



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 79. Sitzung

am Mittwoch, dem 9. März 2022, 9:30 Uhr,
im Plenarsaal des Landtags

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	Vorsitzender
Klaus Jensen (CDU)	
Lukas Kilian (CDU)	
Peer Knöfler (CDU)	i. V. von Andreas Hein
Thomas Hölck (SPD)	
Kerstin Metzner (SPD)	
Regina Poersch (SPD)	i. V. von Kai Vogel
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Kay Richert (FDP)	

Weitere Abgeordnete

Stefan Bolln (SPD)
Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

Fehlende Abgeordnete

Hartmut Hamerich (CDU)
Christian Dirschauer (SSW)

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

Tagesordnung:		Seite
1.	Bericht der Landesregierung über die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die schleswig-holsteinische Wirtschaft	4
	Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Umdruck 19/7279	
2.	Bericht der Landesregierung über die verschiedenen Abgaben- und Gebührenordnungen der Wasserstraßen in Schleswig-Holstein sowie über die Tarifstrukturen von Hafengebühren	11
	Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Umdruck 19/7140	
3.	Quo vadis Schleswig-Holstein-Tourismus?	14
	Bericht der Landesregierung Drucksache 19/3454	
4.	Fachgespräch zum Thema „Klimaneutraler Schiffsverkehr“	17
	ThyssenKrupp Marine Systems, Kiel Dr. Luis Alejandro Orellano, Chief Operating Officer, Peter Hauschildt, Richard-Alexander Hub Scandlines Deutschland GmbH, Heiko Kähler, Geschäftsführer, Marko Möller, Manager Special Projects Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM), Dr. Reinhard Lüken, Hauptgeschäftsführer	
5.	Verschiedenes	25

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die Sitzung um 9:40 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss einstimmig die Tagesordnung in der vorstehenden Fassung.

1. Bericht der Landesregierung über die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf die schleswig-holsteinische Wirtschaft

Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Umdruck 19/7279](#)

Wirtschaftsminister Dr. Buchholz verurteilt die russischen Aggressionen gegen die Ukraine als Infragestellung von Grundwerten der Freiheit und Demokratie mit kriegerischen Mitteln. Die Wertegemeinschaft müsse alles versuchen, um dem Einhalt zu gebieten, und auch die Gesellschaft in Deutschland bereit zu wirtschaftlichen Opfern sein. Er danke den Unternehmerinnen und Unternehmern, die sich an die Seite der Ukrainerinnen und Ukrainer stellten.

Das Außenhandelsvolumen mit Russland liege bei 674 Millionen € (1,3 %) im Jahr 2021. Die Einfuhren hätten 0,9 % und die Ausfuhren 1,8 % des Gesamtvolumens betragen, sodass Geschäfte zwischen Schleswig-Holstein und Russland im Handelsbereich eine nachgeordnete Rolle spielten, so der Minister. Noch geringer sei das Volumen mit Blick auf die Ukraine (106 Millionen € im Jahr).

Etwa 250 Unternehmen in Schleswig-Holstein, deren Anteil am Umsatz, von Ausfuhren nach oder Einfuhren aus Russland besonders hoch sei, seien dennoch stark betroffen. Die Qualität der Lieferbeziehungen sei sehr unterschiedlich. Die Landesregierung kläre aktuell, ob es in der schleswig-holsteinischen Wirtschaft von in Russland oder der Ukraine unterbrochenen Lieferketten betroffene Unternehmen gebe. Eher noch seien Sorgen um dortige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein Thema.

Wirtschaftsminister Dr. Buchholz geht auf die Rolle von Einfuhren über Häfen, insbesondere den Hamburger Hafen, ein. Der Hafen in Lübeck werde seine Dependance in Sankt Petersburg schließen.

Ein Aspekt, der häufig vergessen werde, seien Auswirkungen auf den Logistikbereich, da LKW-Fahrer aus der Ukraine zumeist bei polnischen Firmen angestellt seien. Fielen sie aus,

würden sie in Polen von polnischen Fahrern ersetzt, die derzeit in Deutschland führen. Der Logistikbereich drohe demnach, in Schwierigkeiten zu geraten. Das Problem werde bereits in Gesprächen mit der Branche adressiert.

Ins Gewicht falle außerdem das Thema Getreide- und Düngerimporte für die Landwirtschaft in Schleswig-Holstein angesichts einer wichtigen Rolle sowohl Russlands als auch der Ukraine als Importeure in diesen Bereichen. Hier könne teilweise von Preisexplosionen die Rede sein.

Der zentrale und am stärksten betroffene Bereich sei der Energie- und Ölsektor. Es bestehe bei Energieimporten eine relativ große Abhängigkeit von Russland; Energieimporte könnten weiterhin über SWIFT abgerechnet werden, was zu öffentlichen Diskussionen führe. Demgegenüber werde die seines Erachtens schärfste Sanktionsmaßnahme und ein Hauptsanktionsziel noch nicht deutlich genug wahrgenommen, nämlich die Zentralbank und die Großbanken in Russland von ihren Devisenreserven abzuschneiden. Der Leitzins in Russland sei von 9,5 % auf 20 % hochgesetzt worden, nichtsdestotrotz verfallende der Rubel. Eine stark steigende Inflation in Russland werde kaum aufzuhalten sein.

Die Energieimporte führten zu unterschiedlichen Einschätzungen bei der Bundesregierung und in anderen Bereichen, wie schnell die Importe aus Russland zu ersetzen seien. Minister Dr. Buchholz warnt davor, vorschnell den Stopp von Energieimporten zu fordern. Die wirtschaftliche Stabilität des Landes dürfe nicht gefährdet werden. Er verstehe, dass die Bundesregierung vorerst entschieden habe, die Importe nicht zu stoppen. Klar sei indessen die Notwendigkeit, sich von Russland unabhängig zu machen. Es müsse Deutschland laut einer aktuellen Studie der Leopoldina gelingen, die Gasspeicher in der Kapazität von 275 TWh zu füllen.

Minister Dr. Buchholz geht darauf ein, dass in der letzten Woche Gespräche mit dem Bund über die Errichtung eines LNG-Importterminals in Brunsbüttel stattgefunden hätten. Das Konsortium von German LNG werde demnächst durch eine Beteiligung des Bundes durch die KfW neu aufgestellt werden. Auch RWE werde sich voraussichtlich an dem Projekt beteiligen. Das Planfeststellungsverfahren werde hoffentlich schnell voranzutreiben sein. Es handele sich um ein wichtiges Projekt im Hinblick auf die angestrebte Autarkie, das aber nicht kurzfristig wirksam würde. Das Prozedere werde schätzungsweise vier bis fünf Jahre in Anspruch nehmen, bis die Anlage in Brunsbüttel in Betrieb gehen könne, wenn alles gut und schnell vonstattengehe.

Es sei grundsätzlich ein richtiger Schritt, Fazilitäten zu schaffen, die auch jenseits fossiler Energieträger geeignet wären, Wasserstoff, etwa in Form von Ammoniak, zu importieren. Mit Brunsbüttel verfüge Schleswig-Holstein über einen strategisch wichtigen Platz der entsprechenden Importinfrastruktur.

Der Minister erwähnt das Risiko für die schleswig-holsteinische Wirtschaft im Hinblick auf Cyberattacken. Er appelliere allgemein an die Unternehmen, ihre IT-Sicherheit zu überprüfen und möglichst alles zu tun, um sich gegen solche Angriffe zu schützen, und empfehle in diesem Zusammenhang die Anlaufstelle gegen Cyberkriminalität beim Landeskriminalamt und den Servicepunkt Cybersicherheit bei der Digitalwirtschaft Schleswig-Holstein (DiWiSH).

Minister Dr. Buchholz äußert sich überzeugt davon, dass der Krieg sich durch hohe Energiepreise, gestörte Warenströme und Lieferketten erheblich auf die schleswig-holsteinische Wirtschaft auswirken werde. Belastungen ergäben sich für die Hafenwirtschaft und den Handelsbereich, in dem auch mit Insolvenzen zu rechnen sei. Darüber hinaus seien Versorgungsschwierigkeiten zu befürchten. Er halte es deshalb für richtig, über die Weiternutzung fossiler Energieträger nachzudenken. Schleswig-Holstein könne hier einen Beitrag leisten.

Herr Koopmann, der die Federführung im Bereich Internationales der IHK Schleswig-Holstein innehat, berichtet ergänzend von Signalen aus Berlin, angesichts der Schwierigkeiten bei der Energieversorgung in Bezug auf Russland keine „Entmutigungsstrategie“ zu fahren. Er beschreibt, was an Handel, beispielsweise bei Saatgut und Baustellenequipment, und Abrechnung etwa von Registrierungen noch möglich sei, obschon es sich um finale Aktivitäten handle. Es gebe Probleme bei Grenzkontrollen und der Ausstellung von Zolldokumenten. Banken befürchteten nachteilig von Sanktionen betroffen zu werden. Volksbanken und Sparkassen organisierten derzeit noch, aber absehbar weniger Überweisungen nach Russland.

Auf den Rohstoff- und Energiemärkten sei Panik zu erleben. Diese rührten nicht nur von aktuellen Engpässen her, sondern auch von Unsicherheiten durch den Wegfall langfristiger Vertragsabschlüsse im Rohstoff- und Energiesektor. Dies führe zu Andrang auf den Spotmärkten mit erheblichen Ausschlägen.

Herr Koopmann zählt Unternehmensfelder im Land auf, in denen nennenswert Außenwirtschaftsgeschäfte mit Russland betrieben worden wären, von denen nun überwiegend zu hören

gewesen sei, dass sie die Geschäfte einstellen würden (Wälzlager, Maschinenteile, Oberflächenbehandlung, Schiffselektrik, Lagerlogistik, Verbindungselemente, Armaturen, Flugzeugbetankung).

Darüber hinaus seien bereits direkte Auswirkungen des Krieges auf Schleswig-Holstein erkennbar. So beklage Port Olpenitz, durch den Weggang ukrainischer Mitarbeiter, bei der Erbringung von Dienstleistungen beeinträchtigt zu sein. Teils hätten Unternehmen auf Konflikte zwischen pro und contra Putin eingestellten russischen Mitarbeitern zu reagieren.

Am Rande geht Herr Koopmann darauf ein, dass sich Konsequenzen auch für das Handwerk in Schleswig-Holstein ergäben infolge der Gewinnung von Bitumen aus russischem Öl oder der russischen Herkunft von Baustahl. Nicht wenige Handwerker hätten vormals Arbeiten im Bereich Innenausbau für russische Kunden vorgenommen, beispielsweise für Sportboote. Er spreche kleinere Bereiche an, da sie in keiner Statistik vorkämen.

Herr Koopmann bekräftigt, dass die Logistik wegen fehlender Fahrer in Schwierigkeiten gerate. Daneben machten sich die hohen Spritpreise als Problem bereits bemerkbar.

Die Landwirtschaft treibe um, ob es noch genügend Dünger und ob es noch einen Slot für die Einsaat in Russland und der Ukraine geben werde. Ansonsten würden sich die Probleme mit den Ausschlägen auf den Getreidemärkten spätestens im Sommer und Herbst 2022 potenzieren. Ähnliches gelte für das Thema Rundholz, wenn Russland nicht mehr nach Europa liefere. Ein weiteres flächendeckendes Problem für die exportorientierte Industrie bildeten Unsicherheiten im Bereich der Wechselkurse.

In der Unternehmerschaft gebe es eine hohe Sensibilisierung für das Thema Menschenrechte, und Unternehmen entschieden, das Russlandgeschäft zu stoppen. An Hoffnungen, dieses irgendwann wieder aufnehmen zu können, knüpften sich Bedenken angesichts des Lieferkettengesetzes. Herr Koopmann stellt fest, dass die IHK zunehmend weniger und in der letzten Woche gar keine Ursprungszeugnisse in Richtung Russland mehr ausgestellt habe.

Abgeordneter Dr. Tietze geht darauf ein, dass nach seiner Lesart die Studie der Leopoldina von gestern die Auswirkungen eines Embargos, wenn Lieferungen aus Russland komplett eingestellt würden, für Europa und Deutschland gering einschätze. Er bittet um eine Einschätzung der möglichen Folgen für Schleswig-Holstein.

Herr Koopmann stellt als wichtige Aussage der Studie heraus, dass es möglich sei, bis Herbst 2022 ohne russisches Öl und Gas auszukommen. Offen bleibe, ob die ergriffenen Maßnahmen bis dahin wirkten. Durch Sanktionen seien ganz erhebliche Beträge und Anteile des Geldumlaufs für Russland eingefroren. Die derzeitigen Ausschläge auf dem Energiemarkt sprächen für eine eventuell vierstellige monatliche Heizkostenbelastung der deutschen Haushalte. Aktuell ließen sich keine gesicherten Prognosen treffen.

Minister Dr. Buchholz ergänzt, die Leopoldina habe Bedingungen definiert, unter denen ein Lieferstopp zu bewältigen wäre: dass der Staat selbst Gas einkaufe, die Speicher schnell gefüllt werden könnten und sparsam mit dem Gas umgegangen werde. Auch dürfe der nächste Winter nicht zu kalt werden. Derzeit müssten für die Einfuhr von Flüssiggas die Importterminals anderer Länder genutzt werden, die darüber auch die eigene Versorgung abwickelten. Der Minister betont die Bedeutung von genügend Autarkie ermöglichenden Rahmenbedingungen, um auch einen kalten Winter zu überstehen, und dass sich ein gemäßigter Kurs empfehle, auf dass Märkte nicht etwaigen Boykotten und Embargos mit neuen Preissteigerungen begegnen.

Abg. Bolln bittet Herr Koopmann die Befürchtung, dass die Heiz- und Energiekosten sich vervierfachen könnten, noch einmal zu erläutern. - Herr Koopmann erläutert, dass beispielsweise die Ausschläge der letzten drei Tage auf den Energiespotmärkten umgerechnet auf die Kosten pro Haushalt rund 2.000 € im Monat ausmachen würden, wiewohl die Preissteigerungen noch nicht am Ende seien. - Minister Dr. Buchholz nennt die Hochrechnung aus den Spotpreisen berechtigt. Die Energieversorger hätten sich in der Regel mit längerfristigen Verträgen eingedeckt und müssten die Spotpreise derzeit nicht unbedingt realisieren; dennoch seien real massive Steigerungen zu erwarten.

Abg. Bolln nimmt Bezug auf den Fachkräftemangel und die Integration von in den Jahren 2015/16 geflüchteten Menschen in den Arbeitsmarkt, wonach sich überproportional viele von ihnen in Schleswig-Holstein immer noch „in Wartestellung“ befänden. - Herr Koopmann stimmt

zu, die Integration könne nicht als „gut“ beschrieben werden. Wie dies im Bundesländervergleich zu bewerten sei, vermöge er nicht zu sagen. Für die aus der Ukraine geflüchteten Menschen werde es voraussichtlich besser laufen, unter anderem weil sie aufgrund der europäischen Regelung keinen Asylantrag stellen müssten und zur Erwerbstätigkeit berechtigt seien. Der für ein Jahr bewilligte Aufenthaltsstatus lasse sich einfach auf drei Jahre erweitern.

Minister Dr. Buchholz unterstützt den Punkt, dass die Fachkräfteintegration der Geflüchteten aus der Ukraine sich im Vergleich zu 2015/16 völlig anders darstelle, schon da es sich um ganz unterschiedliche Gruppen geflüchteter Menschen handele. Damals seien vor allem junge männliche Personen gekommen, während jetzt überwiegend weibliche Personen mit vielen Kindern kämen. Das Thema „Wartestellung“ Geflüchteter in Schleswig-Holstein sei ihm so noch nicht untergekommen, und er sehe keinen großen Unterschied zu anderen Bundesländern. Falls Abg. Bolln andere Erkenntnisse habe, bitte er darum, diese der Landesregierung zuzuleiten. Derzeit bemühe sich die Landesregierung angesichts der ankommenden Menschen aus der Ukraine, ihnen den Weg zur Arbeitsmarktintegration durch Sprachausbildung zu ebnen und den Einsatz in Bereichen vorzusehen, in denen sie dringend gebraucht würden. Er führt in diesem Zusammenhang auch die Notwendigkeit der Kinderbetreuung für die mitgebrachten Kinder an, für die Frauen aus der Ukraine eingesetzt werden könnten. Dies werde mit der Agentur für Arbeit geprüft, um Erzieherausbildungen anzuerkennen oder zu realisieren.

Abg. Metzner meint, das gehe in Richtung der Behauptung, aus der Ukraine geflüchtete Frauen könnten maximal als Hilfskräfte oder für die Kinderbetreuung eingesetzt werden. Dabei handele es sich oftmals um qualifizierte Frauen, gewohnt arbeitende Mütter, mit Fremdsprachenkenntnissen. Kinder im Schulalter würden an den Schulen aufgenommen, sodass sich darüber die Kinderbetreuung teils erübrige. Sie fragt, inwieweit es eine Taskforce bei der Landesregierung gebe, die sich mit den Auswirkungen des Krieges in der Ukraine im Land Schleswig-Holstein beschäftige.

Minister Dr. Buchholz erwidert, das nicht immer eine Taskforce nötig sei, um mit den entsprechenden Stellen zu kommunizieren. Er weise es zurück, Frauen aus der Ukraine bloß als Hilfskräfte zu betrachten, und wäge sich bewusst missverstanden sich bezüglich der Ausführungen zur Kinderbetreuung. Gut qualifizierte Personen aus der Ukraine hätten nicht unbedingt ein Vermittlungsproblem. Es würde dort geholfen, wo es staatlicherseits erforderlich sei. Mitunter sei die Kinderbetreuung oder Einschulung aber nicht sofort sichergestellt, zudem seien die

Kinder manchmal traumatisiert; dann werde mit der Arbeitsagentur versucht, bei der Problemlösung zu helfen.

Abg. Bolln fragt Minister Dr. Buchholz, ob für die gleichzeitige beschleunigte Planung und Prüfung des Energiestandorts Brunsbüttels genügend Kapazitäten vorhanden seien. - Minister Dr. Buchholz antwortet, dass das Land in der Lage sei, die benötigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zusammenzuziehen. Soweit nötig und möglich, werde zusätzliches Personal rekrutiert werden. Auch externe Beratung würde eingekauft, wenn das Stadium der Planfeststellung und das Ziel, diese zu beschleunigen, es sinnvoll erscheinen ließen. Der Minister bezeichnet es als eine Legende, dass die Dauer der Prüfungen das Verfahren in Brunsbüttel besonders in die Länge gezogen habe; das Konsortium habe bisher vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit keine massiven Impulse in Richtung einer Investitionsentscheidung erfahren, auch vor dem Hintergrund, dass Gas lange günstig und die die LNG-Importinfrastruktur anderer Länder früher nicht ausgelastet gewesen sei.

Abg. Bolln regt an, Konzepte, die es in der Vergangenheit hinsichtlich Windwärme an der Westküste gegeben habe, wiederaufzugreifen. - Da er das Projekt nicht kenne, lädt Wirtschaftsminister Dr. Buchholz den Abgeordneten ein, Informationen dazu an ihn zu schicken, wemgleich die Zuständigkeit beim Energiewendeministerium liege.

Abg. Bolln bittet die Landesregierung um den Sachstand bezüglich Problemen, die es für den Lübecker Hafen im Zusammenhang mit der Abwicklung von Coronahilfen von Land und Bund gegeben habe. - Minister Dr. Buchholz gibt an, derzeit keine Auskunft geben zu können, inwieweit das Land involviert sei. Er werde die Antwort nötigenfalls nachreichen.

Der Vorsitzende schließt den Tagesordnungspunkt mit der Anmerkung, der Ausschuss beschäftige sich in diesen Zeiten zwar mit den Auswirkungen des Krieges auf die wirtschaftliche Situation Schleswig-Holsteins, denke dabei aber auch an das Leid der Menschen in und aus der Ukraine. Heute sei eine Solidaritätserklärung mit der Ukraine von allen Fraktionen des Schleswig-Holsteinischen Landtags unterschrieben wollen. Der Angriffskrieg Putins in Europa gehöre beendet.

2. **Bericht der Landesregierung über die verschiedenen Abgaben- und Gebührenordnungen der Wasserstraßen in Schleswig-Holstein sowie über die Tarifstrukturen von Hafengebühren**

Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

[Umdruck 19/7140](#)

Wirtschaftsminister Dr. Buchholz berichtet, dass die Hafenlandschaft Schleswig-Holsteins anders als in anderen Bundesländern äußerst heterogen sei. Es gebe private, landeseigene, öffentlich betriebene und kommunale Häfen in privatwirtschaftlich aufgestelltem Betrieb. Die Hafentarife, die erhoben würden, seien öffentlich zugänglich, aber nicht einheitlich. Ausgenommen davon seien die Landeshäfen, da die Hafenbetreiber insbesondere in Kiel und Lübeck im Wettbewerb zueinander und zu anderen Frachthäfen an der gesamten Ostseeküste stünden. Sie erhöhen entsprechend ihre Tarife nicht nur nach Gesichtspunkten der tatsächlichen Kosten, sondern auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten.

Die in den Häfen zu entrichtenden Entgelte setzten sich aus vielen Einzelkomponenten zusammen. Die dahinterstehenden Kalkulationen lägen der Landesregierung nicht vor. Als Wirtschaftsminister könne er private Betreiber auch nicht bitten, ihre Kalkulationen offenzulegen. Die Landesregierung habe kaum Möglichkeit, auf Tarife Einfluss zu nehmen. Eine Ausnahme bilde hier der Hafen Brunsbüttel, da er eine Monopolstellung habe und die Hafengebühren auf eine Ausübung monopolistischen Verhaltens hin überprüft würden. Zudem würden die Gebühren in den landeseigenen Häfen landesseitig festgelegt. Minister Dr. Buchholz äußert, dass ein Eingriff in die Bildung der Tarife ein schwerwiegender Eingriff in den Markt und rechtlich angreifbar wäre. Die Landesregierung kontrolliere im Rahmen ihrer Aufsichtspflicht die Einhaltung umweltrechtlicher Standards, nicht aber die Hafengebühren.

Zahlreiche nationale und internationale Regelungen zielten auf eine Minimierung der von der Schifffahrt ausgehenden Umweltbelastung ab. Einige Häfen wie der Hafen in Brunsbüttel hätten sich freiwillig dem internationalen Rabattierungssystem „Environmental Ship Index (ESI)“ angeschlossen, wonach Schiffe, die bestimmten Umweltstandards genügen, rabattiert würden. In Lübeck sei eine Landstromanlage für zwei Liegeplätze am Skandinavien-Kai zwar geplant, doch lägen der Landesregierung noch keine Erkenntnisse darüber vor, welchen Niederschlag in den Tarifen die etwaige Nutzung finden könnte. Der Seehafen Kiel habe als größter Kreuzfahrthafen erhebliche Investitionen in den Bau moderner Anlagen zur landseitigen Stromversorgung der Schiffe getätigt. Schiffe, die diese nutzten, würden bei den Entgelten

erheblich rabattiert. Die erhöhten Energiekosten, die durch Landstrom in den Fährhäfen anfallen, ließen sich über die Rabattierung der Hafengebühren gegebenenfalls ausgleichen. Insgesamt berücksichtige Kiel die Unterschiedlichkeit der Fahrzeuge nach Größe und Anforderungsprofil und Inanspruchnahme von saubere Schiffe kennzeichnenden Leistungen bei den Hafengebühren mit Rabattierungen. Das Entgelt für große Kreuzfahrer liege im Kieler Hafen bei 30.000 € bis 35.000 € pro Tag, bei Fähren je nach Ladung und Spurmetern ungefähr bei 5.000 € pro Anlauf.

Der Minister fährt fort, die Bitte an die Landesregierung über die Gebührenordnungen der Wasserstraßen zu berichten, betreffe insbesondere den Nordostseekanal (NOK). Die Landesregierung habe mehrfach versucht, gegenüber dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr darauf zu drängen, dass emissionsärmere oder -freie Antriebsarten bei der Befahrensabgabe rabattiert werden sollten. Bisher sei dies nicht gelungen. Eine weitere Initiative strebe sein Haus auch in der nächsten Wahlperiode an.

Abg. Kilian nennt es beschämend, dass zum Teil kommunale Häfen im Land offenbar keine Rabattierungen für emissionsarme Schifffahrt vornähmen. Dies gelte umso mehr, wenn es sich um staatseigene Häfen handele, die von Kommunen betrieben würden. Neben Kiel und Brunsbüttel sollte, so Abg. Kilian, auch Lübeck ein Rabattierungssystem als Anreiz einführen. Das Gleiche müsse seines Erachtens für den NOK gelten und der Bund erwägen, die Tarife so zu wählen, dass sich ein Umfahren immer als unwirtschaftlichere Variante darstelle. Der Handlungsspielraum sei für das Land relativ begrenzt. Er wünsche sich, dass über die kommunalpolitischen Kontakte für Rabattierungen in den Kommunen geworben werde. Für den Wirtschaftsausschuss der kommenden Wahlperiode sei anzudenken, die Verantwortlichen der Hafengesellschaften einzuladen, um über entsprechende Konzepte zu beraten.

Abg. Metzner nimmt darauf Bezug, dass unterschiedliche Ladungen unterschiedliche Liegezeiten in den Häfen nach sich zögen, sodass der Anschluss an Landstrom nicht immer praktikabel erscheine. Insofern bestehe noch viel Klärungsbedarf, wie eine Annäherung an das Ziel der Klimaneutralität gelingen könne.

Abg. Metzner fragt Minister Dr. Buchholz, wie er die Chance einschätze, dass sich die Situation am NOK aufgrund einer jüngst erfolgten Strukturänderung im Bundesministerium verbessere. – Der Minister antwortet, dass nicht das Bundeswirtschaftsministerium, sondern das Bundes-

ministerium für Digitales und Verkehr für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zuständig sei. Auch dort gebe es allerdings eine neue Hausspitze. Es sei ein Besuch des Bundesministers in Schleswig-Holstein Ende dieses Monats geplant. Dabei werde er selbst, so Minister Dr. Buchholz, die Befahrensverordnung des NOK als Gesprächsgegenstand noch einmal aufrufen, um Veränderungen zu bewirken. Die Chancen dafür seien nicht gesunken.

Minister Dr. Buchholz fügt hinzu, dass sich Landstromanlagen in der Regelmäßigkeit auch bei Roll-on-Roll-off-Verladungen lohnten, weshalb zum Beispiel die Norwegen- und die Schwedenfähre im Kieler Hafen an die Landstromanlagen angeschlossen seien.

3. Quo vadis Schleswig-Holstein-Tourismus?

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/3454](#)

(überwiesen am 25. Februar 2022 zur abschließenden Beratung)

Abg. Poersch verweist mit Dank auch an den Minister auf die Landtagsdebatte zu dem Bericht, die gut gewesen sei ([Plenarprotokoll der 143. Sitzung vom 25. Februar 2022](#), Seite 10792 ff.). Nach der Zeit der Coronapandemie befinde sich das Land aktuell in einem Übergang bis zum Vorliegen der Evaluierung der Tourismusstrategie. In diesem Kontext wolle Sie einige Punkte ansprechen.

Erstens. Bezüglich der Landgasthöfe werde eine vom Innenministerium in Auftrag gegebene Studie noch erwartet. Ihr sei wichtig, so Abg. Poersch, in dieser Wahlperiode ein letztes Mal die Landgasthöfe in den Fokus zu rücken, da deren Geschäft nur schleppend wieder anlaufe. Sie hätten es zum Teil mit hohen Rückzahlungen von Coronahilfen zu tun. Die Familienfeiern liefen noch nicht wieder wie gewohnt. Auch die Gasthöfe im Süden Schleswig-Holsteins hätten es derzeit schwer, die früher von der Nähe zu Hamburg und beispielsweise vom Messebetrieb profitiert hätten.

Zweitens bittet Abg. Poersch den Tourismusminister sich zur Frage des Binnenlandtourismus an die Landesregierung – Stichwort: PreisLeistungsverhältnis und Qualität der Unterkünfte – zu äußern. Zu diesem Punkt habe die Studie zum Binnenlandtourismus verschiedene Anregungen geliefert, während der Bericht, [Drucksache 19/3454](#), hauptsächlich auf die Empfehlungen der Studie zur Infrastruktur setze.

Drittens spricht Abg. Poersch das Thema „Besucherlenkung“ an. Im Bericht heiße es, dass die Möglichkeiten stärker ausgeschöpft werden sollten. Sie bitte darum, die konkreten Pläne der Landesregierung zu erläutern.

Viertens fragt Abg. Poersch, ob die Landesregierung über Erkenntnisse zur Bereitschaft von Vermieterinnen und Vermietern von Ferienwohnungen verfüge, Menschen aus der Ukraine Unterkunft zu gewähren.

Tourismusminister Dr. Buchholz stellt fest, bei der Evaluierung der Tourismusstrategie bestehe allgemein ein breiter Konsens aller Tourismusverantwortlichen. Alle in dem Bereich aktiven Akteure seien in die Aufstellung der Strategie eingebunden und trügen diese mit. Das mache das Land Schleswig-Holstein an der Stelle stark.

Zum Komplex Landgasthöfe bestätigt er, es sei wichtig, sich der Thematik anzunehmen. Die Landgasthöfe seien sowohl touristisch als auch als Begegnungsstätten für den ländlichen Raum bedeutsam. Sie ersetzen oftmals die Dorfgemeinschaftshäuser, die andernorts vorhanden seien. Deswegen sei die Studie im Innenministerium angesiedelt. Sie solle noch in dieser Legislaturperiode vorliegen und diskutiert werden.

Das Thema Unterkunftsqualität spiele im Binnenlandtourismus eine bedeutende Rolle. Es würden noch viele Unterkünfte festgestellt, die den heute von Reisenden gestellten Ansprüchen nicht gerecht würden. Die hohen Preise die verlangt würden, spiegelten die Qualität nicht wider. Hauptthema müsse es sein, moderne Unterbringungskapazitäten im Binnenland zu schaffen. Ein besonderer Fokus der Landesregierung sei darauf gerichtet, Investoren für Standorte im Binnenland zu sensibilisieren; dies gelinge auch zunehmend. Minister Dr. Buchholz führt als Beispiel das Inklusionshotel Eutin an.

Zum Thema „Besucherlenkung“ führt Minister Dr. Buchholz an, am Beginn habe die Einführung der Strandampel gestanden. Eine Professionalisierung erfolge durch den Einsatz von Sensorik zur Messung von Besucherströmen auf Parkplätzen in Küstenregionen und im Binnenland. Darüber lasse sich in Echtzeit erkennen, wie viele freie Parkplätze es zum Beispiel im Bereich eines bestimmten Strandabschnitts oder Sees gebe, sodass die Menschen die Möglichkeit hätten frühzeitig umzuplanen, wenn eine Destination schon überfüllt sei.

Bezüglich der Belegungsmöglichkeiten von Ferienunterkünften im Zuge der Ukraine Krise stellt Minister Dr. Buchholz fest, dass die Hilfsbereitschaft der Menschen in Schleswig-Holstein sehr groß sei, was viele Anfragen belegte, ob Unterkünfte zur Verfügung gestellt werden könnten. Dies betreffe Ferienunterkünfte, aber zum Beispiel auch Unterkünfte, die gewöhnlich ab Mai für Saisonarbeitskräfte in der Landwirtschaft genutzt würden, die kurzfristig verfügbar wären. Sein Haus sei diesbezüglich mit dem Innenministerium im Gespräch, so der Minister. Er halte es für sinnvoll, dass derzeit die Menschen, die ankämen, zwecks kommunaler Verteilung in

landeseigenen Einrichtungen untergebracht würden und, wenn diese ausgeschöpft sein würden, das Innenministerium andere Möglichkeiten prüfen werde. Die Landesregierung habe eine Plattform geschaffen, um externe Angebote zur Unterbringung zu sammeln.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung, [Drucksache 19/3454](#), bei Abwesenheit des SSW einstimmig abschließend zur Kenntnis.

4. Fachgespräch zum Thema „Klimaneutraler Schiffsverkehr“

hierzu: [Umdrucke 19/6916](#), [19/7306](#), [19/7307](#), [19/7310](#), [19/7311](#)

ThyssenKrupp Marine Systems, Kiel

Dr. Luis Alejandro Orellano, Chief Operating Officer,
Peter Hauschildt, Richard-Alexander Hub

[Umdruck 19/7307](#)

Herr Dr. Orellano, stellt sich als Mitglied der Geschäftsführung bei ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) in Kiel vor, wo er als Chief Operating Officer für Produktion, Engineering, Innovation, Forschung und Entwicklung zuständig sei. Emmissionsarme Technologien befänden sich bei TKMS seit Jahrzehnten im Einsatz, seien insofern sehr ausgereift, und das Unternehmen wolle einen Beitrag zu einem umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Schiffsverkehr leisten. Herr Dr. Orellano trägt die Inhalte der Präsentation, [Umdruck 19/7307](#), vor. Insgesamt bedürfe es politischer Anreize für emissionsarme Antriebe im Sinne einer Incentivierung. Wichtig sei die Nachhaltigkeit der Primärenergie, die genutzt werde. Vorsicht sehe er gegenüber nicht umweltfreundlichen Brückentechnologien geboten; er erwähnt in diesem Zusammenhang LNG. Der Fortschritt nachhaltigerer Energien dürfe darüber nicht ausgebremst werden.

Herr Hauschildt, Leiter des Bereichs Forschung und Technologie bei TKMS, übernimmt es, technische Details des Projekts „BZ@SH“ näher vorzustellen, da sich die für U-Boote entwickelten Basistechnologien auch im Zivilen nutzen ließen. Diverse Reedereien seien bereits interessiert an der Technologie, und das Projekt diene dazu, zu demonstrieren, dass sie funktionieren.

Scandlines Deutschland GmbH,

Heiko Kähler, Geschäftsführer,
Marko Möller, Manager Special Projects

[Umdruck 19/7311](#)

Herr Kähler, als Geschäftsführer von Scandlines Deutschland verantwortlich für den operativen Betrieb, gibt anhand der Präsentation [Umdruck 19/7311](#) (Seiten 1 bis 3) einen Überblick über aktuelle Leistungen und Zahlen des Fährbetriebs seines Unternehmens.

Herr Möller präsentiert den Ansatz des Unternehmens zu einem grünen Schiffsverkehr anhand der weiteren Teile der Präsentation. Dabei geht er auch auf die langen Bau- und Laufzeiten von Schiffen und Notwendigkeit technologischer Anpassungen ein. Er merkt unter anderem an, dass das Thema Landstrom gern offener auch in Bezug auf kurz anlegende Schiffe zu denken sei; auch für RoRo-Schiffe (Roll on Roll off) sei die Versorgung mit Strom im Hafen wichtig. Es gelte, die örtlichen Stromnetze für die großen Strom- und Energiemengen, die in Zukunft benötigt würden, zu ertüchtigen. Besondere Chancen sehe er mit den Entwicklungen der Batterietechnologie verbunden.

Herr Kähler bekräftigt, dass die Versorgung mit Strom von Land sich wirtschaftlich gestalten müsse und die aktuelle weltpolitische Lage in dieser Hinsicht Sorgen bereite. Batteriebetriebene und Hybridfähren und das Ziel „Zero Emission“ stellten insgesamt den richtigen Weg dar. Das Unternehmen, unterstreicht er abschließend, investiere in diesem Sinne kurzfristig alles in allem in dreistelliger Millionenhöhe. Auch mittelfristig wolle Scandlines den Fährbetrieb fortsetzen und benötige mehr Garantien in Richtung einer verkehrsgünstigen Infrastruktur und gleichwertigen Anbindung des Fährhafens Puttgarden Ende der 2020er Jahre, wenn die Feste Fehmarnbeltquerung voraussichtlich fertiggestellt sein werde. Er fordert die Politik nachdrücklich auf, hierzu Gespräche mit Scandlines zu führen.

* * *

Abg. Dr. Tietze fragt, warum sich die im U-Bootbau bei TKMS übliche Brennstoffzellentechnik im zivilen Schiffbau bisher nicht durchgesetzt habe und ob Interessen bestünden, den entsprechenden innovativen Schiffbau zurückzuholen und in Europa zu entwickeln. – Abg. Richert schließt der Frage an und bittet um Anregungen, falls es regulatorischer Änderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bedürfe, um die Entwicklung voranzutreiben. Ihn interessiere, was die Landespolitik tun könne, um Schleswig-Holstein zum „Silicon Valley der Wasserstoffantriebe“ zu machen.

Herr Dr. Orellano bestätigt, dass TKMS in der Vergangenheit auch Container-, Passagier- und Luxusschiffe gebaut habe. Es verstehe sich als Technologieunternehmen und beschränke sich als solches nicht auf den Schiffbau, wolle die zivile Schifffahrt aber begleiten. Zum Beispiel seien mit der Atlas Elektronik in Bremen allerhand elektronische und Softwaresysteme eingekauft worden, weg von der „Blechdengerei“ hin zur Kompetenz im Engineering und Technologieentwicklung, wozu die Antriebstechnik als zentrale Komponente gehöre. In diese Richtung

werde das Unternehmen weiterhin gehen und auch Partnerschaften eingehen wollen, indem es zum Beispiel nur die Antriebsanlage oder das Engineering zum Schiffbau beitragen könnte.

Dass sich die Brennstoffzelle von TKMS nicht durchgesetzt habe, ordnet Herr Dr. Orellano dahin gehend ein, dass die Brennstoffzelle extrem effizient, dadurch aber auch besonders teuer sei. Für den normalen Schiffverkehr rechne sich die Technologie wahrscheinlich nicht. Das Unternehmen wolle die Technologie für die luftatmende Umgebung, die im U-Boot nicht zur Verfügung stehe, anpassen, statt die vorhandenen Mittel einfach zu übertragen.

Abg. Metzner bittet Herrn Dr. Orellano darauf einzugehen, wie hoch bei flexiblen Schiffsverbindungen - anders als im regelmäßigen Fährverkehr - die Abhängigkeit von der Hafeninfrastuktur und deren Entwicklungsmöglichkeiten in Deutschland im Verhältnis zu internationalen, national kaum zu beeinflussenden Gegebenheiten sei. - Herr Dr. Orellano geht zunächst auf die Möglichkeiten der Hybridtechnik ein, bei denen aber die Art der Stromerzeugung ökologisch zu hinterfragen sei. TKMS denke in Richtung Ammoniak als Energieträger mit sehr hoher Energiedichte, wenn weite Strecken möglichst unabhängig von lokalen Gegebenheiten zurückzulegen seien. Es bedürfe gegebenenfalls einer „Ammoniaktankstelle“.

Herr Hauschildt bestätigt, dass, wo keine festen Routen gefahren würden, meist die benötigte Schnellladeinfrastruktur fehle. Hier, beispielsweise auch in der Binnenschifffahrt, kämen Brennstoffzellen ins Spiel. Die von TKMS derzeit eingesetzten Brennstoffzellen lägen in der Leistungsklasse 200 bis 300 kW. Sie seien systemisch vergleichsweise noch sehr teuer, wengleich Brennstoffzellen im Bereich von Schleppern, Fähren und Versorgern seien Batteriesysteme zunehmend marktgängig würden. Für Niedertemperaturbrennstoffzellen würden zum Beispiel Platinkatalysatoren eingesetzt. Sie liefen mit bislang als nicht besonders wirtschaftlich anzusehendem Wasserstoff, der schwer zu transportieren und zu speichern sei. Es gebe diesbezüglich in der Schifffahrt aktuell Diskussionen, wohin der Weg gehe, beispielsweise inwiefern der Großmotor als eingeführte, relativ günstige Technik von der Brennstoffzellentechnik abgelöst werde. TKMS sei dabei, die Kosten für die Brennstoffzellen deutlich zu senken. Regulatorisch könne ein internationaler CO₂-Malus hier beschleunigend wirken, so Herr Hauschildt.

Abg. Dr. Tietze bittet Scandlines um Erläuterung, inwiefern sich die bereits umgesetzte grüne Technologie gegenüber herkömmlichen Kosten für Treibstoff und Energie betriebswirtschaftlich auszahle. - Herr Kähler antwortet, dass Scandlines auf der Strecke Puttgarden-Rødby bei

Nutzung der auf dänischer Seite gegebenen Ladeinfrastruktur schon jetzt kostengünstiger unterwegs sei. - Herr Möller meint, dass hybrid zu fahren nicht überall sinnvoll sei. Schiffsmotoren seien allerdings anfällig gegenüber wechselnden Lastzuständen und niedrigen Auslastungszuständen, so dass ein batterieelektrischer Puffer genutzt werde. Es handele sich um eine Nischenlösung im Vergleich zur globalen Schifffahrt; letztere sollte nicht auf Batterie setzen, so Herr Möller. Er fügt hinzu, dass die Beauftragung eines Schiffneubaus kein Risiko in Bezug auf die Versorgungssicherheit darstellen dürfe. Es bedürfe eines vermutlich noch langwierigen iterativen Prozesses, bis einmal jeder einfach eine Wasserstofffähre bestellen könnte. Zu den Kosten ergänzt Herr Möller, dass seit Indienststellung der Fähren weniger als die Hälfte Treibstoff verbraucht werde. Angesichts steigender Preise für fossile Energien habe richtig gehandelt, wer in nachhaltige Lösungen investiert habe.

Abg. Metzner erkundigt sich nach der Belastung lokaler Stromnetze durch den hohen Stromverbrauch von Kreuzfahrtschiffe und ob sich die Umrüstung auf Landstromnetze als Zukunftstechnologie lohne. - Herr Möller erklärt, dass die Umrüstung aus seiner Sicht einen richtigen Schritt darstelle. Die Belastung lokaler Netze sei Scandlines in Bezug auf Puttgarden und ganz Fehmarn bewusst und eine Herausforderung, für die es einer Lösung bedürfe. Hier seien Investitionen angeraten, um Projekte zu ermöglichen. Scandlines plane aufgrund der vorhandenen Infra- und Preisstruktur in Dänemark derzeit keinen Ladeanschluss auf deutscher Seite. Perspektivisch sei er aber nötig. Die Rahmenbedingungen müssten passen. - Herr Kähler ergänzt, dass zwischen den Lasten, die Kreuzfahrer an Landstrom benötigten, und dem Energiebedarf Scandlines zur kurzzeitigen Batterieladung von 15 Minuten pro Anlauf zu differenzieren sei.

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH,

Dr. Adele Lübcke, Manager Strategic Research,

Bernd Liedke, Head of Sales

[Umdrucke 19/7306, 19/7310](#)

Frau Dr. Lübcke stellt als Verantwortliche für neue Technologien im Bereich Forschung und Entwicklung für die Wertstandorte der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft die Inhalte einer Präsentation vor, [Umdruck 19/7310](#). Grundsätzlich sei vielfach ein Interesse der Kundschaft an der Lösungsfindung für einen klimaneutralen Schiffsverkehr zu bemerken, die aber nicht immer einfach und mit Risiken verbunden sei. Die Europapolitik, aber auch die Landespolitik, Hafenbehörden und -betreiber hätten an dieser Stelle großen Einfluss. Nur mit Verständnis für

alle Beteiligten ließen sich neue Schiffsentwürfe vorantreiben und neue klimafreundliche Technologien integrieren. Klimaneutraler Schiffsverkehr werde sich nur mit einem Blick realisieren lassen, der sowohl den Bau als auch den Betrieb als auch die Versorgung des Schiffes berücksichtige. Je nachdem, welcher Kraftstoff verwendet werde, seien beispielsweise unterschiedliche Dinge zu berücksichtigen. Gerade der Handelsschiffbau wandere angesichts großer Preisunterschiede, die sich nicht allein über die Integration neuer Technologien erklären ließen, allerdings zunehmend nach Asien ab.

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM),
Dr. Reinhard Lücken, Hauptgeschäftsführer

Herr Dr. Lücken, Vorsitzender des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), geht auf die Wichtigkeit eines klimaneutralen Schiffsverkehrs ein. Mit Blick auf die aktuelle Berichterstattung der International Maritime Organization (IMO) stellt er fest, dass die CO₂-Emissionen des Wirtschaftsbereichs enorm seien. Die IMO stecke sich indessen wenig ambitionierte Ziele. Es gebe nur wenige Pionierunternehmen, die mit gutem Beispiel vorangingen, während die Schifffahrt erst ganz am Anfang der Entwicklung stehe. Die weltweiten Bestellungen 2021 beträfen zu 70 % konventionelle Schiffe ohne Energiesparmaßnahmen; 2021, wenn die Klimaneutralität erreicht sein sollte, bestellte Schiffe führen hingegen im Jahr 2050 noch. Die Europäische Union sei mit dem European Green Deal und ihrer Taxonomie schon weiter, doch passten die vielen in der EU-Politik enthaltenen Ansätze nicht zueinander. Insgesamt bestehe ein großer Handlungsdruck.

Herr Dr. Lücken stellt fest, dass gesellschaftlich große Einigkeit in Bezug auf ambitionierte Klimaschutzziele bestehe. Gleichzeitig müsse eine starke Wirtschaft und müssten gute Arbeitsplätze sichergestellt werden. Dies sei für die maritime Wirtschaft gegeben; ambitionierter Klimaschutz beinhalte eine Riesenchance für die maritime Industrie insbesondere in Europa und in Deutschland. Die gesamte Schiffsflotte müsse im Prinzip ausgetauscht werden und nicht nur in Deutschland bestünden große Ausbaupläne im Bereich Offshore und erneuerbare Energien, die Hardware voraussetzten. Es bedürfe neuer Logistiken bei erneuerbaren Kraftstoffen, da Deutschland auch weiterhin Energie importieren werde. Herr Dr. Lücken stellt die Idee einer Wasserstofftankflotte in den Raum und ob diese nicht selbst zu erzeugen sein müsste. Zudem werde zur Einhaltung der Klimaschutzziele die Einlagerung von CO₂ nicht zu umgehen sein und auch da ein neuer Markt entstehen.

Trotz zahlreicher Chancen seien die entstehenden Märkte sei für die heimische Industrie „alles andere als ein Selbstgänger“, weil der Weltmarkt massiv durch Wettbewerbsverzerrungen gestört sei. Beispielsweise habe China innerhalb einer Dekade umgerechnet 200 Milliarden € in den Ausbau seiner Schiffbauindustrie investiert. Damit könne die private Industrie nicht mithalten. Auch im maritimen Geschäft habe Deutschland außerdem eine große Abhängigkeit von China entwickelt. Deutsche Reedereien hätten 2021 4 Milliarden € in Neubauvolumen investiert, davon aber die Hälfte in China, den Rest in Korea und nur 1 % in der EU. Das Stichwort laute „strategische Autonomie“, indem es die Herausforderungen durch den Klimawandel mit in Europa zu erzeugenden Technologien zu verbinden gelte. Er warne davor, wie es bisher geschehen sei, nicht gegen die Wettbewerbsverzerrungen anzugehen, da darüber die Kompetenzen zum Schiffbau letztlich verloren gingen. Hier bilde Großbritannien ein negatives Beispiel. Er weise auf einen Weltmarktanteil Europas hin, der von 45 % in den 1980er Jahren auf aktuell unter 5 % zurückgegangen sei.

Herr Dr. Lüken stellt abschließend heraus, dass Europa ein maritim geprägter Kontinent sei und der Verlust an Substanz im Schiffbau beziehungsweise einen solchen zuzulassen im Grunde unfassbar sei. Er bitte alle darum, daran etwas zu ändern und im Bereich des Schiffbaus liegende Chancen zu nutzen.

* * *

Abg. Schnurrbusch begrüßt die Idee, ein neues Kapitel des europäischen Schiffbaus aufzuschlagen. Er bedankt sich für die Anregung Frau Dr. Lübkes zu einer gemeinsamen Arbeitsgruppe. Viele Bereiche der Industrie, zum Beispiel auch die Wehrtechnik, erlebten gerade, dass sie sich neu aufstellen müssten. Bezugnehmend auf den Beitrag Frau Dr. Lübkes, wonach LNG als Brücke für das synthetische Methan dienen könnte, bittet er um Erläuterungen dazu, inwiefern sie auf synthetisches Methan eher als auf Ammoniak setzten würde. - Frau Dr. Lübke begründet die Eignung von Methan mit der Beschaffenheit und den Speichermöglichkeiten her. Der elementare Vorteil liege daran, dass die bestehende Flotte sich damit weiter nutzen ließe. Die klimaneutrale Schifffahrt lasse sich auch unter diesem Gesichtspunkt vorantreiben.

Abg. Schnurrbusch stellt bezüglich einer großen Inkonsistenz der EU-Regelungen, die angesprochen worden sei, fest, er wolle wissen, was die Politik tun müsste, um den Weg für geeignete Energieträger zu ebnet. - Bezüglich der EU-Regeln sei es wichtig, so Frau Dr. Lübke,

eine einheitliche Linie hinsichtlich der Treibhausgasbilanz insgesamt - nicht nur reduziert auf die Kohlenstoffe - zu finden. Sowohl die Vorleistungskette als auch der eigentliche Verbrennungsprozess müssten berücksichtigt werden. Bezüglich der Energieeffizienz spiele eine Rolle, dass nicht alle Technologien gleich energieeffizient seien.

Abg. Dr. Tietze stellt für Herrn Dr. Lükens Beitrag den Apell eines „Apollo-Effekts“ heraus, dahin gehend, Innovationen, Forschung und Entwicklungsherausforderungen in Europa stärker zu nutzen. Schiffbau sei auch sicherheitsrelevant; es gehe um die Sicherung von Lieferketten und logistischer Systeme. Er bittet um Anregungen dazu, wie es gelingen könnte, den Schiffbau nach Deutschland zurückzuholen. In Schleswig-Holstein sei der Vorteil niedriger Produktionskosten bei erneuerbaren Energien gegeben, gerade auch gegenüber steigenden Preisen bei fossilen Energien. Es stelle sich die Frage nach einem industriepolitischen Konzept, wie grüne Energien in die Produktionsenergie zu befördern sei. Möglicherweise lasse sich langfristig ein Standort- und Wettbewerbsvorteil entwickeln gegenüber dem Faktor Arbeit in weniger auf Dekarbonisierung setzenden Weltregionen.

Herr Dr. Lükens schätzt den Einfluss der Energiepreise auf die Wettbewerbssituation als begrenzt ein. Dennoch seien die Energiekosten als wesentlicher Posten für den Schiffsbetrieb aus Kundensicht ein entscheidender Punkt. An dieser Stelle sei mit einem hohen Preisanstieg zu rechnen, worin eine Chance für klimafreundlichere Lösungen gegenüber herkömmlichen Energieträgern liege.

Herr Hauschildt schätzt stellt sich auf den Standpunkt, dass innovative Lösungen wie emissionsfreie Schiffe eine Chance böten, auch wieder auf dem Weltmarkt Fuß zu fassen. In Deutschland gebe es dazu ein großes Knowhow. Die Politik könne über die Förderung von Innovationen regulatorisch eingreifen, um die Risiken der Wirtschaft abzupuffern.

Abg. Richert schließt an das Thema Asien an. Er habe es so verstanden, dass die Wettbewerbslage nicht mit dortigen Produktionskosten zu tun habe, sondern mit einer massiven Subventionspolitik, die das Endprodukt für den Einkäufer günstiger mache.

Herr Dr. Lükens bestätigt, es sei eine falsche Annahme, dass die Arbeitskosten ausschlaggebend seien, tatsächlich seien es die Wettbewerbsverzerrungen. Er führt dies daran aus, dass die Bestellungen am Containermarkt 2021 ein Höchstniveau erreicht hätten, dem aber ein um

30 % niedrigeres Preisniveau im Vergleich zu 2007 gegenübergestanden habe, trotz 14 Jahren Inflation und Lohnkostensteigerungen in China. Es gebe keinen Markt beziehungsweise sei dieser kaputt. Dem Problem könne die europäische Binnenschifffahrt begegnen, während die globalen Einflussmöglichkeiten faktisch gering sei, wie etwa ausbleibende Erfolge einer OECD-Arbeitsgruppe zum globalen Schiffbau und -verkehr zeigten. Auch auf Ebene der WTO finde sich bisher keine Lösung. Es gelte in Europa einen großen ordnungspolitischen Fehler schnellstmöglich zu korrigieren, der 1997 begangen worden sei, indem die EU-Kommission Subventionen der Schifffahrt abgeschafft, es aber versäumt habe, stattdessen eine an die Wertschöpfung in Europa geknüpfte Schifffahrtförderung durchzusetzen.

Abg. Richert fragt, welche Bedingungen in Europa die Reedereien bewegen könnten, mit der Produktion zurückzukehren, ob über Subventionen des Schiffbaus nachzudenken wäre und inwiefern durch die Abhängigkeit von China und Korea von einer Erpressbarkeit der Großwerften auszugehen sei. - Frau Dr. Lübke antwortet, einen großen Hebel, um Reedereien mit der Produktion nach Europa zurückzuholen, stellten Hafenliegegebühren dar, wenn energieeffizientere Schiffe Vorteile erhielten.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, fasst zusammen, dass die Situation mit Blick auf die globale Situation im Schiffbau ernüchternd sei. Was in Schleswig-Holstein in dem Bereich geleistet werde, sei aber grandios und die Wege, die die heute vertretenen Unternehmen gingen, mustergültig. Der Wirtschaftsausschuss sei sehr an diesem Engagement und der Innovation interessiert und stehe gern unterstützend zur Seite.

5. Verschiedenes

Wirtschaftsminister Dr. Buchholz äußert den Wunsch, dass zwei laufende Gesetzgebungsverfahren noch in dieser Legislaturperiode abgeschlossen werden sollten. Es gehe zum einen um eine Änderung des Architekten- und Ingenieurkammergesetzes, die in der Kabinettsanhörung ohne Kritik aufgenommen worden sei. Zum anderen gehe es um eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes in Bezug auf Möglichkeit, Flächen für Carsharing auszuweisen, um diese Mobilitätsform in Städten zu gewährleisten. - Der Vorsitzende bittet die Ausschussmitglieder, das Anliegen in die Fraktionen mitzunehmen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:50 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin