, daß hier eine echte Gemeinschaftsaufgabe der gesamten deutschen Küste unter Einbeziehung des Bundes und der internationalen Mineralölgesellschaften vorliegen könnte. Da meine Kollegen aus den übrigen Küstenländern in dieser Frage ebenfalls mit mir übereinstimmen, haben wir auf der letzten Verkehrs- und Wirtschaftsministerkonferenz in Hannover am 13. Juni dieses Jahres beschlossen, eine Kommission zu bilden zur Untersuchung aller Fragen, die sich aus der langfristigen Entwicklung des Seeverkehrs und der damit zusammenhängenden Forderung nach einem Tiefwasser-

hafen an der deutschen Nordseeküste ergeben. Dieser Kommission gehören Vertreter der Küstenländer, des Bundes, der Reeder, der Verlader und der Wissenschaft an. Sie wird unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums in den nächsten Wochen ihre Arbeit aufnehmen. Der Bericht ist geschrieben, bevor die Arbeit aufgenommen wurde. Die Kommission hat ihre Arbeit aufgenommen. Mit einem Ergebnis rechnen wir etwa Mitte nächsten Jahres.

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren, wenn man diese Fakten auf sich wirken läßt, dann, glaube ich, daß man nicht den Eindruck gewinnt, wir betrieben in den Häfen eine „Kirchturmspolitik".

Ich komme zu

G. Ausbau des Flughafens Bremen.

Die bremische Hafenbaupolitik und meine Bemühungen um den Ausbau der Infrastruktur sowie um eine vordringliche Harmonisierung der Wettbewerbsverhältnisse zwischen den deutschen Seehäfen und den Rheinmündungshäfen haben wesentliche Voraussetzungenn geschaffen, den Standort Wirtschaftsraum Bremen/Unterweser für die Ansiedlung von Industrien günstiger zu gestalten und unsere Region aus ihrer peripheren Lage im Gemeinsamen Markt herauszurücken und näher an die eigentlichen Wirtschaftszentren heranzubringen.

Dazu gehören auch meine Bemühungen um den Ausbau des trockenen Hafens der Freien Hansestadt Bremen, des Flughafens, für den in einem längeren Zeitplan beträchtliche Mittel vorgesehen sind. Es muß sichergestellt werden, daß Bremen seinen jetzigen Flughafen, der über eine besonders günstige Verkehrslage im norddeutschen Raum verfügt, den modernen Verkehrserfordernissen anpaßt, so daß sowohl im europäischen wie auch im innerdeutschen Verkehr die benachbarten Knotenpunkte des Luftverkehrs mit modernstem Fluggerät jederzeit erreicht werden können. Dazu ist auch eine Erweiterung unserer Abfertigungsanlagen unumgänglich. Hand in Hand damit muß eine Frachthalle entstehen — sie ist schon weit fortgeschritten —, denn die Luftfracht und der Luftpostverkehr nehmen von Tag zu Tag zu.

Auch das dient der wirtschaftlichen Aufwertung des Standortes Bremen/Unterweserraum. Die weitverzweigten Geschäftsverbindungen zwischen Bremen und dem Unterwesergebiet und allen Teilen der Welt machen es notwendig, daß Bremen nicht nur zu Land und zu Wasser, sondern auch in der Luft an das internationale Verkehrsnetz angeschlossen ist und bleibt.

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Damit bin ich am Schluß meines Berichts.

(Beifall bei der CDU)

— Ja, das habe ich erwartet, aber Sie haben es ja herausgefordert. — Er ist vielleicht etwas umfangreich gewesen, aber das war meiner Auffassung nach durch die Bedeutung der angeschnittenen Probleme gerechtfertigt. Außerdem bitte ich, daraus zu ersehen, welches Gewicht der Senat und ich selber diesem Beschluß der Bürgerschaft beigemessen haben. Zugleich habe ich diesem Hohen Hause für die Gelegenheit, vor Ihnen einen umfassenden Rechenschaftsbericht abzugeben, zu danken.

Abschließend möchte ich in aller Form versichern, daß ich — soweit es in meinen Kräften steht — den beschrittenen Weg, dessen Grundzüge ich Ihnen skizziert habe, weiterverfolgen werde zum Wohl aller Mitbürger in Bremen und Bremerhaven.

(Beifall bei FDP und SPD)

Präsident Engel: Meine Damen und Herren! Ich halte es für erforderlich, daß wir eine Pause einlegen. Ich schlage vor, daß wir um 17 Uhr die Sitzung fortsetzen.

(Unterbrechung der Sitzung: 16.28 Uhr)

*

Präsident Engel eröffnet die Sitzung wieder um 17.00 Uhr.

Präsident Engel: Die Sitzung der Bürgerschaft (Landtag) ist wieder eröffnet.

Wir fahren in der Aussprache zum Tagesordnungspunkt 2 fort.

Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Schäfer.

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! In der Sitzung vom 11. Juni 1969 hat die CDU den Ihnen vorliegenden Antrag eingebracht. Seinerzeit hat diesen Antrag mein Fraktionsfreund Klein begründet und auf die Dringlichkeit des Problems hingewiesen. Herr Götze von der SPD-Fraktion hat sich damals ebenfalls positiv zu einer Debatte des aufgezeigten Problems geäußert. Es waren in der Begründung einige Punkte angesprochen, die den zuständigen Senatsstellen als Anhalt für den gewünschten Bericht dienen konnten.

Für die heutige Sitzung liegen nun die Berichte des Häfen- und des Wirtschaftssenators vor. Sie sind an Seitenzahl umfangreich und Ihnen, meine Damen und Herren, im Detail nun inzwischen bekannt geworden.

Allgemein darf ich feststellen, daß der Bericht des Häfensenators an der CDU-Anfrage meines Erachtens vorbeigeht. Es wird mit keinem Wort die Frage der hafengebundenen Industrie erwähnt, noch Möglichkeiten zu deren Forcierung aufgezeigt. Dieser Punkt wäre meines Erachtens anzuschneiden gewesen, zumal der Häfensenator ja über entsprechendes Gelände verfügt und mit vollständiger Erschließung vorhalten könnte.

Die Notwendigkeit eines Großdocks entsprechend der Vergrößerung der Schiffsgefäße ist allgemein

bekannt. Doch darüber schweigt sich der Bericht ebenfalls aus, trotzdem uns dieses Problem sehr auf den Nägeln brennt.

In letzter Zeit ging ein Bericht durch die Presse, daß Hamburg und Niedersachsen einen Vertrag über Neuwerk und dessen Nutzung durch Hamburg abgeschlossen haben. Eine Stellungnahme, zumindest ein Hinweis auf diese Tatsache, mit den Auswirkungen auf Bremen und Bremerhaven wäre vielleicht doch sehr zweckmäßig gewesen.

Der vorliegende Bericht des Häfensenators ist meines Erachtens praktisch nur ein zurückschauender Bericht über die bisherige Tätigkeit innerhalb des Ressorts Häfen. Die CDU wird daher diese Ausführungen nicht weiter diskutieren, sondern sie wird zur gegebenen Zeit darauf zurückkommen.

Der Bericht des Wirtschaftssenators, meine Damen und Herren, bringt eine Betrachtung der Situation der Rhein-Schelde-Häfen mit ihren Vorteilen, die bekannt sind. Die Ausführungen sind auch mehr eine rückschauende Betrachtung beziehungsweise sie geben das wieder, was uns allen bekannt ist, sowohl über die hiesige Situation wie auch die im Westen. Die Betrachtung gibt keine in die Zukunft weisende Konzeption ab. Es ist kein Klartext vorhanden, was getan wird. Andeutungen zum Beispiel, „wir sollten", „wir werden zu sorgen haben", „wir sind flexibel", sind meines Erachtens unzureichend. Sie deuten eine Unsicherheit, eine Unklarheit an. Es werden zu wenig Fakten für die Verbesserung unserer Struktur gegeben.

Lassen Sie mich noch einige weitere kritische Anmerkungen zu diesem Problem machen. Auf Seite 14 wird von einem in diesen Tagen beschlossenen Sevice gesprochen. Daraus folgere ich, daß eine Schaltstelle, wo interessierte ansiedlungswillige Firmen, sich unterrichten können über Grundstücksfragen, Erschließungen, Arbeitsplätze, Steuern und so weiter, bislang überhaupt noch nicht vorhanden war.

Es dürfte — es hängt ja alles mehr oder weniger zusammen — auch die Frage einer Koordinierung in Grundstücksfragen ganz offen sein. Denn es ist nachweislich bekannt, daß mehrere senatorische Dienststellen die Behandlung von Grundstücksfragen vornehmen und tätigen. Ich erinnere an den Wirtschaftssenator, den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, den Bausenator. Es ist praktisch so, daß Grundstücksfragen in verschiedenen Ressorts ventiliert und eventuell verfügt werden.

Ich kann mir aus dieser Situation absolut keinen Vers auf die Frage machen, wie man unter diesem Aspekt eine klare Industrieansiedlungspolitik betreiben kann. Dabei gilt das sowohl für hafengebundene Industrie, wie auch für Industrie, die außerhalb des Hafens zum Tragen kommen soll. Es herrscht erkennbar ein Ressortdenken vor. Dies kann nicht den Effekt bringen wie eine zentrale Dienststelle für alle Grundstücksfragen.

Ich darf dabei noch erwähnen, daß wir seinerzeit eine Stelle beim Präsidenten des Senats geschaffen haben, die diese Koordinierung vornehmen sollte. Aber anscheinend arbeitet sie nicht mit dem Erfolg, den man sich davon versprochen hatte.

Ich verstehe auch nicht den Ausspruch des Herrn Wirtschaftssenators, wenn er sagt, daß Bremen ein Industriestandort mit günstigen Bedingungen sei. Dies ist meines Erachtens eine Bekundung, die aber nicht irgendwie ausgewertet wird, um zu Ergebnissen zu kommen.

Es darf in diesem Zusammenhang noch die Frage aufgeworfen werden, was die bisherigen Werbemaßnahmen des Wirtschaftssenators eingebracht haben. Meine Damen und Herren, wir haben vor anderthalb oder zwei Jahren erlebt, daß der Wirtschaftssenator groß geworben hat, weltweit in allen internationalen Zeitungen. Es waren große Inserate, die ansprachen, das gebe ich ehrlich zu. Aber Frage: Wo ist der Erfolg? Das ist mir bisher noch nicht aufgegangen.

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Also nichts tun! — Zuruf von der CDU: Mehr tun!)

Bekannt ist jedenfalls eine Tatsache: Die Repräsentanten der Westhäfen haben sich schon von Anfang an bemüht, mit den Direktionen der Konzerne den Kontakt herzustellen. Bevor überhaupt die erste Ausbaustufe jeweils in Angriff genommen worden ist, waren sie schon da, haben ihre Visitenkarte abgegeben. Sie haben auf ihre Möglichkeiten hingewiesen und haben auch die Vorteile herausgestellt, die eben bei den Westhäfen vorhanden sind. Aber, meine Damen und Herren, wo ist denn diese Werbung und diese Aquisition bei uns festzustellen gewesen? Es müßten doch auch hier Ausführungen oder Andeutungen gegeben werden oder ein Erfolg aufzuweisen sein. Und das ist eben in dem Bereich nicht herausgestellt oder aber sie sind nicht vorhanden. Oder aber man wartet praktisch auf den Kunden, daß er hierher kommt.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Auf Sie warten wir!)

Und das ist womöglich vorbei! Vielleicht, kann man nicht wissen, Herr Böhrnsen!

Es ist auch unverständlich, daß bei der Bearbeitung von Wirtschaftsproblemen durch ein Sonderinstitut Bremen keine wirtschaftlichen oder sonstigen Angaben gegeben hat. Probleme, die die Küstenländer angingen, wo gewisse Entwicklungsmöglichkeiten erarbeitet und bedacht worden sind. Ob man sie auswertet oder nicht, spielt gar keine Rolle. Man hätte sich jedoch genauso wie die anderen Küstenländer daran beteiligen müssen, um den Trend, der dort herausgearbeitet wird, auch für Bremen auszunutzen.

Diese Tatsachen, die ich hier nur kurz angerissen habe, meine Damen und Herren, müßten doch —

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Ich habe keine gehört!)

da haben Sie nicht zugehört, Herr Böhrnsen — die Frage nach der zentralen Bearbeitungsstelle schon früher gestellt haben oder, wenn eine derartige Stelle beim Senator für Wirtschaft gewesen ist oder wäre, hätten eben diese Orientierungsdaten für Kunden besser herausgestellt werden müssen. Man mußte einen größeren Erfolg der Werbung erwarten.

Meine Damen und Herren, ich habe manchmal den Eindruck, daß man noch nichts von Management gehört hat, daß es für dieses Management gewisse Ausbildungsrichtlinien gibt und dieses Management gezwungen ist, Erfolge aufzuweisen. Und da, meine ich, wäre es doch richtig, wenn auch die Verwaltung gerade für Industriefragen sich dieser Methoden bedienen würde, um für Bremen etwas herauszuholen.

In den Schlußbetrachtungen des Berichts wird einmal die Lage am seeschifftiefen Wasser als naturgegebener Standortvorteil genannt.

(Abg. Ostendorff [FDP]: Stimmt doch auch!)

Zugegeben! Ich widerspreche nicht!

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Er stimmt also doch zu!)

Einige Seiten weiter aber wird diese Tatsache als erheblicher Nachteil ausgewiesen. Diese Argumentation ist nicht ganz verständlich. Sie könnte sich sogar noch zum Nachteil für Bremen auswirken, schon durch diese Äußerung.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Aha! — Abg. Ströh [SPD]: Welche Äußerung?)

Ich habe es Ihnen gesagt, da müssen Sie zuhören!

Meines Erachtens ist geographisch von einer merklichen Benachteiligung Bremens überhaupt nicht zu reden. Betrachtet man nämlich die sogenannte Einzugslinie, so kann man feststellen, daß, bedingt durch die bessere Infrastruktur, das Einzugsgebiet für Bremen sich bis weit in den süddeutschen Raum erstreckt.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Sind das ganz neue Erkenntnisse von Ihnen?)

In dem Bericht stehen auch keine neuen Erkenntnisse, Herr Böhrnsen! Ich bleibe auf der Höhe!

(Heiterkeit bei der SPD — Beifall bei der CDU)

Sie erhalten überall eine Antwort, Herr Böhrnsen!

Es wird auch von ökonomischen und finanzwirtschaftlichen Gründen als Nachteil für Bremen gesprochen. Ja, meine Damen und Herren, ich kann mir darunter nichts vorstellen.

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Das liegt an Ihnen, Herr Dr. Schäfer!)

Damit ist für mich und meine Freunde diese Feststellung ohne Überzeugungskraft.

Der Bericht als solcher dürfte auch in folgender Hinsicht nicht ganz komplett sein: Ausführungen über die zentralen Probleme der Energieversorgung — Elektrizität und Gas — fehlen vollständig. Meine Damen und Herren, man hätte hier in diesem Bericht einmal kurz anreißen können, wie die Kraftwerke mit großer Leistung an der Elbe von Geesthacht abwärts aufgereiht sich dartun. Man hätte erwähnen können, wie im Raum Lingen/Emden die Kraftwerks-Energien laufend gesteigert werden und damit eine Voraussetzung für Industrieansiedlung, vor allen Dingen für verarbeitende Industrien, die ja Wachstumsindustrien darstellen, gegeben wird.

Aus dieser Betrachtung ergibt sich doch automatisch die Frage, die man in den Raum stellen mußte: Wie wirkt sich diese Situation für den Raum Bremen/Unterweserregion aus? Diese Antwort ist ebenfalls offen geblieben.

Der Bericht bringt zum Teil allgemeine Bemerkungen, die ich mir auch aus dem Wirtschaftsteil der Zeitungen erarbeiten kann.

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Nichts gegen die Journalisten! — Abg. Böhrnsen [SPD]: Da können Sie mal sehen, wie tüchtig die Journalisten sind!)

Herr Böhrnsen, der Zug ist vorbeigefahren!

(Abg. Stäcker [SPD]: Und Sie sind nicht mitgekommen!)

Mag sein! Hier hört man schlecht!

(Abg. John [FDP]: Aber die Akustik ist doch hier ausgezeichnet!)

Man wird sich behaupten im Konkurrenzkampf, wird gesagt, desgleichen will man den Wirtschaftsraum lebensfähig halten. Meine Damen und Herren, wenn eine einseitige Krise im Schiffbausektor sich auftut, sind alle Illusionen zerstört. Dann fehlt irgendwie ein Gegengewicht in unserer wirtschaftlichen Lage. Wir können ja nicht immer ausführen, seit Jahren wird das ausbalanciert. Das reicht nicht aus! Wir brauchen mehr, wir müssen mehr leisten, wir müssen mehr reinbringen, wir müssen hier eine wachstumsorientierte Industrie anstreben, die uns das bringt, was wir eventuell durch den Schiffbau verlieren könnten.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Definieren Sie mal die Wachstumsindustrie! — Abg. Dr. Klink [SPD]: Was verstehen Sie denn darunter?)

Doch, doch, wir können das!

(Abg. Dr. Klink [SPD]: Was soll denn das sein?)

Denken Sie an die chemische Industrie, Kunststoffindustrie.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Und die Arbeitskräfte? Etwa von den Werften?)

Darüber können wir sprechen. Da gibt es jederzeit eine Lösung. Das wurde vorhin auch angedeutet!

(Abg. Klemmer [SPD]: Immer weiter so!)

Ja!

Bei der Begründung der Anfrage gab seinerzeit Herr Klein Ziffern der Kaufkraft Bremens/Bremerhavens einerseits und des Umlandes. Sie lagen bei 120/100 Punkten bei den Städten und beim Umland bei 70 bis 80 Punkten. Ich darf Ihnen hierzu noch ein weiteres Indiz zur Beurteilung der Situation geben. Und zwar nehme ich das reale Sozialprodukt je Einwohner für die Zeit von 1960 bis 1968, womit Sie ebenfalls die Situation in etwa beurteilen können. — Herr Präsident, ich darf einige Zahlen verlesen:

Im Bundesdurchschnitt stieg im Zeitraum von 1960 bis 1968 das Sozialprodukt um 29,3 Prozent. Rheinland-Pfalz hatte einen Anstieg von 42 Prozent, Hessen 36 Prozent, Bayern 33 Prozent, Schleswig-Holstein 31 Prozent, Niedersachsen 28,8 Prozent, Baden-Württemberg 26,9 Prozent, Nordrhein-Westfalen 25,6 Prozent, Hamburg 29,5 Prozent, Bremen 16 Prozent.

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Sie müssen einmal die absoluten Zahlen nennen!)

Ich habe gesagt, das reale Sozialprodukt, die Steigerung. Das habe ich gesagt, Frau Müller-Wolff!

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Jetzt wollen wir einmal die realen Zahlen hören, da sieht es doch ganz anders aus! — Abg. Klein [CDU]: Frau Müller-Wolff, das stimmt nicht!)

Nein, das stimmt nicht! Sie können nicht einen Unterschied machen in dem Trend des Steigens oder Fallens, wenn Sie absolute Zahlen nehmen, Frau Müller-Wolff, während die Daten prozentual bezogen auf den Bundesdurchschnitt sind.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Sehen Sie mal in Ihr tolles Prognos-Gutachten, da steht das auch schon drin!)

Meine Damen und Herren, eine Anhebung dieser niedrigen Wachstumsrate dürfte — auch dies ist dem Laien völlig klar — nur durch die Erweiterung der industriellen Basis, vor allen Dingen durch die Gewinnung verarbeitender Industrien, erreichbar sein. Darüber gibt es meines Erachtens überhaupt keine Diskussion. Man kann diese ganzen Fragen nicht in allgemeinen Redewendungen abtun,

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Eben das ist es! Da haben Sie recht!)

sondern muß es ganz klar erkennen.

In dem Bericht wurde auch die Zusammenarbeit mit Niedersachsen erwähnt, wobei auch die Möglichkeit der Besiedlung eines größeren Geländes in gemeinsamer Arbeit gestreift wird. In den vergangenen Monaten ging es immer wieder durch die Presse, daß der Großraumverband Unterweser — oder wie er sich nennen will — beihnahe perfekt wäre. Ich finde, man hätte dieses Problem ruhig einmal ansprechen können und sagen, daß wohl die Sache betrieben wird, aber gewisse Schwierigkeiten sind.

Herr Senator, ich möchte damit nicht in schwebende Verhandlungen eingreifen und Sie zwingen, etwas zu äußern, was stören könnte.

(Abg. John [FDP]: Da sind Sie wahrscheinlich sehr allergisch!)

Jedenfalls hielte ich eine Erläuterung für zweckmäßig, zumal auf die baldige Realisierung dieses Problems nicht nur die bremischen Einwohner, sondern auch die Niedersachsen dieses Landesteils warten. Ohne Zweifel wäre diese großräumige Entwicklung über die Landesgrenzen hinweg eine gute Grundlage für eine gemeinsame Zusammenarbeit, in der Tat eine echte Kooperation, die — Herr Böhrnsen, zu Ihrer Unterrichtung — auf manchem Sektor nicht funktioniert. Meines Erachtens muß dieses Ziel für Bremen erreicht werden, damit unser Lebens- und Wirtschaftsraum nicht nur nicht stagniert, sondern sich tatsächlich weiter entwickeln kann.

Meine Damen und Herren, vor einiger Zeit hat die Industrie- und Handelskammer Bremerhaven in einem Bericht ausgeführt: Die Küste ist unruhig!

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Die Küste?)

Ich muß dem beipflichten. Diese Tatsache wird untermauert durch viele Vorschläge, durch Entwürfe von allen Seiten. Es wurden Meinungen von verschiedenen Seiten geäußert, die allseitig den guten Willen zur Zusammenarbeit zeigen. Sie haben aber leider bisher noch keine Ergebnisse gezeitigt, daß wir in dieser Richtung irgendwie weitergekommen wären. Darum hielt ich es für nötig, daß der Bericht über dieses Problem etwas aussagt.

Ich halte es sogar für zweckmäßig, diese Unruhe weitgehend auszunutzen, um sämtliche Interessenten an der wirtschaftlichen Entschließung an die Lösung des Problems heranzubringen, zum Vorteil aller Beteiligten: für Bremen, für Niedersachsen und damit auch für die norddeutschen Küstenländer.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Frage des Abgeordneten John beantworten?

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Jawohl!

Präsident Engel: Bitte, Herr John!

Abg. **John** (FDP): Herr Kollege Schäfer, sind Sie nicht mit mir der Meinung, daß bei allen diesen Überlegungen es wesentlich darauf ankommt, daß für die Zukunft das bekannte Nord-Süd-Gefälle in der Bundesrepublik beseitigt wird auf den verschiedensten Gebieten? Da liegt nach meinem Dafürhal-

ten nämlich der Schwerpunkt, über den wir uns zu unterhalten haben. Sind Sie nicht mit mir weiterhin der Auffassung, daß nur in diesem Zusammenhang die bremischen Bemühungen gesehen werden können?

Abg. **Schäfer** (CDU): Meinen Sie nun wirtschaftlich oder kulturell?

(Abg. John [CDU]: Wirtschaftlich! — Heiterkeit und Zurufe von der SPD — Abg. Böhrnsen [SPD]: Er meint die Wirtschaftskultur!)

Ich bin ganz Ihrer Meinung, daß dieses Gefälle besteht und pflichte Ihnen bei, daß wir es beseitigen müssen. Aber es muß damit der Anfang gemacht werden, und zwar dadurch, daß wir aktiver werden. Wir wollen es doch einmal ganz klar in den Raum stellen: Wenn Sie mit jemand eine Ehe eingehen oder ein Geschäft tätigen wollen und der andere hat den größeren Hebelarm,

(Heiterkeit bei der SPD)

dann muß ich irgendwie ein Pfand haben, um den Betreffenden zur Mitarbeit zu bringen.

(Abg. Eilers [SPD]: Es kommt in der Ehe gar nicht auf den Hebelarm an, Herr Kollege! — Glocke — Unruhe)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Ströh beantworten, Herr Dr. Schäfer?

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Selbstverständlich!

Präsident Engel: Bitte, Herr Ströh!

Abg. **Ströh** (SPD): Herr Kollege Dr. Schäfer, kann ich Ihre Fragestellung an den Kollegen John so verstehen, daß Sie auch der Meinung sind, daß ein kulturelles Gefälle zwischen Nord und Süd besteht?

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Haben Sie daran einen Zweifel? Sonst würden wir ja keine Universität bauen!

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU — Abg. Böhrnsen [SPD]: Das glaube ich, daß Sie da klatschen!)

Präsident Engel: Das Wort hat der Abgeordnete Koschek.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Jetzt kommt Wirtschaftspolitik!)

Abg. **Koschek** (CDU) *): Herr Präsident, darf ich vorher eine persönliche Erklärung abgeben? Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vorhin bei meiner Wortmeldung zur Geschäftsordnung habe ich nicht die Absicht gehabt, die Amtsführung des Herrn Präsidenten zu kritisieren. Wenn meine Äußerungen Anlaß zu diesem Mißverständnis gegeben haben, so nehme ich diese Äußerungen mit Bedauern zurück.

(Beifall)

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Auf Antrag der CDU-Fraktion hat die Bürgerschaft beschlossen, den Senat zu ersuchen, über Maßnahmen zum Ausgleich der Wettbewerbsvorteile hafengebundener Industrien in den Rhein-Schelde-Häfen zu berichten. Nun, welche Maßnahmen sind bisher getroffen worden? Ich werde mich mit einem Teil des Berichts des Herrn Wirtschaftssenators auseinandersetzen. Trotz meiner Bemühungen, in diesem Bericht positive Passagen zu finden, habe ich leider nichts Entscheidendes feststellen können.

(Zuruf von der SPD: Aufmerksamer lesen!)

In seinem Bericht weist der Senator darauf hin, welche ungeheuren Anstrengungen die Gegenseite unternimmt, um Industrien anzusiedeln. Diese Anstrengungen sind uns bekannt. Deshalb haben wir ja den Antrag gestellt, um von Ihnen konkret zu erfahren, was Sie unternommen haben und noch zu unternehmen gedenken, um diesen Ausgleich zu schaffen, meine Damen und Herren.

Wo stehen uns Grundstücke am seeschifftiefen Wasser zur Verfügung, und welche Grundstücke werden in der nächsten Zeit zur Verfügung stehen? Ferner möchte ich von Ihnen wissen, warum Sie in Kenntnis der Lage nicht genug unternommen haben, um Wettbewerbsnachteile auszugleichen. Zum ersten Mal, Herr Senator, geben Sie zu — wie aus Ihrem Bericht Seite 11 Absatz 1 zu ersehen ist —, daß von Ihnen in der Vergangenheit keine ausreichende Bodenpolitik betrieben wurde, und daß Sie auf diesem Gebiet erst seit 1965 beweglicher geworden sind.

(Glocke)

Präsident Engel: Herr Abgeordneter Koschek! Ich weiß nicht, in früheren Zeiten haben Sie nicht abgelesen. Aber wenn Sie das tun wollen, müssen Sie vorher das Präsidium um Genehmigung bitten!

Abg. **Koschek** (CDU): Herr Präsident, nach meinen Erfahrungen in diesem Hause, wo ich immer sehr gestört werde, blieb mir gar nichts anderes übrig, als etwas zusammenzustellen,

(Heiterkeit bei der SPD)

um im Falle einer fortwährenden Störung darauf zurückkommen zu können. Ich bitte, mir also die Möglichkeit zu geben, abzulesen.

Präsident Engel: Bitte sehr, Herr Koschek, ist genehmigt!

Abg. **Koschek** (CDU): Danke sehr, Herr Präsident! — Bisher haben Sie, Herr Senator, immer die Meinung vertreten, daß auf diesem Gebiet alles getan wurde. Warum, Herr Senator Eggers, haben Sie der Bürgerschaft nicht Ihre Sorgen vorgetragen? Warum haben Sie zur Beseitigung dieser Mängel keine An-

*) Vom Redner nicht überprüft.

träge eingebracht? Wir von der CDU hätten Sie bestimmt bei der Verwirklichung dieser Forderungen mit Sicherheit unterstützt.

(Beifall bei der CDU)

Aus Ihrem Bericht kann man herauslesen, daß Sie der Bürgerschaft den Vorwurf machen, daß Ihnen nicht genügend bewilligt wurde. Bisher ist mir nicht bekannt geworden, daß Ihnen jemals ein Antrag abgelehnt wurde.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Von Ihnen immer, Herr Koschek!)

Das müssen Sie erst einmal beweisen!

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Bei den Haushaltsberatungen!)

Da Sie aber in der Bürgerschaft keine Anträge einbrachten, muß ich annehmen, daß Sie intern in den Gremien Schwierigkeiten hatten. Man muß von einem verantwortlichen Senator verlangen, daß er in seinem Ressort Vorstellungen entwickelt, die auf die Zukunft der Wirtschaftskraft Bremens ausgerichtet sind und in den nächsten Jahrzehnten das Wachstum der bremischen Wirtschaft sichern.

(Beifall bei der CDU — Abg. Klein [CDU]: Das ist richtig, da hat er recht!)

Wenn es ihm jedoch nicht gelingt, lebenswichtige Vorhaben durchzusetzen, dann bleibt ihm nichts anderes übrig, als sich von uns zu verabschieden.

(Stürmische Heiterkeit bei der SPD und FDP — Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Grußlos! — Weitere Zurufe von der SPD)

Denn er allein trägt die Verantwortung für das, was geschehen ist, und für das, was nicht geschehen ist.

Wie sieht es denn mit den Grundstücken am seeschifftiefen Wasser aus? In beiden Berichten sind keine erwähnt worden. Daraus muß man schließen, daß keine vorhanden sind. Oder verfügt der Herr Hafensenator über solche Grundstücke, die er nicht herausrücken möchte, aus welchen Gründen auch immer?

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Eben!)

Wir erwarten, daß eine Zusammenarbeit dieser Ressorts Hand in Hand geht, denn sonst müßte man sich überlegen, ob nicht eine Zusammenlegung dieser beiden Ressorts besser wäre.

(Abg. Klein [CDU]: Gar nicht so unrecht!)

Auf diesem Gebiet ist eine Zusammenarbeit aller Ressorts zu gewährleisten. Es darf nicht angehen, daß jeder Ressortchef auf diesem Gebiet der Wirtschaft herumwurstelt.

(Beifall bei der CDU)

Auf Seite 10 Absatz 1 wird von einer sofort verfügbaren Industriefläche in der Stadtgemeinde Bremen von 1,4 Millionen Quadratmeter gesprochen. Wissen Sie eigentlich, Herr Senator, über wieviel Quadratmeter Industriefläche die Nachbargebiete Bremens sofort oder sehr kurzfristig verfügen? Das will ich Ihnen gern sagen.

(Zuruf von der SPD: Das ist Heidefläche!)

Die Nachbargemeinden verfügen über zirka 40 Millionen Quadratmeter. Diese Tatsache müßte Ihnen eigentlich bekannt sein!

(Heiterkeit und Zurufe bei der SPD)

Daraus können Sie ersehen, welche ungeheure Anstrengungen wir noch unternehmen müssen, um in diesem schweren Existenzkampf zu bestehen.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Wir werden Niedersachsen annektieren!)

Die Versäumnisse auf dem Gebiet der Vorratshaltung von Grundstücken müssen unter allen Umständen wettgemacht werden. Darüber hinaus müssen wir peinlichst darauf achten, daß der Verkauf der Grundstücke an Bauwillige nicht zweckentfremdet erfolgt.

Wie ich in einigen Tageszeitungen gelesen habe, sollen Sie, Herr Senator, einem Supermarktunternehmen 20 000 Quadratmeter Industriegelände zu einem äußerst günstigen Preis angeboten haben.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Jetzt kommt es!)

Inzwischen soll vom Bauamt mitgeteilt worden sein, daß eine endgültige Zusage noch nicht erfolgt sei. Sollte ein solcher Antrag in der Deputation vorliegen, kann ich Ihnen heute schon sagen, daß ich ihn ablehnen werde.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Also doch!)

Denn eine Abgabe von Industriegelände an einen Supermarkt, der sich gegen den Einzelhandel richtet und ihm großen Schaden zufügen würde, wäre eine Zweckentfremdung, die außerdem noch aus Steuermitteln, die auch vom Einzelhandel aufgebracht werden, unterstützt würde. Eine solche Wirtschaftsförderung muß man mit Entschiedenheit ablehnen.

(Abg v. Groeling-Müller [FDP]: Aber Käufer nach Bremen ziehen!)

Wir brauchen dieses Gelände noch sehr dringend, das der Strukturverbesserung und nicht der Strukturverschlechterung dienen soll.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Engel: Es spricht nun die Abgeordnete Frau Förster.

Abg. Ingeborg **Förster** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Zur Stellungnahme von Herrn Senator Eggers zu unserem Antrag ist zunächst zu sagen, daß diese Stellungnnahme nicht ganz vollständig ist. Es wird zu Anfang auf mehreren Seiten sehr ausführlich geschildert, wie günstig die Rhein-Schelde-Häfen liegen, was man dort

investiert, welche Geländereserven man dort hat —

(Abg. Wilma Landwehr [SPD]: Hat er hier ja gar nicht ausgeführt!)

nein, das nicht, aber wir haben ja wahrscheinlich alle das Konzept gelesen — und die Arbeitskräfte, die dort vorhanden sind. Auch daß man in Rotterdam günstig Energiepreise anbietet, wissen wir, und das haben wir hier auch schon des öfteren gehört. Die in unseren Nachbarländern üblichen Finanzierungshilfen gehen sicher über das hinaus, was hier getan werden kann.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Das lag aber an Ihrer Bundesregierung!)

Ich spreche jetzt von Bremen.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Sie können ja nicht Holland und Belgien mit Bremen vergleichen! Der Vergleich hinkt ja!)

Wir vergleichen uns ja nicht mit Holland und Belgien, Herr Böhrnsen, wir vergleichen uns nur mit den Häfen Antwerpen und Rotterdam.

(Beifall bei der CDU — Abg. Böhrnsen [SPD]: Da steht aber das ganze Land dahinter!)

Uns jedoch interessieren hier nur die Maßnahmen, die man in Bremen ergriffen hat und noch ergreifen will, um diese Wettbewerbsvorteile auszugleichen.

Auf Seite 8 — ich komme jetzt auch mit den Seitenzahlen — der senatorischen Stellungnahme lesen wir, was alles sein sollte. Es wäre gut, wenn diese Vorstellungen besser verwirklicht würden. Es ist in der Tat mißlich, wie es auch in der Vorlage heißt, wenn man anfangen muß, dann Industriegelände aufzukaufen, wenn sich ansiedlungswillige Unternehmer zeigen. Es hat sich im Verlauf der Jahre in anderen Ländern — auch in anderen Bundesländern — immer wieder herausgestellt, daß es zweckmäßig ist, eine Vorerschließung der erworbenen Industrieflächen vorzunehmen, selbst auf die Gefahr hin, daß man diese Vorerschließung später nicht im vollen Umfang nutzen kann.

Auf Seite 9 sagen Sie, Herr Senator, daß es bei uns bisher keinen Fall gegeben hat, wo eine Industrieansiedlung an den oben erwähnten Fragen gescheitert ist. Weiß man denn wirklich, ob es nicht industrieansiedlungswillige Unternehmen gegeben hat, die schon nach den einleitenden Verhandlungen merken mußten, wie mühevoll es in Bremen ist, mit den verschiedenen Behörden zu verhandeln und daraufhin die Segel strichen?

Sie wollen jetzt einen Service für Industrieplanung einrichten, Herr Senator, damit die Befugnisse der vielen Instanzen, die bislang außer Ihnen bei Industrieansiedlung ein Wort mitzusprechen hatten, koordiniert werden und daß es somit für die Ansiedlungswilligen einfacher wird, sich in dem Behördengestrüpp zurechtzufinden. Ein sehr guter Gedanke, jedoch zehn Jahre früher wäre er, wenn er in die Tat umgesetzt worden wäre, für Bremen unbezahlbar gewesen.

(Beifall bei der CDU)

Wir wissen, Herr Senator, daß Sie sich und daß man sich in Ihrem Hause sehr um ansiedlungswillige Unternehmen bemüht hat. Aber muß denn nicht vieles an den unglückseligen Kompetenzschwierigkeiten scheitern?

Auf Seite 15 sprechen Sie den naturgegebenen Standortvorteil Bremens an, nämlich das seeschifftiefe Wasser. Warum wird dann zwei Seiten später hervorgehoben, daß Bremen gegenüber Rotterdam und Antwerpen geographisch benachteiligt ist?

(Zuruf von der SPD: Weil es so ist!)

Die hier ansässige maritime Industrie hat gerade von Bremen aus eine hervorragende Ausgangsbasis. Man denke einmal an die Schwerindustrie — Klöckner mit 80 Prozent Exportanteil —, und dann an unsere Nahrungs- und Genußmittelindustrie, die 23 Prozent der bei uns in der Industrie Beschäftigten repräsentiert. Überseeische Rohstoffe kommen hier sofort an den Herstellungsort, und die Absatzfrage ist dann auch schnell wieder gelöst. Die Eisenbahnverbindungen und die Autobahnverbindungen nach Süden und Westen unseres Landes sind jetzt gut.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Jetzt!)

Jetzt gut! Ich habe es gesagt, Herr Böhrnsen, Sie haben es gehört. 50 Prozent unserer bremischen Industrie hängen mit unserem Hafen zusammen. Eine typische Seehafenindustrie, die natürlich leicht negativen Schwankungen unnterliegen kann. Um so wichtiger ist es für Bremen, neue ansiedlungswillige Industrien anzubieten, und daß wir Bremen dafür attraktiv machen.

Neben der Grundstücksfrage und dem Arbeitsmarkt gehört dazu noch die Frage nach dem Energiepreis. Und damit komme ich zu dem Kernpunkt meiner Ausführungen und auch bald zum Schluß für alle die, die das nicht so sehr interessiert.

Eine Ausführung zum Energiepreis habe ich in der Stellungnahme vermißt. Dieses Thema ist hier schon häufiger angesprochen worden, aber es muß noch einmal scharf und klar beleuchtet werden. Wäre es für Sie, Herr Senator, nicht möglich, auf die Stadtwerke Einfluß zu nehmen, um zu erreichen, daß all die vielen Betriebe, die nicht gerade Großabnehmer sind — und davon haben wir hier nicht allzu viele —, günstigere Energiepreise erhalten könnten? Dadurch würde auch den Ansiedlungswilligen ein zusätzlicher Anreiz geboten, nach Bremen zu kommen.

(Beifall bei der CDU)

Man muß aber leider feststellen, daß die Stadtwerke in Bremen eine industrieansiedlungsfeindliche Preispolitik treiben. Die Stadtwerke behaupten, günstige Energiepreise zu bieten. Ein Vergleich mit anderen, ähnlich gelagerten Städten sieht aber ganz anders aus. Daß die Stadtwerke den Großab-

nehmern zum Teil erhebliche Preisvorteile bieten, sagte ich schon. Das kann aber die Gewerbebetriebe sowie die kleinen, mittleren und größeren Industriebetriebe nicht darüber hinwegtrösten, daß sie mit Energiepreisen in einer Höhe belastet werden, die man in vergleichbaren Städten nicht kennt.

(Abg. Dr. Klink [SPD]: Können Sie das beweisen?)

Ja, ich habe die Zahlen, Herr Dr. Klink! Die werde ich Ihnen gern bei Gelegenheit geben.

(Abg. Klein [CDU]: Was, Herr Dr Klink weiß das nicht?)

Ich weiß nicht, ob es der Sinn eines kommunalen Versorgungsunternehmens ist, möglichst hohe Gewinne zu erwirtschaften. Diese Gewinne gehen aber zu Lasten der Wirtschaft, und damit gehen sie wieder zu Lasten der Allgemeinheit.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Wenn wir subventionieren, geht es auch wieder zu Lasten der Allgemeinheit!)

Man kann diese Dinge nicht so einseitig betrachten. Ich glaube, das sehen Sie nicht ganz richtig! Und man kann dann nicht von konkurrenzfähigen Energiepreisen sprechen. Es ist interessant zu sehen, daß die Stadtwerke für Preisvergleiche besonders niedrige Werte ansetzen, in Wirklichkeit aber bis zu 15 Prozent höhere Preise abverlangen. Es sollte die Aufgabe eines kommunalen Versorgungsunternehmens sein, die sichere und preisgünstige Versorgung aller Abnehmer mit elektrischer Energie zu gewährleisten.

(Beifall bei der CDU)

Es wäre gut, wenn Sie, Herr Senator, für die Wirtschaftsförderung in Bremen auch diesen letzten Punkt berücksichtigen würden. — Ich danke Ihnen!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Engel: Das Wort hat der Abgeordnete Brouwer.

Abg. **Brouwer** (NPD): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir wissen, daß die von der CDU angeforderten Berichte der Herren Senatoren Dr. Borttscheller und Eggers zum Ausgang des Wahlkampfes zum Deutschen Bundestag fertiggestellt waren und noch in der September-Sitzung der Bürgerschaft zur Verhandlung gebracht werden sollten. Aus diesem Grunde mag es begreiflich sein, daß die betreffenden Ressortleiter als Repräsentanten ihrer Parteien nicht sparsam mit der Herausmeißelung ihrer eigenen Verdienste in ihren Berichten waren, auf der anderen Seite aber zum Angriff durch Aufzählung aller Versäumnisse gegen die amtierende Bundesregierung geblasen haben.

Dieser Angriff hat nur einen schlechten Beigeschmack, denn erstens, bis vor zwei Jahren war über viele Jahre lang die FDP Koalitionspartner in Bonn, zweitens, seit gut zwei Jahren ist nunmehr die SPD starker Koalitionspartner, und drittens haben weder die FDP noch die SPD in Bonn jemals ernsthaft darauf gedrungen, daß die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung von einer einseitig betriebenen EWG-Politik zur vorrangigen Wahrnehmung der nationalen Belange geführt wurde.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Hört, hört!)

Denn das ist doch die Quintessenz, die man aus den Berichten der Herren Senatoren ziehen muß, daß die Bundesrepublik als treues Mitglied der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft alles tat, um den Rhein-Schelde-Häfen durch bevorzugten, nach Westen orientierten Straßen-Ausbau, durch Verbesserung der Wasserstraße Rhein und durch eine binnenländische Verkehrstarifordnung zu Lasten der deutschen Häfen die Vorrangstellung zu verstärken, die diesen durch ihre geographische Lage bereits gegeben war.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Durch ihr Hinterland natürlich!)

Natürlich!

In dieser Situation stehen wir heute, und die Aufzählung aller Unterlassungssünden der Bundesregierung im Bericht des Häfen-Senators und die Herausstellung aller Subventionen, Steuererleichterungen und weiteren Hilfen bei der Ansiedlung von Industrien in Ländern unserer EWG-Partner und das Zugeständnis der hiergegen nur sehr beschränkt erscheinenden Beihilfen bei der Ansiedlung neuer Industrien in unserem Raum lassen erkennen, welchen Weg Bremen im Konkurrenzkampf gegen Antwerpen und Rotterdam geht und noch weiter gehen wird.

Ist nicht durch die vorliegenden Berichte der schlagende Beweis erbracht, daß die anderen Staaten Europas, obwohl Mitglieder der EWG, in ihrer Wirtschaftspolitik aber zu allererst die Berücksichtigung ihrer nationalen Belange gewahrt sehen wollen und auch wahrnehmen? Dabei darf ich mir den Hinweis erlauben, daß ich aus Pressemeldungen wohl richtig entnommen habe, daß der englische Premierminister auf dem Kongress seiner Partei unmißverständlich seine Bedingungen zu einem Beitritt Großbritanniens in die EWG dahingehend interpretierte, daß durch diesen Beitritt eine supranationale Bindung Englands keineswegs erfolgen dürfe und jede politische Integration abzulehnen sei, wie auch durch einen Beitritt Englands zur EWG die Außenpolitik Englands völlig unabhängig bliebe, die Vorteile einer Mitgliedschaft in der EWG wolle man aber mit aller Deutlichkeit fordern.

Bei diesen Feststellungen bleibt uns die bittere Erkenntnis, daß die uns gegenüber nach außen gezeigte wohlwollende Haltung der Benelux-Staaten mit Zugeständnissen aller Art, die auf Kosten des deutschen Nordens gingen, eingehandelt wurden oder wir in Wirklichkeit ohnmächtig gegenüber dem Handeln anderer Staaten, das heißt unserer Verbündeten und EWG-Partner sind, oder aber, meine

Damen und Herren, daß wir 15 Jahre dem Liberalismus und einer Idee der Weltverbrüderung geopfert haben.

In dieser Situation, die ja nicht erst aus Erkenntnissen der letzten ein, zwei Jahre entstand, erscheint es meiner Fraktion nicht begreiflich zu sein, daß die Herren Senatoren Dr. Borttscheller und Eggers nicht viel, viel früher aus eigener Veranlassung einen so detaillierten Bericht diesem Hause vorlegten, wie er uns jetzt vorgelegt wurde.

Das ist uns deshalb unbegreiflich, weil wir vor zirka zehn Jahren am Scheidewege standen, ob wir unsere ganze Kraft — ich meine mit „wir" die Bürgerschaft — dem Ausbau unserer Häfen, der Erschließung von Industriegelände, das heißt also der wirtschaftlichen Fundierung unseres Landes und unserer Stadt widmen sollten oder uns dem Bau der Bremer Universität verschreiben sollten.

Ich möchte in dieser Beziehung richtig verstanden werden: Damals, genau wie heute, standen und stehen meine Freunde und ich auf dem Standpunkt, daß der Standort Bremen für eine nordwestdeutsche Universität ideal ist, daß der Bau von Universitäten in der Bundesrepublik unumgänglich notwendig ist, daß aber die auf uns zukommenden Belastungen für Bau und Unterhalt dieser Universität für einen Stadtstaat wie Bremen unerträglich sein werden und eines Tages die Selbständigkeit Bremens gefährden werden. Deshalb haben wir stets darauf hingewiesen, daß die Gründung der Bremer Universität eine rein nationale Aufgabe sein müsse!

Wenn dieser Bericht der Herren Senatoren für Häfen, Schiffahrt und Verkehr und der Wirtschaft bereits vor Jahren in der uns jetzt vorliegenden Form erteilt worden wäre, hätten die Abgeordneten dieses Hohen Hauses sich vielleicht entschlossen, sich der bremischen Aufgabe zu widmen, das heißt die Bedeutung der Freien Hansestadt Bremen als Handels- und Industrie- und Hafenstadt auch für die Zukunft zu erhalten und sich nicht Aufgaben zuzuwenden, die nationale und nicht stadtstaatliche sind.

(Glocke)

Präsident Engel: Herr Abgeordneter Brouwer, darf ich Sie darauf aufmerksam machen, daß die Senatoren auf ihren Eid genommen haben, das Wohl der Hansestadt Bremen zu fördern. Ich bitte, diesen Umstand bei Ihren Ausführungen zu bedenken.

Abg. **Brouwer** (NPD): Jawohl, Herr Präsident! — Ich habe zuletzt gesagt, daß die Bedeutung der Freien Hansestadt Bremen als Handels-, Industrie- und Hafenstadt auch für die Zukunft erhalten werden müsse und man sich nicht Aufgaben zuwenden sollte, die nationale und nicht stadtstaatliche sind. Meine sehr geehrten Damen und Herren, nicht eine Universität, sondern intakte Häfen, wobei ich nicht nur an diejenigen denke, die in den nächsten zehn Jahren noch ausreichen werden, sondern auch an diejenigen, die Schiffsgefäße größter Ordnung aufnehmen können, sind und werden der Lebensnerv unserer Stadt und ihrer Bürger sein.

Eingangs verwies ich darauf, daß diese Berichte bereits vor der Bundestagswahl erstellt wurden. Die Klagen gegen die damalige Bundesregierung, im Besonderen gegen die CDU als führende Partei geltend gemacht, sollten ja nun wohl Inhalt einer veränderten Wirtschaftspolitik der neuen Koalition werden. Ob das so sein wird, werden wir Bremer mit Interesse und objektiv beobachten.

(Beifall bei der NPD)

Präsident Engel: Das Wort hat der Abgeordnete Oltmanns.

Abg. **Oltmanns** (FDP): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Erbittert wurde Kritik geübt insbesondere von den Herren Dr. Schäfer und Koschek an den Berichten der beiden Senatoren Dr. Borttscheller und Eggers. Das ist selbstverständlich das gute Recht der Opposition, so zu verfahren, ohne Zweifel. Ich hätte aber bei ihrer Kritik fairerweise auch darauf aufmerksam gemacht, daß es Punkte gibt, auf die der Senat keinen oder nur bedingt einen Einfluß ausüben kann. Ich meine damit, daß der Hafenbau beispielsweise in Belgien und in den Niederlanden ein nationales Anliegen ist und mit geballter Kraft die Häfen an Rhein und Schelde unterstützt wurden und sich so entwickeln konnten, wie es nach dem Krieg der Fall gewesen ist.

Wie sieht es in der Bundesrepublik aus? Hier haben wir in Bonn die Zentrale, und sicherlich ist bekannt, daß man sich von Bonn aus nicht immer der entsprechenden Härte für die Häfenbelange — Hamburg, Bremen und überhaupt an der Küste — eingesetzt hat.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Zwischenfrage der Abgeordneten Frau Förster beantworten?

Abg. **Oltmanns** (FDP): Bitte!

Präsident Engel: Bitte, Frau Förster!

Abg. Ingeborg **Förster** (CDU): Herr Kollege Oltmanns, ist Ihnen nicht aufgefallen, daß ich besonders betont habe, daß wir in Bremen gar nicht in der Lage sind, diese finanziellen Hilfen zu geben?

Abg. **Oltmanns** (FDP): Ich glaube, Frau Förster, ich habe davon gesprochen, daß die Unterstützung in den Ländern Belgien und den Niederlanden von einer Zentrale aus durchgeführt wird und wir hier in unserer Bundesrepublik nicht die Möglichkeit haben, von Bremen oder von Hamburg aus oder von den übrigen Häfen auf unsere Zentrale Bonn so einzuwirken, daß wir mit einer entsprechenden Unterstützung rechnen könnten.

Als weiterer Punkt, auf den wir ebenfalls keinen Einfluß haben, ist noch zu bemerken, daß in Belgien und den Niederlanden nicht eine Föderation in dem Sinne besteht, wie es hier in der Bundesrepu-

blik der Fall ist. Ich meine damit die Beziehungen zwischen Bremen und unserem Umland, nämlich Niedersachsen. Bei aller Intensität, mit der vor allem vom Senat aus mit Niedersachsen Verbindung aufgenommen wird, entstehen aber doch laufend Schwierigkeiten, um zu einem endgültigen Abschluß zu kommen. Und dadurch, meine ich, ist es schwierig für den Senat, in etwa so zu planen, wie es die Wettbewerbsländer, von denen ich vorhin gesprochen habe, durchführen können.

Im übrigen meine ich, daß ich die Ausführungen, die Herr Klein bei der Begründung des Antrags gemacht hat — um jeden Preis, so hatten Sie zum Ausdruck gebracht, hätte Herr Senator Eggers geäußert, wolle er nicht jede Industrieansiedlung unterstützen —, so verstanden habe, daß er das in einem negativen Sinne gemeint hat.

Ich glaube, daß heute Herr Senator Eggers entsprechend geantwortet hat, um zum Ausdruck zu bringen, daß er nicht alles in Kauf nehmen will, wenn sich Betriebe nach Bremen bewerben und nun mehr oder weniger sagen, sagen wir einmal, eine unzumutbare Erleichterung haben wollen, die wir einfach nicht gewähren können. Und da, meine ich, müßten wir doch diesen Ausspruch von Herrn Senator Eggers, daß er nicht um jeden Preis gewillt ist, Industrieansiedlung in Bremen zuzulassen, unterstützen.

(Abg. Klein [CDU]: Sie müssen meine Ausführungen im Zusammenhang verstehen, nicht am einzelnen Satz!)

So war es aber in Ihrer Erklärung zum Ausdruck gebracht, Herr Klein.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: So war es aber zu verstehen!)

Etwas anderes! Herr Dr. Schäfer, Sie haben sich bei Ihren Ausführungen des längeren ausgelassen über das Industriegelände, das zur Verfügung steht beziehungsweise knapp ist, jedenfalls Ihrer Meinung nach nicht ausreichend zur Verfügung steht. Ich meine dabei, daß doch hier deutlich gesagt worden ist, daß im Augenblick und für absehbare Zeit im Land Bremen ausreichend Industriegelände zur Verfügung steht. Und wenn in weiterer Zukunft dieses Gelände einmal knapp werden sollte, dann ist das eben darauf zurückzuführen, daß das Land Bremen räumlich begrenzt ist, und da müssen nun auf weitere Zukunft hin entsprechende Verhandlungen mit Niedersachsen geführt werden, um hier gemeinsam Abhilfe zu schaffen.

Wenn Herr Senator Eggers in seinem Bericht zum Ausdruck bringt, daß die Industrieflächen nicht von vornherein voll ausgebaut werden sollten, um Rücksicht nehmen zu können auf die speziellen Wünsche ansiedlungswilliger Industriebetriebe, so halte ich das durchaus für richtig, denn die Industrieflächen zur Verfügung zu haben und entsprechend mit Straßen und Schienen zu versehen, würde ausreichen. Ein voll aufgeschlossenes Gelände, meine ich, sollte solange zurückgestellt werden — wie es der Herr Senator zum Ausdruck gebracht hat —, bis entsprechende ansiedlungswillige Betriebe sich mit Bremen in Verbindung setzen. — Danke schön!

(Beifall bei der FDP)

Präsident Engel: Das Wort hat nunmehr der Abgeordnete Ernst.

Abg. **Ernst** (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! An und für sich wundert es mich, daß wir heute überhaupt Stellungnahmen von der CDU hier vorliegen haben.

(Abg. Sagner [CDU]: Nanu?)

Denn wenn ich recht unterrichtet bin — vielleicht wissen es nicht alle Mitglieder der CDU —, ist doch auf der Interfraktionellen Sitzung vor der letzten Bürgerschaftssitzung am 3. September 1969 von der NPD und auch von der CDU die Meinunng vertreten worden, diese Stellungnahmen der Herren Senatoren sollten deshalb nicht abgegeben werden, weil sie damit beabsichtigten, vor allem Herr Senator Dr. Borttscheller, Propaganda für den Wahlkampf zu machen.

(Abg. Klein [CDU]: Haben Sie das von Herrn Hauptmann?)

Da verlasse ich mich auch darauf! Herr Klein, sind Sie denn nicht auch mit mir der Meinung, wenn man Angst vor einem Bericht hat, daß man ihn dann gutheißen müßte?

(Abg. Klein [CDU]: Sie haben nicht das Fragerecht! Wir haben das Recht Sie zu fragen!)

Also, Sie sind anderer Meinung als Herr Dr. Sieling! Gut!

(Abg. Dr. Sieling [CDU]: Keine Ahnung und so große Worte!)

Herr Dr. Sieling, Sie haben ja des Recht, Zwischenfragen zu stellen, darauf Antworten zu bekommen, und darauf zu reagieren.

Wenn wir von hafengebundener Industrieansiedlung sprechen, dann müssen wir uns folgendes vor Augen halten:

Der Herr Sander stellt an Hand einer Untersuchung, die er 1968 abschloß, fest, daß aufgrund von ihm ermittelter Besatzungskoeffizienten in den Industriegruppen in niedersächsischen Kreisgebieten bemerkenswerte Affinitäten eines Wirtschaftsbereichs zu den Orten der Hafengruppen nicht vorhanden sind. Ich gebe Ihnen einige Wirtschaftsbereiche und dazu auch Koeffizienten auf der Basis 1. Darüber kann man sich ja unterhalten:

Die Verkehrs- und Nachrichtenübermittlung 1,16. — Herr Klein, Sie geben ja auch gern Zahlen, und ich möchte das jetzt auch tun.

(Abg. Klein [CDU]: Lassen Sie mich doch mal aus dem Spiel!)

Ja, Sie haben doch damals diesen Antrag begründet!

Baugewerbe 1,05, Organisationen ohne Erwerbscharakter, Gebietskörperschaften, Sozialversicherungen 1,01, Energiewirtschaft, Bergbau, verarbeitendes Gewerbe ohne Baugewerbe 0,99, Einzelhandel 0,98, Kreditinstitute, Versicherungsgewerbe 0,97, Dienstleistungen, soweit von Unternehmern und freien Berufen erbracht 0,95, Großhandel 0,92 und Handelsvermittlung 0,74.

Was heißt das? Außer im Verkehr gibt es keine erkennbare Affinität. Wenn wir eine Feingliederung vornehmen, so ergibt sich eine bestimmte Affinität

(Abg. Filzen [CDU]: Sprich doch mal Deutsch! Das ist ja furchtbar!)

zwischen bestimmten Industriegruppen eines Hafenplatzes: Stahl-, Maschinen-, Schiffs- und Fahrzeugindustrie, Nahrungs- und Genußmittelindustrie, Holz-, Papier-, Elektro-, Feinmechanik- und Mineralölindustrie.

(Abg. Sagner [CDU]: Das auch in Bremerhaven? — Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Wenn es fundiert wird, verstehen es manche auf einmal nicht mehr!)

Sie können doch sofort darauf antworten!

Auch Krafft, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist bei seinen Untersuchungen in den Ballungsräumen Hamburg und Bremen zu keinem anderen Ergebnis gekommen. Das heißt für Bremen — vom Umland natürlich ganz abgesehen —, daß unter Berücksichtigung der die Affinität bestimmenden Faktoren und empirisch ermittelten Werte eine Ansiedlung hafengebundener Industrien das Problem der Wachstumssteigerung und Erhöhung des Realeinkommens allein nicht lösen kann.

Herr Dr. Schäfer, Sie führten dazu aus, Hafenindustrie auf jeden Fall, eventuell auch Umland. Nicht eventuell, ganz bestimmt auch muß das Umland industrialisiert werden! Das steht doch gar nicht im Einklang einer organisch wachsenden Größe hinsichtlich des Sozialprodukts. Es ist eine strukturell ausgewogene Betriebsansiedlung — einmal regional und überregional und einmal speziell auch hafengebunden — erforderlich. Denn was wir wollen, ist nicht ein Wachstum räumlich begrenzt. Das bedeutet gesellschaftspolitische Privilegierung.

Auch wäre ein solches Wachstum um jeden Preis eine arge Vernachlässigung der unbedingt zu berücksichtigenden Konjunkturschwankungen. Das um so mehr, als Untersuchungen ergeben haben, daß Schüttgüter anfälliger sind für solche Amplituden als Stückgüter. Man spricht in einem solchen Zusammenhang von einem Konjunkturaxiom. Die konjunkturelle Reagibilität der Preise von Rohstoffen und Grundnahrungsmiteln ist ungleich größer als die der Preise von Halb- und Fertigfabrikaten.

Das Problem der Wachstumsförderung unter Beachtung einer angemessenenn Stabilität im Konjunkturbereich — die CDU geht ja nur von hafengebundenen Industrien aus —, dieses Problem liegt meiner Meinung nach eben viel tiefer.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Sehr richtig!)

Allein wenn wir uns die Erkenntnis zunutze machen, daß von den als hafengebundenen Industrien bekannten heute standortgefährdet sind: Textil-, Mühlen-, Speiseöl-, Margarine- und holzverarbeitende Industrien — eben durch die Entwicklung von der bilateralen zur multilateralen Ordnung —, dann müssen wir uns diese Gedanken machen. Herr Koschek, da kommen wir doch gar nicht drum herum.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Gib dir keine Mühe, der spart sich das ohnehin!)

Zum anderen gibt es Industrien — und Frau Förster sprach jetzt davon —, vom Schiffbau her gibt es Industrien, die durch diesen Trend wachstumsbeeinträchtigt sind.

Dazu zählt der Schiffbau mit der Zulieferindustrie und auch die Mineralölindustrie. Hier spielt nämlich die Erreichbarkeit von Seehäfen mit stark wachsenden Tankschiffgrößen eine große Rolle. Hierbei muß ich wieder bemerken, daß gerade diese Industrien in der Vergangenheit eine gewisse Affinität zum Seehafen aufwiesen. Das heißt also mit anderen Worten, daß man diese Bezugsgröße einer hafengebundenen Industrie so einfach gar nicht sehen kann. Es kommt auf das Umland und auf einen viel größeren Raum an. Will man solche Industrien halten, zurückgewinnen oder überhaupt gewinnen, so muß man die notwendigen Voraussetzungen, Tiefwasserhäfen oder ähnliche Anlagen und Einrichtungen — darüber läßt sich sprechen — ausbauen. Aber darüber wird in der bremischen Hafenpolitik diskutiert, nachgedacht, und es wird daran gearbeitet.

(Abg. Koschek [CDU]: Wer regiert denn eigentlich in Bremen?)

Deshalb scheint mir die Forderung der CDU nach entsprechenden Anlagen insofern wichtig zu sein, als der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr bereits vor längerer Zeit die Konsequenzen gezogen hat und einenn Containerhafen errichten läßt.

(Abg. Klein [CDU]: Ach Gott! — Zuruf von der SPD: Der Senator?)

Es ist gar nicht so einfach, einer solchen Neuerung zu folgen, weil bei der Problematik von Verkehrsinvestitionen nie die Frage eindeutig beantwortet werden kann, inwieweit der technische Fortschritt absorbiert werden muß oder nicht darf. Ein Risiko besteht eben auch hier.

Mathiesen vertritt in seinen verkehrswissenschaftliche Studien die Meinung, Rotterdam — nun hören Sie genau zu, meine sehr verehrten Damen und Herren —, der größte Stückguthafen und der bedeutendste Hafen für den seewärtigen Exportverkehr

Nordrhein-Westfalens zum Beispiel, habe eine gute Ausgangsposition im Wettbewerb um den zukünftigen Containerverkehr erreicht. Die Häfen Antwerpen und Bremen wiesen ein ähnliches, wenn auch etwas niedrigeres Entwicklungsniveau auf. — Soweit Mathiesen.

Diese infrastrukturelle Vorleistung sollten die entsprechenden Instanzen nutzen, Vorstöße zu einer weiteren wirtschaftlichen Ausgestaltung eben auch des Umlandes baldigst vorzunehmen. Aber, wie gesagt, ein solcher hafenpolitischer Entschluß bringt noch längst keine Industrie. Da gehen wir von falschen Voraussetzungen aus. Hier wieder das Problem der Affinität. Hier wiederum setzt nun das ein, was ich vorhin erwähnte, als ich meinte, daß die Probleme der Ausgestaltung und Entwicklung von geographischen Räumen, speziell auch von Wirtschaftsregionen, umfassender seien.

Gestatten Sie mir bitte, Ihnen folgendes Anliegen zu unterbreiten: Wir befinden uns in einer Integrationsphase mit starken Akzelerationserscheinungen auf allen Gebieten des Denkens und Handelns. Das heißt, neue Systeme werden entwickelt und Verkrustungen statischer Politik aufgebrochen. Die Anforderungen unserer Zeit an die Bildungs-, an die Wirtschaftspolitik, an die Technologie und Forschung sind zu groß, als daß ein räumlich begrenztes Denken noch ergiebig für das Gemeinwesen sein könnte. Man muß also einerseits den Gesamtzusammenhang der von mir angeschnittenen Bereiche sehen und andererseits die daraus resultierende Notwendigkeit einer entsprechenden systematischen Anwendung auf größere geographische Bereiche erkennen. Die Systematik besteht darin, erarbeitete und erforschte Planungsverfahren für diesen Gesamtbereich zu praktizieren. Für solche Planungsverfahren werde ich Ihnen gleich ein Beispiel geben:

Früher wurden Transportsysteme, deren sinnvolle Konzeption und Eignung einmal erkannt war, gebaut und eingeführt. In der Praxis wurde ihr Einsatz und ihre Steuerung dann schrittweise je nach den gemachten Erfahrungen verbessert. Auch das war mit erträglichem Aufwand möglich, diese Systemkomponenten, nämlich Transportgefäße, Wege und Umschlagplätze technisch zu ändern. Die immensen Kosten, der hohe von Anfang an geforderte Ausnutzungsgrad und die Integration in die gesamte Wirtschaft sollten heute diese Vorgehensweise verbieten.

Im Gegensatz zu früher stehen Planungsmethoden zur Verfügung, mit denen nicht nur die technische Auslegung, sondern auch die Steuerung und Disposition durchgespielt und überprüft werden können. Die moderne Unternehmensforschung, Herr Dr. Schäfer, und Management bedienen sich in der Praxis immer mehr der Simulation und heuristischer Verfahren. Besonders geeignet sind sie zur Feststellung optimaler Dispositions- und Steuerungsverfahren. Aufbau und Ablauf der Verfahren bleiben beteiligten Praktikern und den Entscheidungen, für die die Untersuchungen durchgeführt wurden, transparent, weil letztlich ihre eigenen Vorstellungen von einem Transportsystem und seinem Einsatz auf dem Rechner, Computer, der Datenverarbeitung und so weiter abgebildet werden.

Diese Verfahren geben schlüssige Hinweise auf Relationen und Trends und ersetzen vollgültige kostspielige Erfahrungen mit unzweckmäßigen Flottenzusammensetzungen, falsch dimensionierten Häfen und Umschlagplätzen und deren Konstruktion und Bauweise. Man könnte damit Fragen nach der Auslegung und Größe zukünftiger Flotteneinheiten, der Auslegung und Steuerung der Häfen und dem Informationsbedarf und -anfall beantworten.

(Abg. K o s c h e k [CDU]: Machen Sie doch mal einen Punkt! — Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Dr. Schäfer beantworten?

Abg. **Ernst** (FDP): Sicher!

Präsident Engel: Bitte, Herr Dr. Schäfer!

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Herr Ernst, meinen Sie nicht, daß Ihre Ausführungen, so interessant sie sind, eigentlich Aufgabe der internen Verwaltung wären, um diese uns dann für die Umsetzung in die Praxis darzureichen? Wir sind da zu Überlegungen, aber Sie müssen schon der Verwaltung — —

(Z u r u f e : Frage! Frage! — Glocke)

Abg. **Ernst** (FDP): Herr Dr. Schäfer, ich bin also hier, um das zu sagen, was meine Meinung ist, und aus diesem Grund werde ich auch diese meine Ausführungen zu Ende führen. Im übrigen weiß ich gar nicht, wieso ich das der Verwaltung vortragen soll. Wir alle wollen uns doch damit konfrontieren, Herr Dr. Schäfer. Sehen Sie nicht ein, Herr Dr. Schäfer, daß Sie selbst ein Interesse daran haben, von mir zu hören, was Sie bisher noch gar nicht wußten?

(Oho-Rufe bei der CDU — Heiterkeit bei der SPD — Glocke)

Präsident Engel: Herr Ernst, wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Brouwer beantworten?

Abg. **Ernst** (FDP): Gern!

Präsident Engel: Bitte, Herr Brouwer!

Abg. **Brouwer** (NPD): Herr Kollege Ernst, ist Ihnen bekannt, daß vor ungefähr acht Jahren Überlegungen darauf hinaus gingen, daß die Schiffsgrößen sich auf etwa 15 000 Tonnnen eingespielt hätten und aus diesem Grund seinerzeit der Hafen links der Weser in jedem Fall für Bremen richtig wäre?

Abg. **Ernst** (FDP): Ich bin Ihnen sehr dankbar für diese Frage, denn sie zeigt, daß Sie sich bisher mit dem Problem noch nicht beschäftigt haben.

(Lachen bei der CDU)

Denn zu dem Zeitpunkt gab es diese Verfahren der Simulation noch nicht, und deshalb konnte man sie auch nicht anwenden. Jetzt gibt es aber solche Ver-

fahren, und deshalb können wir nicht so weitermachen wie bisher, sondern wir sollten sie uns zunutze machen. Reicht das?

(Beifall bei der FDP — Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Zwischenfrage der Kollegin Frau Spies beantworten?

Abg. **Ernst** (FDP): Gern! Ich bin bereit!

Präsident Engel: Bitte, Fau Spies!

Abg. Hannnelore **Spies** (CDU): Herr Ernst, ich habe eine Frage, die vielleicht etwas dumm sein mag. Aber eben haben Sie wieder „Simul . . .", ich weiß nicht was, gebraucht. Würden Sie es nicht für richtiger halten, sich deutlicher auszudrücken, damit auch Nichtfachleute es verstehen?

Abg. **Ernst** (FDP): Das ist ja gerade die Schwierigkeit. Es geht hier um Fachdinge, und die kann man nicht immer so erklären. Ich bin ja kein Lehrmeister, daß ich auch noch Unterricht in Fremdsprachen gebe. Ich möchte Sie bitten, daß Sie sich darauf vorbereiten.

(Stürmische Heiterkeit und Zurufe — Unruhe)

Sie können doch von mir nicht erwarten, daß ich Ihnen jedes Fachwort, das hier fällt und das allgemein bekannt ist, erkläre. Das ist doch unmöglich.

(Beifall bei der FDP)

Ich glaube auch, daß Sie sich die Frage selbst beantwortet haben.

Aber, meine Damen und Herren, ich darf fortfahren: Aber solche Planungsverfahren und Systemtechniken lassen sich nicht nur auf einem bestimmten Bereich, wie zum Beispiel für den von mir angeschnittenen, erstellen, sondern auch für Gesamtbereiche eines geographischen Lebensraumes. Also umfassend die Bereiche des Bildungswesens, der Infrastruktur, der wirtschaftsfördernden und strukturpolitischen Bereiche, wie überhaupt den ganzen Bereich der Raumordnungspolitik und den damit unmittelbar zusammenhängenden finanzwirtschaftlichen Bereich hinsichtlich einer mittel- und langfristigen Haushaltspolitik. Denn die vielen qualitativ erkannten Probleme lassen sich durch die Planungsverfahren quantifizieren und sind einer rechnerischen exakten Planung zugänglich.

Das wiederum erfordert ein geeigneteres Instrument hinsichtlich der Haushaltspolitik. Hier werden Trends durch solche Verfahren, Herr Abgeordneter Klein, und Relationen sichtbar gemacht, die nach der Maxime der optimalen Gestaltung des Lebensraumes wichtige Entscheidungshilfen gerade auch für uns als Politiker darstellen, aber ebenso ein überaus wichtiges Datum für die Betriebe darstellen, die nämlich aufgrund dieser neuen Erkenntnisse wissen, was sich auf diesem Wirtschaftsraum abspielt und dementsprechend investieren oder sich ansiedeln. Es ist somit eine permanente Überprüfung der Investitionen und deren Wirtschaftlichkeit möglich, und zwar auch unter dem Gesichtspunkt des Gemeinwohls.

Solche Systemtechniken und Planungsverfahren mit den dazugehörigen Simulationen werden von Entwicklungsgesellschaften durch Forschung erstellt. So gibt es zum Beispiel in Bremen — und weil es ein solches Institut in Bremen schon gibt, dachte ich wohl, daß Sie auch die Terminologie in etwa beherrschen — den „Entwicklungsring Nord", der sich mit dieser Materie beschäftigt. Und auch die Dornier-Werke und Messerschmitt-Bölkow befassen sich hiermit.

Es ist mein großer Wunsch und zugleich mein Vorschlag, daß sich die betroffenen Ressorts zu einem Informationsgespräch mit einer solchen Gesellschaft zusammenfinden sollten, weil das meines Erachtens nur nützlich sein kann. Hieran sollten auch die Deputationen beteiligt sein. Es sollte weiterhin möglich sein und aktiv betrieben werden, die politischen Gremien des Raumes zwischen Elbe und Ems als die Entscheidungsinstanzen für solche Vorhaben heranzuziehen, damit endlich eine gemeinsame Basis gefunden wird und endlich das anachronistische Denken und Handeln bis zur Landesgrenze weggewischt werden kann. Die Zeit ist nicht nur reif, es wird auch höchste Zeit! — Danke schön!

(Beifall bei FDP und SPD)

Präsident Engel: Das Wort hat der Abgeordnete Klein.

Abg. **Klein** (CDU): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir zunächst eine kurze Vorbemerkung. Herr Oltmanns hat mich nicht ganz vollständig zitiert. Ich habe Gott sei Dank das Protokoll der Sitzung vom 11. Juni 1969 bei mir. Ich habe damals Herrn Senator Eggers wie folgt zitiert: „Zur Abrundung unserer Wirtschaft sind wir darüber hinaus an Industrieansiedlung interessiert. Wir betreiben diese jedoch nicht um jeden Preis".

Diese zwei Sätze stellen das Zitat des Herrn Senators dar, und ich habe dieses Zitat in einem größeren Zusammenhang verwandt, um an Hand vieler Quellen zu beweisen, daß die Ansiedlung hafengebundener Industrien nicht im Mittelpunkt des bremischen Bewußtseins steht. Und in dem Zusammenhang habe ich hier den Akzent gelegt auf: zur Abrundung. Wenn der Senator sagt, zur Abrundung wünschen wir Industrieansiedlung, dann beweist er damit, daß im Mittelpunkt seines Bewußtseins die Industrieansiedlung nicht steht. Und, Herr Oltmanns, ich bitte Sie doch sehr, meine Darlegungen korrekt zu würdigen, so wie sie hier auch schwarz auf weiß auf dem Papier stehen.

(Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Das bleibt genau stehen, was er gesagt hat, keine Verschiebungen! — Zurufe von der SPD — Unruhe — Glocke)

Präsident Engel: Ich bitte um Ruhe!

Abg. **Klein** (CDU): Ich stehe aber nicht an, zu erklären, daß selbst die CDU nicht verlangt, um

jeden Preis, das heißt aus Unvernunft heraus Industrieansiedlung zu betreiben. Das ist selbstverständlich!

Nun aber zur Sache selbst. Die Debatte gibt mir Anlaß, zu beklagen, daß der wichtigste Punkt der Begründung unseres Antrags bislang nicht behandelt worden ist. Und deswegen darf ich mir erlauben, noch einmal zurückzukommen auf die Maßnahmengruppen, die ich zur Begründung des Antrags am 11. Juni 1969 in diesem Hause zur Diskussion gestellt habe. Ich habe bei dem Katalog der sieben Punkte unter drittens folgendes als ganz besonders wichtig hervorgehoben — Herr Dr. Klink gab mir aufgrund eines Zwischenrufs Gelegenheit, das noch einmal zu unterstreichen, daß das der wichtigste Punkt sei —:

„Zunächst muß eine Vorerschließung erfolgen. Die Tatsache nämlich, daß auf die besonderen Wünsche möglicher Interessenten Rücksicht genommen werden muß, darf nicht dazu führen, mit jeglicher Erschließung bis zum Vorhandensein solcher Interessenten zu warten. Hier müssen also vor allem der Wirtschaftssenator und der Finanzsenator umdenken. Die Verlegung von Wasserläufen zum Beispiel, die Aufspülung von Flächen, die alternative Vorbereitung zum Beispiel für den Bau einer größeren Stromkaje, einer großen Seeschleuse, für Gleisanschlüsse, für Straßenführungen und so weiter sind ein Nahziel, das vor dem Erscheinen des ersten Interessenten erfüllt sein muß. Daher sind unter allen Umständen — und das ist die wichtigste Erkenntnis aus unserem Besuch in Antwerpen — Vorleistungen für die Erschließung zu erbringen".

(Abg. Götze [SPD]: Sehr richtig!)

Darauf ist Herr Senator Eggers nicht eingegangen. Er hat sicherlich das Recht und die Freiheit, anderer Meinung zu sein,

(Abg. Ströh [SPD]: Gott sei Dank!)

wenn sich aber die Fraktion der CDU als antragstellende Fraktion die Mühe macht, diesen Katalog zur Diskussion zu stellen, dann dürfte man zumindest erwarten, daß er dann auch in der Beantwortung dazu Stellung nimmt, ganz egal, in welcher Weise.

(Beifall bei der CDU)

Das ist nicht geschehen. Zum Beweis beziehe ich mich auf Seite 9 des Skriptums des Herrn Senators. Er sagt folgendes in einem Zusammenhang, der zu diesem Komplex hier steht: „Ich bin nicht der Meinung, daß wir vorhandene Industrieflächen bereits in vollem Umfange erschließen sollten, ohne die Kenntnis konkreter Ansiedlungswünsche".

Herr Senator Eggers, von vollem Umfang ist in der Begründung unseres Antrags nicht die Rede. Das haben wir gar nicht verlangt. Wir haben Vorleistungen verlangt im Sinne von Vorerschließungen. Und dadurch, daß Sie hier von vollem Umfang sprechen und das dann ablehnen, entsteht der Eindruck, als seien Sie mit uns nicht einer Meinung. In Wirklichkeit haben Sie aber zu unserem Kardinalpunkt überhaupt nicht Stellung genommen, denn es geht uns ja um die Vorleistung im Sinne der Vorerschließung, wie ich es eben in der Begründung vorgetragen habe, und wie ich es soeben noch einmal zitiert habe.

Was ich hier gesagt habe, daß hier der Senator für die Wirtschaft und der Senator für die Finanzen umdenken müssen, ist ja nun sicherlich nicht etwas, was ausschließlich in den Köpfen der CDU-Fraktion reift und erwogen wird, sondern das können Sie auch und gerade in Kreisen der SPD-Fraktion feststellen. Und ich habe mich damals sehr gefreut, daß Herr Kollege Götze in kurzer Erwiderung auf meine Begründung folgendes gesagt hat:

„Aus den Erfahrungen der Rhein-Schelde-Häfen sollten wir folgende Thesen hier in Bremen diskutieren: Das Angebot zur Wirtschaftsansiedlung muß präsent sein und nicht erst gesucht werden. Das Regionsdenken muß forciert und durch Verträge untermauert werden".

Das war ein kurze Antwort auf meine Erläuterung dieser Maßnahmengruppen, die ich zur Diskussion gestellt habe, und ich habe aus dieser Antwort entnommen, daß er bezüglich der von mir als entscheidend in den Vordergrund gestellten Vorerschließung, ohne daß man also irgendeinen Interessenten kennt, keineswegs ablehnend eingestellt war. Ich würde mich sehr freuen, da ja noch Kollegen von der SPD-Fraktion sich zu Wort gemeldet haben, wenn sie nun ihrerseits zu dieser von mir namens meiner Fraktion klar geäußerten Meinung Stellung beziehen würden, damit es hier einmal zu einer vernünftigen und sachdienlichen Diskussion kommt.

(Beifall bei der CDU)

Sehen Sie, und das möchte ich abschließend sagen, Herr Kollege Ernst, ich möchte nicht Ihr Lehrer sein, aber wenn Sie in Ihren Bemühungen sich etwas auf diesen Kardinalpunkt konzentriert hätten, dann hätte ich mit größerer Aufmerksamkeit Ihren Ausführungen lauschen können. — Schönen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Engel: Es spricht nunmehr Herr Senator Eggers.

Senator für Wirtschaft und Außenhandel Eggers: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich will versuchen, zu dem, was hier gesagt worden ist — meistens in allgemeinen Andeutungen, aber nichts Konkretes über diese wirtschaftlichen Themen —, zu sprechen. Ich muß sagen, Herr Ernst war schon auf dem richtigen Weg, über diese Fragen zu diskutieren, aber leider ist hier eben kein Hörsaal einer volkswirtschaftlichen Vorlesung. Man kann aber über wirtschaftliche Dinge nur mit solchen Zahlen und mit diesen Untersuchungen argumentieren, und nicht mit allgemeinen Behauptungen irgendwelcher Art.

Herr Klein, gleich als erstes: Sie sagen, ich sei gar nicht darauf eingegangen. Sie haben die Behauptung aufgestellt: Vorbereitende Erschließung des Geländes ist von mir nicht angesprochen,

(Abg. Klein [CDU]: In vollem Umfang haben Sie gesagt!)

auf Erschließung des Geländes sei ich gar nicht eingegangen, zitieren mich aber im selben Atemzug und sagen, auf Seite 9 habe ich das und das dazu geschrieben.

Also, ich bin doch auf dieses Thema eingegangen: Wie soll man erschließen und wieweit soll man erschließen.

Meine Damen und Herren, wir unterhalten uns jedes Jahr hier über diese Dinge — es sind, glaube ich, noch acht Wochen, dann kommt dasselbe Thema wieder, ich sehe Herrn Koschek hier schon stehen bei der Haushaltsplanberatung —, aber Sie müssen doch endlich einmal zur Kenntnis nehmen, daß wir beides tun! Wir tun sogar noch ein Drittes! Ich will Ihnen die drei Maßnahmen nennen:

Die erste ist, einmal, um überhaupt anbieten zu können, in den Besitz der Grundstücke zu kommen. Wir kaufen laufend Grundstücke! Nur dadurch ist es uns möglich gewesen, zum Beispiel das Gewerbegebiet Mahndorf anzubieten und mit Industrieunternehmen zu besiedeln. Dieses Gewerbegelände ist erschlossen worden. Dieses Gewerbegebiet ist erschlossen worden für die mittlere und kleinere Industrie, und eine große Fläche haben wir darin liegen lassen und nicht durch kleine Straßen zerschnitten, weil, wenn ein Großinteressent kommt, er angeben muß, wie die Straße in seinem Gelände laufen soll oder wie das Unternehmen angebunden werden soll.

Wir tun also beides: Wir lassen den Raum frei für einen Großunternehmer, damit er nach seinen Plänen bauen kann, und wir erschließen dann. Bitte tun Sie mir einen Gefallen, fahren Sie raus nach Mahndorf, schauen Sie sich das an, wo wir die Straßen bauen, wo wir dies und jenes tun. Das kann man ja jetzt sehen, Herr Koschek, da braucht man nicht mehr theoretisch darüber zu diskutieren, sondern das kann man sehen.

(Glocke)

Präsident Engel: Herr Senator, wollen Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Klein beantworten?

Senator Eggers: Ich bin bereit, aber ich möchte diesen Gedanken gern zu Ende führen, Herr Präsident!

Präsident Engel: Bitte schön!

(Abg. Klein [CDU]: Darf ich solange Platz nehmen, Herr Präsident? — Heiterkeit)

Senator Eggers: Bitte, Herr Abgeordneter Klein! Sie können aber auch stehen bleiben, mich stört das nicht!

(Erneute Heiterkeit)

Die zweite Fläche, wo wir diese Vorbereitungen treffen, ist der südliche Teil des Fischereihafens, soweit er sich auf bremischem Gelände, innerhalb des bremischen Staatsbereichs befindet. Das Gelände ist aufgespült worden, die Randstraße ist gebaut worden, es ist das Gleis herangeführt worden, die Hochspannungsleitung liegt keine zweihundert Meter davon weg. Also die Randerschließung, was Sie sagen, ist vollzogen, und jetzt kommen auch Unternehmen. Wir fangen von Norden an, auch kleinere Unternehmen dort anzusetzen. Es könnte aber morgen irgendein größeres Unternehmen kommen, und wir könnten ihm perfekt dieses Gelände zur Verfügung stellen. Es könnte morgen mit seinen Baufahrzeugen anfahren, weil wir die Randerschließung vorgenommen haben.

Also ich stelle fest: Wir machen die Erschließung bis ins kleinste für kleine und mittlere Industrie, wir machen die Randerschließung, damit größere Unternehmen nach ihren Plänen wirken können, aber herankönnen, um die Baustelle in Gang zu bringen, und wir machen ein Drittes, wir helfen dabei Privaten, Gewerbeflächen zu erschließen. Ich erinnere hier an die Hastedter Verkopplung, wo wir nicht Besitzer der Fläche sind, aber die Erschließung vorgenommen haben. Leider ein Experiment, das sich nicht so ganz schön angelassen hat, weil die Preise in diesem privaten Gelände zu sehr nach oben gegangen sind.

Ein weiteres Thema: Energiepreise!

(Zurufe von der SPD: Erst Herr Klein mit seiner Frage!)

Bitte, bitte ja, schönen Dank!

(Glocke)

Präsident Engel: Herr Klein steht am Mikrophon, sind Sie bereit?

Senator Eggers: Ich dachte nicht daran, daß ich die Genehmigung erteilen wollte, Herr Präsident!

Präsident Engel: Bitte, Herr Klein!

Abg. **Klein** (CDU): Herr Senator, irre ich, wenn ich die Auffassung vertrete, daß die zu erkennenden Bemühungen in Mahndorf und Ihre Darlegungen vielleicht nicht ganz zu unserem Thema hier gehören,

(Abg. Kahrs [SPD]: Wer bestimmt eigentlich das Thema hier?)

weil wir hier über hafengebundene Ansiedlung von Großindustrie zu reden haben?

Senator Eggers: Herr Klein, erstens war das keine Frage, aber zweitens kann ich sie beantworten:

Wenn Sie zugehört haben, habe ich unter diesen Beispielen auch von Hafengelände gesprochen, nämlich von ungefähr 200 Hektar Hafengelände am südlichen Ende des Fischereihafens. Wenn Sie das nicht zur Kenntnis nehmen wollen, dann lesen Sie es nach, im Protokoll steht es doch mit Sicherheit.

Meine Damen und Herren, Energiepreise! Ich bin erstens — wenn Sie meine Ausführungen gelesen haben — darauf eingegangen, daß das ein Thema sei, das für die Industrieansiedlung wichtig ist. Ich bin aber nicht bereit, Energietarifpolitik hier offen zu behandeln. Bitte, Ihr Fraktionsvorsitzender ist Mitglied des Aufsichtsrats der Stadtwerke, genauso wie ich. Lassen Sie sich doch von ihm unterrichten oder kommen Sie mit mir in die Deputation und lassen uns über diese Themen sprechen.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Sehr richtig!)

Sie haben in Ihren Ausführungen — wenn ich das jetzt nicht so nach der Reihenfolge, sondern, wie es mir jetzt einfällt mache, bitte ich das zu entschuldigen — davon gesprochen, daß in keiner Weise Mittel angefordert sind. Meine Damen und Herren, erstens wird die Regierung getragen von einer Koalition, und die hat ein Regierungsprogramm für vier Jahre aufgestellt. Darin sind Haushaltsmittel festgelegt. Diese Haushaltsmittel bekomme ich, und das habe ich zu vertreten. Darüber hinaus aber, meine Damen und Herren — und irgendeiner hat gesagt, ich habe keine Anträge gestellt —,

(Abg. Götze [SPD]: Millionen!)

sind mir Millionenbeträge bewilligt worden von diesem Haus beziehungsweise von der Finanzdeputation, wenn ich ein Projekt hatte, das unbedingt durchgeführt werden mußte. Ich erinnere jetzt, das sind allein 25 Millionen DM für das letzte Projekt, das ganz plötzlich auf den Tisch kam: Hemelinger Häfen. Die sind von diesem Hohen Haus genehmigt worden,

(Beifall bei SPD und FDP)

und meine Anträge sind alle durchgegangen. Das Projekt läuft, und die Industrie, die sich dort ansiedelt, ist zufrieden damit.

(Abg. Götze [SPD]: Und die letzten 10 Millionen, Herr Senator!)

Ich will nicht alle Beispiele anführen. Die kommen dazu! Die Zahlen, die hier vorgelesen worden sind: Meine Damen und Herren, wir können in Bremen stolz darauf sein, daß wir eine sehr stabile Wirtschaft haben, und diese Stabilität drückt sich dadurch aus, daß wir in einer Rezession einen verhältnismäßig hoch liegenden Anteil am Bruttosozialprodukt haben, in einer Hochkonjunktur aber immer etwas darunter liegen, insgesamt aber von einer Stabilität, die wünschenswert und erstrebenswert ist.

(Abg. Klemmer [SPD]: Sehr richtig!)

Zu diesem Thema ist gerade unter dem Datum 18. September 1969 geschrieben worden: „Die Entwicklung der bremischen Wirtschaft gibt nach unserer Meinung keinen Anlaß zu der Befürchtung, daß die Steuerkraft Bremens plötzlich zurückgehen könnte. Von jeher sind wichtige Teile unserer Wirtschaft empfindlich gegen Veränderungen, die von den Weltmärkten ausgehen, haben sich aber bisher anpassen und behaupten können. Die industrielle Produktion hat sich durchaus befriedigend entwikkelt".

Wissen Sie, wer das schreibt? Die Handelskammer Bremen! Hier ist der Brief!

Meine Damen und Herren, Herr Koschek, Sie kommen immer wieder mit den Zahlen. Wenn das Land Niedersachsen, das große Flächenland Niedersachsen, nur 40 Millionen Quadratmeter Gewerbefläche anzubieten hat, dann tut es mir leid. Ihre Zahl stimmt aber nicht, ich weiß, daß Niedersachsen mehr hat! Aber, meine Damen und Herren, wir haben — und wenn Sie meine Ausführungen gelesen haben, werden Sie es wissen —, wir haben ausgewiesene Flächen in diesem kleinen Stadtstaat 23 Millionen Quadratmeter, und wir haben allein 5 Millionen Quadratmeter in der Erschließung oder haben angefangen, diese zu erschließen. Unter „angefangen" verstehe ich, was Herr Klein vorgetragen hat, daß die Randerschließung schon in Arbeit ist. Meine Damen und Herren, wir können uns auch mit diesen Zahlen sehen lassen!

Fest steht allerdings, daß, wenn wir die langfristige Planung betreiben und anstreben, wie ich es wünsche, dann müssen wir auch über unsere Grenzen hinaus denken. Und daher kommt ja das Projekt Luneplate. Das ist ja nicht von Ihnen, Herr Koschek, in Gang gebracht! Seit drei Jahren verhandeln wir mit der niedersächsischen Regierung über dieses Projekt. Und es ist eben nicht einfach, ein Riesenprojekt zu realisieren. Ich glaube, die meisten haben keine Vorstellung, was an Zahlen dahinter steht. Das sind 5600 Hektar, die dort in Planung genommen werden. 5600 Hektar, das ist etwa ein Drittel mehr, als ganz Rotterdam unter Planung hat.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Klein beantworten, Herr Senator?

Senator Eggers: Jawohl, ich bin bereit!

Präsident Engel: Bitte, Herr Klein!

Abg. **Klein** (CDU): Herr Senator, was halten Sie denn von dem Raumordnungsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 1968, nach dem eine durchschnittliche Steigerung der Zahl der Arbeitsplätze bis 1980 im Bundesgebiet bei 6 Prozent liegt, während in Bremen diese Steigerung bis zu diesem Zeitpunkt lediglich 1 Prozent beträgt und im bremischen Umland in dieser Zeit sogar die Arbeitsplatzzahl bis um 12 Prozent sinken wird?

Senator Eggers: Herr Klein, das ist eine uns nicht neue Theorie. Das steht alles im Prognos-Gutachten schon drin, das über das Küstenland verbreitet worden ist. Das ist nur eine Wiederholung dieser Zahlen. Und diese vorausschauende Theorie der Arbeitsplatzentwicklung geht davon aus, daß keine Veränderung eintritt.

(Abg. Dr. Klink [SPD]: Eine statische Betrachtung!)

Eine statische Betrachtung! Wir sind laufend dabei, es zu verändern. Und die letzte Zahl, die Sie genannt haben, Herr Klein, daß das Umland insgesamt, wenn Sie den weitesten Bereich nehmen, Arbeitsplätze verlieren wird, ist ein Zustand, wie er in aller Welt, in allen Industrienationen eingetreten ist, daß der Sog auf die Städte geht.

(Abg. Klein [CDU]: Hat doch damit gar nichts zu tun!)

Und das macht sich in solchen Zahlen bemerkbar. Das ist ein niedersächisches Problem.

Wir werben damit, daß wir in einem Agrarumland liegen, und daß diese Agrarstruktur sich in den nächsten Jahren verändern wird, verändern muß und wird, und daß damit Arbeitskräfte freigesetzt werden, die wir in Bremen dringend benötigen.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Brouwer beantworten, Herr Senator?

Senator Eggers: Bitte!

Präsident Engel: Bitte, Herr Brouwer!

Abg. **Brouwer** (NPD): Herr Senator, sagt nicht das Prognos-Gutachten, daß im Jahr 1975 70 000 Arbeitsplätze in der Umgbung Bremens frei werden und daß das Land Bremen höchstens 16 000 Arbeitskräfte aufnehmen könnte?

Senator Eggers: Herr Brouwer, ich habe das Gutachten jetzt nicht hier. Ihre Zahlen mögen stimmen. Wir werden sicherlich irgendwo eine Grenze finden, alleine durch unsere staatliche Größe als Stadtstaat. Das müssen wir sehen, wenn wir Zukunftspolitik betreiben wollen.

Meine Damen und Herren, ich glaube, ich habe aus dem, was in der Aussprache gesagt worden ist, das wichtigste herausgegriffen. Ich darf aber abschließend noch ein Beispiel zitieren, meine Damen und Herren, wie Industrieansiedlung oder Wirtschaftspolitik nicht betrieben werden darf.

Ich habe einen Brief bekommen unter dem 11. 10. — er ist also gerade vier Tage alt —, den ich hier vorlesen darf, Herr Präsident, er gehört zu diesem Thema:

„Sehr geehrter Herr Senator! Wie Ihnen bekannt sein wird, beabsichtigen wir, unsere Firma zu vergrößern und nach Bremen zu verlegen". — Also ein Betrieb, der außerhalb Bremens ist. — „Deshalb stellten wir am 16. 4. 69 Antrag auf Gewerbeansiedlung und fügten dem Schreiben umfangreiches Material über unsere Planung bei. Wir nannten auf dem Fragebogen Geschäftszahlen mit der Bitte um vertrauliche Behandlung. Im Schreiben vom 24. Juli dieses Jahres bestätigten Sie uns die grundsätzliche Verkaufsbereitschaft seitens des Liegenschaftsamtes vorbehaltlich der Zustimmung der politischen Gremien. An dieser Stelle möchten wir die Einsatzfreudigkeit für unsere Pläne seitens Ihrer Mitarbeiter lobend hervorheben.

Am 17. 9. 69 hat nach unseren Informationen der Fünferausschuß des Wirtschaftsausschusses" — gemeint ist die Wirtschaftsdeputation — „getagt und vertraulich, wie der Fall zu behandeln war, beschlossen. Das Ergebnis ist bekannt. Unser Vorhaben wurde vorerst durch Veto abgelehnt und soll am 23. 10. 69 vor dem Gesamtausschuß neu verhandelt werden.

Diese ablehnende Haltung hat uns zwar überrascht, aber an ihrem Zustandekommen ist nichts zu reklamieren. Die eigentliche Überraschung bot sich jedoch erst in Form eines umfangreichen Zeitungsartikels auf Seite 13 der Ausgabe Nummer 239 vom 10. 10. 69 des „Weser-Kurier" mit der Überschrift: „Händlerprotest gegen Supermarkt". Hier wurde in aller Öffentlichkeit mit Größen- und Lageangaben über unser Projekt geschrieben. Hier wurde kund getan, daß die Behandlung eines vertraulichen Themas eben doch nicht vertraulich erfolgt war.

(Abg. Böhrnsen [SPD]: Das ist ja toll! — Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Unglaublich! — Weitere Zurufe von der SPD)

Diese Veröffentlichung eines vom Unterausschuß des Parlaments vertraulich zu behandelnden Themas hat unser Vertrauen stark erschüttert". — Das ist wohl verständlich. — „Daß in einem kleinen Kreis von Abgeordneten das Vertrauen zugunsten von Privatinteressen geopfert wird, läßt sich mit unseren Vorstellungen von echtem Parlamentariergeist nicht vereinen. Um mit dem Wort Ihres Herrn Bürgermeisters zu sprechen, ist dieser Vertrauensbruch schlechthin ein Stück aus dem Tollhaus, zumal wir befürchten müssen, daß unser Ihnen mit dem Antrag vertrauensvoll überlassenes Geschäftszahlenmaterial ebenfalls nicht vertraulich behandelt werden wird. Was uns ferner überrascht, ist die Tatsache, daß durch diese Handlungsweise die Arbeit und das Bemühen Ihres Amtes sehr in Frage gestellt wird.

Wenn ein Abgeordneter im Schutze des Parlaments Vertrauen mißbraucht und persönliche Belange voranstellt, so handelt es sich nicht um ein Kavaliersdelikt, sondern um schwerwiegende Mißachtung parlamentarischer Grundregeln".

Ich zitiere das hier. Herr Präsident, ich werde Ihnen den Inhalt des Briefes über den Präsidenten

des Senats zuleiten. Und ich zitiere es hier als Beispiel, wie wir das Vertrauen der Wirtschaft verspielen können, wenn nicht alle die wirtschaftlichen Dinge wirklich vertraulich behandelt werden.

(Beifall bei der SPD — Glocke)

Präsident Engel: Herr Senator, wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Brinkmann beantworten?

Senator Eggers: Bitte!

Präsident Engel: Bitte, Herr Brinkmann!

Abg. **Brinkmann** (SPD): Herr Senator Eggers, könnten Sie mir sagen, welche fünf Mitglieder zu diesem Ausschuß gehören?

Senator Eggers: Ich möchte hier davon absehen. Ich teile es offiziell dem Präsidium der Bürgerschaft mit, und es wird noch darüber gesprochen werden müssen.

Präsident Engel: Es spricht nunmehr der Abgeordnete John.

Abg. **John** (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich hätte mich in dieser wirtschaftspolitischen Debatte nicht zum Wort gemeldet, wenn nicht das Thema Universität gefallen wäre, und ich glaube, man kann die Äußerungen des Herrn Kollegen Brouwer zu diesem Punkt nicht unwidersprochen im Raume stehen lassen.

Herr Kollege Brouwer, wenn ich Sie richtig verstanden habe —

(Abg. Fichtner [NPD]: Sicher nicht! — Abg v. Groeling-Müller [FDP]: Es war auch schwer zu verstehen!)

sind Sie Wahrsager, Herr Kollege? —, sind Sie der Auffasung, daß Bremen zwar einen idealen Standort im nordwestdeutschen Raum für eine Universität darstellt, daß aber, wenn hier eine Universität errichtet würde, möglicherweise darunter die Probleme, die hier heute diskutiert werden, leiden könnten, nämlich Industrieansiedlung und alles, was damit zusammenhängt.

Meine Damen und Herren, wer die Bemühungen dieses Hohen Hauses und des Senats in den vergangenen fünf Jahren auf dem Gebiet einer Universitätsgründung verfolgt hat, der wird festgestellt haben, daß niemals die Alternative aufgestellt wurde, entweder das eine oder das andere, sondern daß man nur sagen kann, das eine tun und das andere nicht lassen.

(Abg. Vorsatz [NPD]: Mit dem Bund zusammen! — Abg. v. Groeling-Müller [FDP]: Die verstehen nichts von Infrastruktur, das ist ein Fremdwort!)

Herr Kollege Vorsatz, ich bin ja noch nicht fertig mit diesen Dingen.

Meine Damen und Herren, ich habe wiederholt in diesem Hohen Hause ausgeführt, daß eine Ehe zwischen Wissenschaft, Handel, Wirtschaft, Industrie und Verkehr genau wie in anderen Hansestädten für Bremen sicher gut wäre für die Zukunft, und in diesem Sinne, glaube ich, muß man auch alle Bemühungen, die in den vergangenen fünf Jahren zu der Gründung einer Universität unternommen worden sind, wohl sehen, Herr Kollege Brouwer. Ich stimme Ihnen zu, daß Bremen niemals allein eine solche Universität bezahlen kann, weder die Gründung noch die Unterhaltung, ich muß Ihnen aber auch sagen, Herr Kollege Brouwer, ich kenne weder in der letzten Legislturperiode noch in dieser Legislaturperiode keinen verantwortungsbewußten Politiker aus diesem Hohen Hause oder aus dem Senat, der der Meinung gewesen wäre, daß Bremen eine solche Universität etwa allein bezahlen könne.

(Abg. Brouwer [NPD]: Das wollte ich auch gar nicht sagen!)

Ich unterstelle Ihnen das nicht, ich stelle das hier nur fest, Herr Kollege Brouwer. Ich bin mit Ihnen der Meinung, Herr Kollege Brouwer, nach wie vor der Meinung, daß es ein wahnwitziges Unterfangen wäre, wollte Bremen das etwa tun. Wir werden auf diesem Weg zur Universität, meine Damen und Herren, sicher noch einige nicht ganz einfache Schritte zurückzulegen haben. Aber ich möchte im Interesse der Universität zu Bremen, die hoffentlich etwa zum Wintersemester 1972/73, etwa zu diesem Zeitpunkt, ihre Pforten öffnen wird — —

(Abg. Dr. Sieling [CDU]: Zum Thema! — Glocke)

Präsident Engel: Herr Abgeordneter John, wenn ich mich nicht irre, sprechen wir im Augenblick über Wirtschaftsfragen, nicht über die Universität. Da ich Sie nun einmal unterbrochen habe: Sind Sie bereit, eine Frage des Abgeordneten Ströh zu beantworten?

Abg. **John** (FDP): Sehr gern, Herr Präsident!

Präsident Engel: Bitte, Herr Ströh!

Abg. **Ströh** (SPD): Herr Präsident, durch Ihr Dazwischenschalten kann ich mir die Frage ersparen.

Abg. **John** (FDP): Meine Damen und Herren, ich bedanke mich für diese Hinweise! Ich habe vorhin ausgeführt, daß ich nur deshalb darauf gekommen bin, weil hier die Alternative Wirtschaftspolitik und Universität — jedenfalls so wie ich es verstanden habe, Herr Kollege Brouwer — aufgestellt worden ist. Ich sehe diese Alternative nicht, sondern ich muß noch einmal wiederholen: Das sind Dinge, die zusammengehören, und ich meine, daß Universität, Wirtschaft, Handel und Verkehr, vor allem, wenn Sie davon ausgehen, Herr Kollege Brouwer, daß die Wissenschaft für diese Bereiche, über die wir heute diskutieren, eine immer breitere Basis in der Zukunft abgegeben wird, zusammengehören.

Ich will es zu diesem Punkt damit bewenden lassen und zu dem letzten, was Herr Senator Eggers

ausführte, eine ganz kurze Bemerkung noch machen: Ich bin vor kurzem durch eine Interessengemeinschaft des Fach- und Einzelhandels im Bremer Westen, genauer gesagt, in Gröpelingen, mit einigen Kollegen dieses Hauses zu einer Sitzung eingeladen worden. Wir haben uns dort über Probleme dieser mittelständischen Wirtschaftskreise unterhalten, und wenige Tage danach hat mich der Vorsitzende dieser Vereinigung in ziemlich großer Aufregung angerufen und mir mitgeteilt, das stünde bevor, was hier eben von Herrn Senator Eggers in dem Brief zitiert wurde, und es wären also schon irgendwelche Beschlüsse gefaßt worden. Ich konnte dem Herrn, dem Vorsitzenden dieser Vereinigung, darauf keine Auskunft geben, weil ich erstens diesem Ausschuß nicht angehöre und zweitens die Zusammenhänge nicht kannte.

Ich würde es mit Herrn Senator Eggers im Interesse des Ansehens des Parlaments bedauern, wenn die Vertraulichkeit solcher Sitzungen gebrochen würde. Ich habe volles Verständnis dafür — das klang auch schon heute in den Ausführungen von Herrn Kollegen Koschek an —, daß diese mittelständischen Wirtschaftskreise Sorgen um ihre Existenz haben.

(Senator Eggers: Das ist ein anderes Thema!)

Das ist ein anderes Thema, Herr Senator! Auch da stimme mich Ihnen zu! Aber ich meine, wenn es eine Vertraulichkeit gibt, dann wären wir alle gut beraten und sogar verpflichtet, meine Damen und Herren, diese Vertraulichkeit zu wahren. Ich glaube, sonst braucht man sich über eine sachliche parlamentarische Arbeit nicht mehr zu unterhalten.

Präsident Engel: Das Wort hat nunmehr der Abgeordnete Dr. Klink.

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wirtschaftsförderung und Industrieansiedlung sind in einer freiheitlichen Marktwirtschaft, in der wir leben, sicher ein Problem, und die Dinge wären einfacher in einer Wirtschaftsgesellschaft, die nicht die freie Marktwirtschaft hat. Wir bekennen uns zur freien Marktwirtschaft. Das heißt, bei der Ansiedlung

(Beifall bei der CDU — Abg. Ströh [SPD]: Ist Ihnen das neu?)

gehören immer zwei dazu. Einmal der Staat, und zum anderen der Ansiedlungswillige. Deswegen verstehe ich Herrn Dr. Schäfer nicht, der so tat, als könnten wir von Bremen her dekretieren, daß sich Betriebe hier ansiedeln. Wir können nur ganz bestimmte Voraussetzungen schaffen.

(Abg. Klein [CDU]: Richtig!)

Diese Voraussetzungen sind erstens, daß wir für diesen Standort werben, zweitens, daß wir Grundstücke zur Verfügung stellen, sie aufschließen — Herr Klein, da stimme ich Ihnen zu —, und drittens, daß wir geeignete finanzielle Förderungsmittel zur Verfügung stellen, soweit wir in der Lage sind und soweit es uns erlaubt ist nach dem Gesetz. Auch hier sind wir ja nicht frei. Da sind es Bundesgesetze, da sind es EWG-Gesetze. Das ist unser Part, und wir meinen, dieser Part wird erfüllt. Er wird voll und ganz erfüllt.

Dann kommt der andere Part. Es gehört nämlich zur Industrieansiedlung eine Interessenidentifikation von Staat und Industrieansiedlungswilligen. Und beim Ansiedlungswilligen kommt die Überlegung, welche standortbildenden Faktoren sind für ihn so attraktiv, daß Bremen eben der Ort ist. Das ist ja die eigentliche Aufgabe des Unternehmers, daß er zu der günstigsten Kombination der Produktionsfaktoren kommt. Das hat nichts mit unseren schönen blauen Augen zu tun oder mit unserer schönen Gegend, sondern das ist eine ganz scharfe, nüchterne Rechnung. Und dann sind dies Fragen wie zum Beispiel die Verkehrslage.

Meine Damen und Herren, wie war es denn in den Rhein-Schelde-Häfen? Da hat doch die Industriealisierungswelle Ende der fünfziger, Anfang der sechziger Jahre begonnen. Das war in einer Zeit, als beispielsweise der norddeutsche Raum verkehrspolitisch fast noch völlig ohne Anschluß war. Und die Frage der Verkehrsinfrastruktur ist doch etwas ganz Entscheidendes für die Ansiedlung von Industriebetrieben. Das heißt, der Mangel der Verkehrserschließung hat uns davon abgehalten, daß wir mitwirken konnten, daß wir mit einbezogen werden konnten in vollem Umfang, ich sage, in vollem Umfang bei der Industriealisierungswelle der Küste, wie es sonst üblich war. Und Sie wissen, wo hier die Verantwortlichkeiten liegen für die Erschließung der Verkehrsinfrastruktur.

Wir haben diese Fragen in diesem Hause immer wieder angesprochen und haben uns bitter beklagt, daß die Elektrifizierung der Bundesbahn, daß der Autobahnanschluß, daß die Binnenwasserstraßen von uns letzten Endes mit finanziert werden mußten. So haben wir Jahre verloren, die den norddeutschen Raum für Industrieansiedlung nicht gerade begünstigt haben. Gottlob muß man sagen, heute haben wir diese Durststrecke überwunden. Seit 1966 hat sich die Verkehrsanbindung wesentlich gebessert.

(Abg. Ströh [SPD]: Leber! — Abg. Sagner [CDU]: Das hat unser Minister aber geplant!)

Nur, diese Zeit hat Folgen, und diese Folgen diskutieren wir heute. Hier ist ein entscheidender Wettbewerbsnachteil der Küste in dieser entscheidenden Zeit der Inustriealisierung entstanden. Ich glaube, das müssen wir sehr deutlich sehen, und wir wollen hier nicht die Verantwortlichkeiten so deutlich ansprechen, denn dann würden wir sehr schnell in eine lebhafte Debatte kommen.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Frage des Abgeordneten Klein beantworten?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Ja, bitte sehr!

Präsident Engel: Bitte, Herr Klein!

Abg. **Klein** (CDU): Herr Kollege, sind Sie nicht mit uns der Meinung, daß der mögliche Mangel einer zu späten hinreichenden Verkehrsanbindung doch nicht den gegenwärtigen Mangel einer hinreichenden Vorerschließung entschuldigt?

(Widerspruch bei der SPD)

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Wir unterhalten uns über das Verhältnis zu Amsterdam und Rotterdam, und hier haben wir ein unterschiedliches Gefälle, das mit dieser Zeit entscheidend zusammenhängt. Wir haben, und das hat Ihnen Herr Senator Eggers ja sehr deutlich gesagt — Sie sind ja leider nicht Mitglied der Wirtschaftsdeputation, insofern sehe ich es Ihnen nach, wenn Sie die Detailkenntnisse nicht haben —, wir haben in Bremen erschlossenes Industriegelände. Bitte, erkundigen Sie sich bei den Mitgliedern der Wirtschaftsdeputation Ihrer Fraktion.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Dr. Sieling beantworten?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Ja, bitte sehr!

Präsident Engel: Bitte, Herr Dr. Sieling!

Abg. **Dr. Sieling** (CDU): Herr Dr. Klink, ist Ihnen bekannt, daß der Vorwurf gerade aus der Handelskammer kommt, daß bei den großen Industriekonzernen bereits vor sieben Jahren laufend werbende Besuche gemacht worden sind von seiten der Rhein-Schelde-Häfen und deren Verwaltungen, während man beklagt, daß von Bremen in den Jahren sich noch niemand hat sehen lassen?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Herr Dr. Sieling, ich muß Sie auf den Jahresbericht der Handelskammer aus dem Jahr 1968 verweisen, wo ein ausdrückliches, ich hätte fast gesagt, Lob für die bremische Verwaltung ausgesprochen wird für die Erschließung von Industrieflächen, für die Schaffung der Voraussetzungen für die Verbesserung unserer Wirtschaftsstruktur. Ich würde Sie auf diesen Bericht der Handelskammer verweisen.

Ich möchte jetzt auf einen zweiten Punkt zu sprechen kommen, und zwar den, den Herr Abgeordneter Koschek angesprochen hat. Herr Abgeordneter Koschek hat gesagt — —

(Glocke)

Präsident Engel: Bevor Sie anfangen, frage ich Sie, ob Sie eine Frage des Abgeordneten Dr. Schäfer beantworten wollen.

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Ja, bitte!

Präsident Engel: Bitte, Herr Dr. Schäfer!

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Herr Dr. Klink, sind Sie mit mir der Meinung, daß zum Beispiel Antwerpen bei dem Beginn der Erschließung 1956 schon so gut angeschlossen war, wie man es heute wahrhaben will?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Ich bin der Meinung, wir hatten dort die Elektrifizierung der Bundesbahn beiderseitig des Rheins, wir hatten von deutscher Seite und von holländischer Seite den Autobahnanschluß da, es waren die Voraussetzungen geschaffen zumindest so nahe in der Planung, daß man als Realität davon ausgehen konnte. Leider im norddeutschen Raum nicht. Das ist ja ein bekannter Tatbestand.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, es wurde vorhin gesagt, wir befassen uns mit Industrieansiedlung, und weil ein Betrieb nicht zur Industrie gehört, sondern zum Dienstleistungsbereich, deswegen sollte man hier keine Förderung vornehmen. Das sehe ich als ein sehr großes Problem an, meine Damen und Herren, und deswegen würde ich lieber das Wort „Wirtschaftsförderung" statt „Industrieansiedlung" verwenden, denn wir sind eine Hafenstadt, eine Außenhandelsstadt.

Das sehen Sie vielleicht sehr deutlich, wenn Sie einmal das Bruttosozialprodukt mit 8,4 Milliarden DM zugrunde legen, daß davon 20 Prozent auf den Dienstleistungsbereich, 40 Prozent auf den Bereich Handel und Verkehr und 40 Prozent auf die Industrie entfallen. Das heißt, wir sind im Bundesdurchschnitt unterindustrialisiert, denn im Bundesdurchschnitt ist der Bereich Industrie 50 Prozent. Aber der Bereich Handel und Verkehr ist doppelt so stark als im Bundesgebiet. Und das muß auch wohl so sein, denn wir sind ja eine Hafen- und Handelsstadt, und wir werden es doch niemals schaffen, daß wir die Industrie so stark machen wie im übrigen Bundesgebiet. Wenn wir das tun, geben wir unseren Charakter als Hafen- und Außenhandelsstadt auf, und ich glaube, das will doch wohl keiner von Ihnen.

(Abg. K l e i n [CDU]: Das will wohl keiner!)

Aber selbstverständlich!

Dann müssen Sie sich einmal mit der Sozialproduktrechnung befassen. Aus diesem Grunde meine ich — und das geschieht auch laufend in der Wirtschaftsdeputation —, daß wir beispielsweise auch Betriebe aus dem Verkehrssektor mit in die Förderung einbeziehen müssen. Und das ist so völlig in der Ordnung, denn das ist unsere Aufgabe in einer Hafen- und Außenhandelsstadt, daß wir nicht nur die Industrie, sondern auch die sonstigen hafengebundenen Wirtschaftszweige fördern.

(Glocke)

Präsident Engel: Wollen Sie eine weitere Frage des Abgeordneten Dr. Schäfer beantworten?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Bitte sehr!

Präsident Engel: Bitte, Herr Dr. Schäfer!

Abg. **Dr. Schäfer** (CDU): Herr Klink, sind Sie mit mir der Meinung, daß wir doch das Verhältnis, wie es in Hamburg anliegt, auch anstreben könnten, das Verhältnis Industrie zu Handel, Gewerbe?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Herr Dr. Schäfer, Sie sind schlecht informiert. Hamburg hat das gleiche Verhältnis wie wir.

(Senator Eggers: Genau das gleiche!)

Das ist ja eben das Kennzeichen einer Hafen- und Außenhandelsstadt, Herr Dr. Schäfer, da beißt keine Maus einen Faden davon ab! Wir haben diese besondere Struktur, und als Hafenstadt werden wir immer dem Verkehrsbereich ein stärkeres Gewicht einräumen müssen. Es ist doch eine Frage der reinen Arithmetik, wenn wir ein stärkeres Gewicht im Verkehrsbereich haben, daß wir dann im Industriebereich niemals den Anfall erreichen können, der im Bundesgebiet da ist. Deswegen sind wir Hafen- und Außenhandelsstadt.

Mir tut es leid, daß Sie diese Grundbegriffe der bremischen Wirtschaft noch nicht gesehen haben.

(Beifall bei der SPD)

Aber wir können uns ja einmal in einer Deputationssitzung darüber unterhalten.

Noch ein Wort zur Energiepolitik, und hier möchte ich zu Frau Förster etwas sagen. Wenn ich Frau Förster richtig verstanden habe, wollte sie wohl zum Ausdruck bringen, daß die Energiepreise für die Industrie bei uns wohl nicht so günstig wären. Dieser These möchte ich widersprechen.

(Abg. Sagner [CDU]: Hat sie nicht gesagt!)

Oder es wurde gesagt, man könnte es billiger machen als es ist. Das kann ich doch so deuten, daß sie also zu hoch liegen.

(Zurufe von der CDU)

Aber ich weiß nicht, ob ich noch richtig verstehen kann, was damit gemeint ist.

Ich möchte dieser These widersprechen. Ich habe diese Dinge mehrfach geprüft, und soweit mir Unterlagen zugängig sind — und ich habe mir eine Reihe Unterlagen beschafft —, möchte ich sagen, stimmt die These nicht. Ich weiß aber, daß diese These von unserer Konkurrenz verbreitet wird, und ich möchte bitten, daß man nicht ungeprüft die Argumente unserer Konkurrenz in Bremen verwendet, insbesondere nicht in diesem Hause.

(Beifall bei der SPD)

Nun zu den Zahlen, die Herr Dr. Schäfer zum Bruttosozialprodukt gebracht hat.

(Glocke)

Präsident Engel: Wiederum, ehe Sie anfangen: Wollen Sie eine Frage der Abgeordneten Frau Förster beantworten?

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Bitte sehr, Frau Förster!

Präsident Engel: Bitte, Frau Förster!

Abg. Ingeborg **Förster** (CDU): Herr Dr. Klink, mich würde einmal interessieren, wer unsere Konkurrenz ist? Ich weiß es nicht! Ich habe Zahlen, aber nicht von unserer Konkurrenz.

Abg. **Dr. Klink** (SPD): Frau Förster, ich glaube, diese Dinge werden wir lieber einmal unter vier Augen besprechen.

(Oho-Rufe und Heiterkeit)

Herr Klein, wenn Sie Wert darauf legen, werde ich Sie in das Gespräch mit einbeziehen.

(Abg. Ströh [SPD]: Das ist aber ein Angebot!)

Nun, ich glaube, Frau Förster hat es durchaus verstanden.

Herr Dr. Schäfer hat zum Sozialprodukt einiges gesagt und hat den Eindruck erweckt, als würden wir in der realen Steigerungsrate so ziemlich am Schluß im gesamten Bundesgebiet liegen. Herr Dr. Schäfer, ich weiß nicht, wieweit Sie sich mit diesen Fragen befaßt haben. Ich habe hier eine Untersuchung über die Wirtschaftsstruktur Bremens vor mir liegen, und ich möchte nur zwei Sätze daraus entnehmen. Daraus geht hervor — das ist eine Untersuchung des Bremer Ausschusses für Wirtschaftsforschung —, daß im Jahr 1967 das Bremer Bruttosozialprodukt 7,8 Milliarden DM betrug. Im Jahr 1968 ist es auf 8,4 Milliarden DM angestiegen. Und da heißt es: Damit erreichte Bremen einen Anteil am Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik von 1,6 Prozent. Bei einem Anteil Bremens an der Bevölkerung der Bundesrepublik von nur 1,3 Prozent lag das Bruttoinlandsprodukt Bremens pro Kopf der Bevölkerung — und so weiter — wesentlich höher.

Das heißt also, wir bringen eine größeren Anteil, als wir Bevölkerung haben, beim Bruttosozialprodukt ein. Und ich kann Ihnen eine zweite Zahl geben: Wenn Sie sich einmal das Bruttosozialprodukt pro Kopf der Bevölkerung ansehen, dann entfiel in Bremen auf den Kopf der Bevölkerung ein Anteil von 10 374 DM.

(Abg. Sagner [CDU]: Es kommt darauf an, welche Seite man sieht!)

10 374 DM pro Kopf der Bevölkerung! Im Bundesdurchschnitt 8090! Das heißt, wir sind am zweitbesten im gesamten Bundesgebiet. Gleich hinter Hamburg stehen wir da!

(Abg. Ströh [SPD]: Hört, hört! — Senator Eggers: Hamburg und Bremen liegen an der Spitze!)

Ich weiß nicht, wie Sie daraus solche Kassandrarufe folgern und hier einen solchen Wirtschaftspessimismus in die Welt setzen wollen.

Ein Letztes, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es wurde viel von den standortbildenden Faktoren gesprochen und gesagt, wir sollten diese Faktoren besser nutzen, und die CDU hat immer wieder gesagt: Auf das Wesentliche wurde heute ja gar nicht eingegangen, nämlich die hafengebundene Industrie.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn ich mir einmal unsere Industrie ansehe, dann würde ich sagen, ist unsere Industrie hafengebunden. Entweder haben wir sehr eng mit dem Hafen verbundene Industrie, das ist die Schiffbauindustrie, oder wir haben import- und exportorientierte Industrie in Bremen. Das heißt, es ist doch kein Zufall, daß wir beispielsweise in Bremen ein so starkes Gewicht in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie haben. Das ist eine echt hafengebundene Industrie! Oder es ist doch kein Zufall, daß wir, obwohl wir einen geringeren Anteil bei der Industrie haben, bei der Investitionsgüterindustrie viel stärker sind als im Bundesdurchschnitt, weil hier eben die Exportorientierung da ist.

Ich würde also davor warnen, immer nur zu meinen, hafengebundene Industrie ist Chemie und ist die Ölindustrie und dabei zu übersehen, daß die Industrie, die hier in Bremen ist und die von uns seit Jahren gefördert wird, hafengebundene Industrie ist. Ich glaube also, daß wir durchaus unseren Standortvorteil heute schon sehr klar sehen, ihn ausbauen und ihn auch nutzen. Man sollte nur nicht meinen, daß es außer Chemie und Ölindustrie sonst keine hafengebundene Industrie gibt.

(Beifall bei SPD und FDP)

Präsident Engel: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Mitteilung des Senats Kenntnis.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag) vom 30. September 1969:
Familienzusatzdarlehen für Altbauten
(Drucksachenabteilung I Nr. 79)

Die Bürgerschaft (Landtag) hat in ihrer 25. Sitzung am 21. Mai 1969 einen Antrag, der sich mit Familienzusatzdarlehen für Altbauten beschäftigte, an die Deputation für das Bauwesen und an die Finanzdeputation zur Beratung und Berichterstattung bis zum 15. Oktober 1969 überwiesen.

In seiner Mitteilung vom 30. September 1969 übermittelt der Senat einen Zwischenbericht der Deputation für das Bauwesen, wonach zur Vertiefung der Erörterung dieses Problems das Ergebnis einer Länderumfrage abgewartet werden soll. Aus diesem Grunde bittet die Deputation für das Bauwesen darum, damit einverstanden zu sein, daß der erbetene Bericht zu einer späteren Sitzung vorgelegt wird.

Ich nehme an, daß das Haus mit der Verlängerung des Termins einverstanden ist.

Ich höre keinen Widerspruch. — Das ist beschlossen.

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Mitteilung des Senats Kenntnis.

Bericht Nr. 4 des Petitionsausschusses
(Drucksachenabteilung III Nr. 12)

Der Petitionsausschuß legt den Bericht Nr. 4 vor und bittet darum, über die Petitionen wie empfohlen zu beschließen.

Die Beratung ist eröffnet.

Das Wort hat der Abgeordnete Klemmer als Berichterstatter des Ausschusses.

Abg. **Klemmer:** Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ehe ich formal den Antrag zur Beschlußfassung stelle, darf ich mich eines Auftrags des Petitionsausschusses entledigen, einer Bitte quasi, die ich beim letzten Mal bei der Berichterstattung hier bereits geäußert habe.

Aus gegebener Veranlassung bitten alle Mitglieder des Petitionsausschusses die Damen und Herren des Hohen Hauses noch einmal, eingehende an sie direkt gerichtete Petitionen an den Petitionsausschuß abzugeben. Wir werden alle insbesondere auf dem Sektor Strafvollzug mehr als strapaziert, und im Sinne einer Übersichtlichkeit und einheitlichen Bearbeitung bitten alle Mitglieder des Petitionsausschusses, die Petitionen, die Ihnen zugegangen sind, dem Ausschuß zuzuleiten. Das ist unsere Bitte.

Ich darf jetzt beantragen, daß der vorliegende vierte Bericht des Petitionsausschusses zu den Petitionen Land in der vorgelegten Form beschlossen wird.

Präsident Engel: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wer der Behandlung der Petitionen wie empfohlen zustimmen möchte, den bitte ich, sich zu erheben. — Die Bürgerschaft (Landtag) beschließt entsprechend.

(Einstimmig)

Antrag: Mißtrauensantrag gegen Senator Speckmann
(Drucksachenabteilung II Nr. 266)

Dazu Frau Bürgermeister Mevissen.

Der Antrag ist unterzeichnet von dem Abgeordneten Dr. Sieling und CDU-Fraktion. Er liegt den Abgeordneten vor und hat folgenden Wortlaut:

„Die Bürgerschaft (Landtag) wolle beschließen:

Die Bürgerschaft entzieht dem Senator Rolf Speckmann das Vertrauen, weil er den von zwei Abgeordneten der Regierungskoalition vor der Öffentlichkeit erhobenen Vorwurf, unwahre Aussagen in bezug auf sein Wirken als Finanzsenator bezw. als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Grundstücksgesellschaft Weser gemacht zu haben, über Wochen nicht entkräftet und dadurch nicht nur sich selbst, sondern den Gesamtsenat in nicht zu vertretender Weise belastet hat."

Ich stelle fest, daß der Antrag die nach Artikel 110 Absatz 2 der Landesverfassung notwendige Unterstützung von mindestens einem Viertel der gesetzlichen Mitgliederzahl der Bürgerschaft hat.

Die Beratung ist eröffnet.

Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Sieling.

Abg. **Dr. Sieling** (CDU): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Die CDU-Fraktion hat den Ihnen vorliegenden Mißtrauensantrag gegen den Finanzsenator eingebracht, weil sie der Meinung ist, daß es unabhängig von den materiellen Feststellungen, die allein der parlamentarische Untersuchungsausschuß zu treffen hat, nicht tragbar ist, wenn ein amtierender Senator den Vorworf der Lüge, noch dazu, wenn dieser Vorwurf von Mitgliedern der Regierungskoalition erhoben worden ist, nicht sofort in überzeugender Weise entkräftet oder gar in vollem Umfang widerlegt.

Inzwischen hat sich herausgestellt, daß die Fraktionen der Regierungskoalition nicht bereit sind, über den Mißtrauensantrag allein aufgrund des von uns herangezogenen äußeren Sachverhalts zu debattieren, sondern daß sie in die inneren materiellen Zusammenhänge einzusteigen beabsichtigen.

(Abg. Fichtner [NPD]: Hört, hört! — Zurufe von der SPD)

Ich beziehe mich auf Gespräche, die ich mit Mitgliedern der anderen Fraktionen geführt habe.

(Erneute Zurufe von der SPD)

Da dieser materielle Sachverhalt, der den Vorwürfen der Koalitionsabgeordneten gegen den Finanzsenator zugrunde liegt, durch den parlamentarischen Untersuchungsausschuß eingehend zu klären sein wird, besteht die Gefahr, daß eine solche in die Materie gehende Debatte in der Bremischen Bürgerschaft den parlamentarischen Untersuchungsausschuß präjudizieren würde

(Abg. John [FDP]: Das ist ja Dialektik! — Heftiger Widerspruch bei der SPD)

und damit die dem Ausschuß angehörenden Mitglieder dieses Hohen Hauses in Gewissenskonflikte gebracht werden könnten.

(Abg. John [FDP]: Erst jetzt? — Erregte Zurufe von der SPD)

Aus diesem Grunde glaubt die CDU-Fraktion, eine solche Debatte zur Zeit vermeiden zu sollen.

(Erneuter Widerspruch und erregte Zurufe von SPD und FDP)

Da andererseits die Fraktionen der Regierungskoalition zu erkennen gegeben haben,

(Abg. Kähler [SPD]: Blamabel!)

daß sie nicht bereit sind, Debatte und Abstimmung über den Mißtrauensantrag bis zum Vorliegen der Ermittlungsergebnisse des parlamentarischen Untersuchungsausschusses auszusetzen,

(Erneute Zurufe von der SPD — Abg. Stäcker [SPD]: Zur Geschäftsordnung!)

haben wir abgewogen, das unserem Antrag zugrunde liegende Material dem parlamentarischen Untersuchungsausschuß zugängig zu machen und den vorliegenden Antrag zurückzuziehen.

(Abg. John [FDP]: Ein Damoklesschwert!)

Ein solches Vorgehen, meine Damen und Herren, ändert naturgemäß nichts an unserer Beurteilung des dem Antrag zugrunde liegenden äußeren Sachverhalts. Dieses Vorgehen ergibt sich allein aus den soeben geschilderten Gründen und enthält daher auch keinerlei vorweggenommene Wertungen des inneren materiellen Sachverhalts weder nach der einen noch nach der anderen Seite.

(Widerspruch bei SPD und FDP)

Unser Vorgehen erfolgt im Interesse der Erhaltung der Arbeitsfähigkeit des parlamentarischen Untersuchungsausschusses,

(Zuruf von der SPD: Das hätten Sie vorher wissen müssen!)

der in seinem Bestreben nach der Wahrheitsfindung auf keinen Fall gestört werden soll.

(Abg John [FDP]: Sie haben ihn doch gestört!)

Aufgrund der aufgezeigten Überlegungen meiner politischen Freunde ziehe ich den vorliegenden Antrag im Namen meiner Fraktion zurück. — Ich danke Ihnen!

(Beifall bei der CDU — Zurufe von der SPD — Abg. Stäcker [SPD]: Zur Geschäftsordnung!)

Präsident Engel: Der Antrag ist zurückgezogen. Daher findet keine Sachdebatte über den Antrag statt.

Zur Geschäftsordnung hat der Abgeordnete Stäcker das Wort.

Herr Stäcker, ich darf auf die Bestimmungen der Geschäftsordnung aufmerksam machen: Sie können in Ihren Ausführungen lediglich den Geschäftsplan behandeln, und Ihre Redezeit beträgt fünf Minuten.

Abg. **Stäcker** (SPD): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Für die SPD-Fraktion habe ich im Rahmen der Geschäftsordnung folgende Erklärung abzugeben:

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion hält das Vorgehen der CDU-Fraktion, den Mißtrauensantrag zu begründen und ihn gleichzeitig zurückzuziehen, für nicht mit den Regeln des politischen Anstands vereinbar,

(Stürmischer Beifall bei der SPD und FDP)

wie überhaupt der ganze Antrag unüberlegt, unqualifiziert und unfair ist.

Unüberlegt wegen der fatalen Situation, in die man die eigenen Ausschußmitglieder der CDU gebracht hat, unqualifiziert, weil nicht nur dieser Mißtrauensantrag, sondern die Absicht der CDU überhaupt besteht, weitere Senatoren nacheinander abschießen zu wollen. Unfair deshalb,

(Abg. Filzen [CDU]: Gehört das zur Geschäftsordnung? — Abg. Böhrnsen [SPD]: Das gehört zur Geschäftsordnung!)

weil es außer im Rahmen der Geschäftsordnung keine Möglichkeit für die anderen Fraktionen gibt, dazu im einzelnen Stellung zu nehmen.

(Abg. Gisela Müller-Wolff [SPD]: Eben! — Abg. John [FDP]: Sehr richtig!)

Die SPD-Fraktion hält diese Art und Weise für eine schwere Belastung der Arbeit des Untersuchungsausschusses. Die SPD-Fraktion fordert die CDU auf, sich weiterer derartiger Anträge solange zu enthalten, bis der abschließende Bericht des Untersuchungsausschusses vorliegt. Bei einem anderen Verhalten der CDU-Fraktion bestehen sonst bei der SPD ernste Zweifel an der objektiven Weiterbehandlung des Ausschußauftrags.

(Abg. Vorsatz [NPD]: Ist das zur Geschäftsordnung?)

Sollte das der Fall sein, wird die SPD-Fraktion sich dann gezwungen sehen, ernsthafte Konsequenzen für die parlamentarische Zusammenarbeit zu ziehen.

Auch eine oppositionelle Haltung im Parlament darf nicht die demokratischen Spielregeln gefährden, ohne das Ansehen des Parlaments generell und das der Bremischen Bürgerschaft insbesondere herabzusetzen. Die CDU-Fraktion hat dem Parlament und sich selbst mit diesem Antrag einen schlechten, einen sehr schlechten Dienst erwiesen.

(Stürmischer, langanhaltender Beifall bei SPD und FDP)

Präsident Engel: Frau Bürgermeister Mevissen, Sie hatten sich zum Wort gemeldet, auch im Rahmen der Geschäftsordnung. Ich bedauere außerordentlich, Sie abschlägig bescheiden zu müssen, weil die Beteiligung an einer Geschäftsordnungsdebatte nur den Mitgliedern des Hauses zusteht.

(Bürgermeister Annemarie Mevissen: Herr Präsident, ich respektiere diese Ihre Belehrung selbstverständlich. Es tut mir außerordentlich leid, daß ich hierzu für den Senat nicht sprechen kann!)

Mir genau so, Frau Bürgermeister!

(Abg. Klein [CDU]: Sie dürfen doch persönliche Erklärungen abgeben, Frau Bürgermeister!)

Das Wort zur Geschäftsordnung hat nunmehr der Abgeordnete Ostendorff.

Abg. **Ostendorff** (FDP): Herr Präsident! Ich darf zunächst rekapitulieren, daß meine Ausführungen die Dauer von fünf Minuten nicht überschreiten dürfen, daß ich mich nur auf die geschäftsordnungsmäßige Behandlung des zur Verhandlung stehenden Gegenstandes beziehen darf.

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Der zur Verhandlung stehende Gegenstand ist ein Senator, zudem ein FDP-Senator.

(Abg. Filzen [CDU]: Als Gegenstand können Sie ihn aber nicht bezeichnen!)

Darauf darf ich mich geschäftsordnungsmäßig beziehen. Diesem FDP-Senator ist ein wahrlich unbegründeter Mißtrauensantrag entgegengestellt worden. Die Fraktion der FDP empfindet es als nur logisch oder hätte es als nur logisch empfunden, wenn dieser Mißtrauensantrag ebenso unbegründet zurückgezogen worden wäre.

(Beifall bei FDP und SPD — Abg. Brinkmann [SPD]: Da hätte man ja fair sein können!)

Die Geschäftsordnung legt uns gewisse Fesseln an. Es ist einmalig, seit ich diesem Parlament angehöre, daß in dieser Art und Weise eine Begründung gegeben wird, und den anderen Fraktionen nicht die Gelegenheit gegeben wird, eine Gegenbegründung zu geben.

Es bleibt nur die Frage — jetzt kommt gleich der Ordnungsruf —: Was soll's? Ich will nicht die Deu-

tung geben, daß vor der Wahl dieser Antrag als Wahlkampfbombe gedacht war.

(Abg. Stäcker [SPD]: War es aber!)

Sagen wir doch ganz schlicht: Es war ein Wurfgeschoß älterer Bauart, etwa Modell 51, es war ein Bumerang, der genau dahin zurückkommen wird, von wo er abgefeuert worden ist.

(Starker, langanhaltender Beifall bei FDP und SPD)

Präsident Engel: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Meine Damen und Herren, damit sind wir am Ende der Tagesordnung der Bürgerschaft (Landtag).

Ich danke den Vertretern des Senats und schließe die Sitzung.

(Schluß der Sitzung: 19.18 Uhr)

Druck: Hans Krohn, Bremen