

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Ausschussdienst und Stenographischer Dienst

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

## **Wirtschaftsausschuss**

18. WP - 9. Sitzung

am Mittwoch, dem 19. Dezember 2012, 10 Uhr  
im Sitzungszimmer 142 des Landtags

### **Anwesende Abgeordnete**

Christopher Vogt (FDP)

Vorsitzender

Volker Dornquast (CDU)

Hartmut Hamerich (CDU)

Jens-Christian Magnussen (CDU)

Serpil Midyatli (SPD)

Olaf Schulze (SPD)

Kai-Oliver Vogel (SPD)

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Detlef Matthiessen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

Flemming Meyer (SSW)

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

<b>Tagesordnung:</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Präsentation der Firma Scandlines</b>	<b>4</b>
Søren Poulsgaard Jensen, CEO Scandlines Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer Scandlines Deutschland GmbH Björn Pape, Managing Consultant im Schiffsdesign, FutureShip GmbH	
<b>2. Bericht der Landesregierung über den Datenschutz beim LVS-Fahrkartenverkauf über das Internet</b>	<b>8</b>
Antrag der Fraktion der PIRATEN <a href="#">Umdruck 18/490</a>	
<b>3. Bericht der Landesregierung zur Euro-VI-Norm für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes</b>	<b>10</b>
Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)	
<b>4. Verschiedenes</b>	<b>11</b>

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Die Tagesordnung wird in der vorstehenden Fassung gebilligt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Präsentation der Firma Scandlines**

Søren Poulsen Jensen, CEO Scandlines

Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer Scandlines Deutschland GmbH

Björn Pape, Managing Consultant im Schiffsdesign, FutureShip GmbH

Die Vertreter der Firma Scandlines und der FutureShip GmbH führen anhand der in Anhang 1 dieser Niederschrift beigefügten Präsentation in das Thema ein.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zum Wirkungskreis der Antriebstechnologie führt Herr Pape aus, dass die für den Einbau in die Schiffe vorgesehenen Brennstoffzellen einen Wirkungsgrad von etwas über 50 % hätten. Der zusätzliche Wirkungsgrad gegenüber dem Diesel würde durch den etwas geringeren Wirkungsgrad der Batterien wieder verringert. Der Gesamtwirkungsgrad sei ähnlich wie bei einem heute fahrenden Schiff. Allerdings werde bei konventionellen Antrieben die Energie, die benötigt worden sei, um fossile Energieträger zu schaffen, nicht mit berücksichtigt. Die für die Stromproduktion erforderlichen Windmühlen seien auf beiden Seiten bereits vorhanden.

Abg. Vogt interessiert, wie der wirtschaftliche Aspekt des Projekts aussehe und ob man dazu bereits Berechnungen angestellt habe. - Herr Pape führt dazu aus, dass der durch erneuerbare Energien erzeugte Brennstoff pro Energieeinheit heute noch circa drei bis dreieinhalb Mal so teuer sei wie Brennstoff aus fossilen Energieträgern. Dies beinhalte aber nicht Effizienzgewinne durch eine industrielle Herstellung erneuerbarer Energien oder einen Preisanstieg für fossile Energieträger. Es sei zu erwarten, dass sich die Preise auf das 1,8 bis 2-Fache annähern würden.

Herr Dr. Tesch führt auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zum Gesamtvolumen der Investition aus, dass dieses circa 500 Millionen € betragen werde. Diese Zahl beziehe sich auf insgesamt vier Fährneubauten und sei im Vergleich zur Investition für die feste Fehmarnbelt-Querung relativ niedrig. Um das Konzept wirtschaftlich tragfähig zu machen, komme es vor allem auf die Betriebsdauer an. Langfristig werde sich das System bis circa 2030 amortisieren.

Im Hinblick auf die Sperrungen der Fehmarnsund-Brücke führt Herr Dr. Tesch aus, dass Vollsperrungen vorkämen, allerdings recht selten seien. Häufiger werde die Brücke für leere Lkw und Wohnwagengespanne gesperrt.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zur touristischen Nutzung eines neuartigen emissionsfreien Fährkonzepts führt Herr Dr. Tesch aus, dass man darüber bisher noch keine Berechnungen angestellt habe. Man habe sich in der Berechnung zunächst auch auf Lkw konzentriert, da dort die logistischen Vorteile durch die auf der Fährüberfahrt mögliche Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten auf der Hand lägen. Bei der Berechnung der Fahrtstrecken sei nicht berücksichtigt worden, dass die Fahrer gezielt längere Fährüberfahrten für die Ruhezeiten nutzten. Die vorgeschriebenen Ruhezeiten für über vier Stunden Fahrzeit lägen bei 45 Minuten und dabei ungefähr bei der Dauer der Fährüberfahrt, sodass auch diese Zeit von Fahrern häufig gut genutzt werden könne. Kürzere Fahrtstrecken seien im internationalen Lieferverkehr ausgesprochen selten. Der Pkw-Verkehr sei ein durch die Fährunternehmen gezielt subventionierter Verkehr, der in die Bordshops geleitet würde. Der reguläre Verkehr sei stabil, Zuwächse gebe es nur bei dem erzeugten Pkw-Verkehr, der mit dem Bau eines Tunnels allerdings wegfallen würde. Dieser Verkehr werde auch in Zukunft wahrscheinlich über die Fähre abgewickelt werden. Insgesamt gehe man davon aus, dass man gegen den Tunnel gute Wettbewerbschancen habe.

Auf eine Frage des Abg. Magnussen zum Investitionshorizont führt Herr Dr. Tesch aus, dass bei einem geplanten Fertigstellen der festen Querung Ende 2021 eine Investition im Jahr 2018 nicht sinnvoll sei. In diesem Fall sei man aber wettbewerbsfähig, wenn man die jetzigen Fähren weiter einsetze. Die Investition sei aber lohnenswert, wenn es weitere Verschiebungen gebe. Ein modernes Fährsystem bis zum Übergang zur festen Fehmarnbelt-Querung sei für Schleswig-Holstein und Süddänemark ein Gewinn.

Auf eine weitere Frage des Abg. Magnussen zur Möglichkeit eines Landstromanschlusses erläutert Herr Pape, dass sich dies technisch nicht realisieren lasse, weil die Batteriekapazität auf den Schiffen nicht ausreiche. Eine Aufladung über Nacht komme nicht infrage. Hinzu komme, dass, um eine entsprechend lange Lebenszeit der Batterien zu gewährleisten, diese überdimensioniert sein müssten. Wenn man die Batterien weniger stark lade und entlade, erhöhe sich die Zahl der Ladezyklen deutlich. Die bestehenden Schiffe umzurüsten, komme nicht infrage, da das gesamte Schiffskonzept geändert werden solle. So solle zum Beispiel die Anzahl der Fahrspuren auf den Autodecks erhöht werden. Der finanzielle Aufwand einer Umrüstung sei nicht geringer als bei einem Neubau.

Herr Dr. Tesch erläutert auf eine Frage des Abg. Schulze zum Zeithorizont der Investition, dass man so gerechnet habe, dass sich die Investition bis 2030 amortisiert haben solle.

Abg. Midyatli interessiert sich für die Pkw- und Lkw-Zahlen. - Herr Dr. Tesch führt aus, dass Scandlines pro Jahr circa 1,6 Millionen Pkw auf der Route Puttgarden-Rødby transportiere. Davon sei ein Drittel produzierter Verkehr, nur circa 1,2 Millionen Pkw stünden als Vollzahler zur Verfügung. Dieses Verhältnis sei seit langer Zeit stabil. Die Bevölkerung in Dänemark und Schweden wachse nicht, und die Anzahl an Urlaubsreisenden in Richtung Süden werde auch nicht viel stärker wachsen. Zudem gebe es etwa 360.000 Lkw pro Jahr. Zusätzlich gebe es derzeit fünf Zugverbindungen pro Tag, die über die Fähre abgewickelt würden. Nachtverkehre führen über die Jütland-Route. Sollte die feste Fehmarnbelt-Querung realisiert werden, werde der Zugverkehr für die Fähren wahrscheinlich verlorengehen. Auch die neuen Fähren könnten aber grundsätzlich so ausgelegt werden, dass sie auch in Zukunft Personenzüge transportieren könnten.

Auf eine Frage des Abg. Matthiessen zum geplanten Ort des Schiffbaus führt Herr Dr. Tesch aus, dass dieser in Europa, wahrscheinlich in Nordeuropa, liegen werde. Der Bau von emissionsfreien Fähren sei eine Möglichkeit für die europäische Schiffbauindustrie, sich ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber Werften zum Beispiel in Asien zu erarbeiten.

Abg. Dr. Breyer interessiert, inwieweit man vonseiten der Firma Scandlines in Erwägung gezogen habe, die jetzigen Fähren effizienter zu gestalten. - Herr Dr. Tesch erläutert, dass man schrittweise an Modernisierungen und an einer effizienteren Gestaltung der Fähren arbeite. Man sei bereits dabei, einen teilweisen Batteriebetrieb einzurichten. Geplant sei auch, Abgaswäscher - sogenannte Scrubber - in alle vier Fähren einzubauen, um die Emissionen zu senken. Damit könne man auch neue Emissionsgrenzwerte einhalten.

Auf eine Frage der Abg. Midyatli zu einer möglichen Zusammenarbeit von Scandlines mit der Betreiberfirma des geplanten Tunnels, Femern A/S, führt Herr Dr. Tesch aus, dass man sich über die Konkurrenz durch Femern A/S nicht freue. Man werde aber den Wettbewerb aufnehmen. Der Tunnel könne gegen den Fährverkehr nicht profitabel arbeiten, aber auch ohne den Fährverkehr werde der Tunnel nicht profitabel sein. Niemand werde aber den fertiggestellten Tunnel schließen, selbst wenn das Projekt keinen Profit bringe. Die bisherigen Kontakte zu Femern A/S seien nicht sehr angenehm gewesen, da man den Eindruck habe, dass diese Gesellschaft versuche, die Anbindung des Hafens zu verschlechtern. Das sehe man als Versuch, den Wettbewerb auszuschalten. Auch aus regionaler Sicht könne kein Interesse daran bestehen, den Fährbetrieb gänzlich einzustellen. Auch zukünftig werde der Fährverkehr fortgeführt, möglicherweise jedoch mit weniger Fähren. Dadurch entstünden neue Flächen,

die man nutzen könne, sofern der Fährhafen Puttgarden weiterhin straßen- und schienenmäßig gut angebunden sei.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze zu den Wirtschaftlichkeitsberechnungen und den Voraussetzungen dafür führt Herr Poulsgaard Jensen aus, dass Femern A/S offenbar davon ausgehe, dass der Fährbetrieb eingestellt werde. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass die Schaffung einer Hinterlandanbindung für den von Scandlines produzierten Verkehr derjenigen, die von Dänemark aus nur die Überfahrt nutzten, um im Bordshop einkaufen zu können, nicht sinnvoll sei. Wichtig für Scandlines sei, dass der Zugang zum Hafen von der Autobahn aus erhalten bleibe.

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Punkt 2 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung über den Datenschutz beim LVS-Fahrkartenverkauf über das Internet**

Antrag der Fraktion der PIRATEN

[Umdruck 18/490](#)

Einleitend erläutert Abg. Dr. Breyer die Hintergründe seines Antrags. Er weist darauf hin, dass man beim Fahrkartenverkauf im Internet deutlich mehr Daten preisgeben müsse als beim Kauf eines Busfahr Scheins beim Busfahrer. Die Frage stehe im Raum, ob es Möglichkeiten gebe, den Verkauf ebenso datenschutzfreundlich wie den herkömmlichen Verkauf zu gestalten. Zum Beispiel habe der Rhein-Main-Verkehrsverbund Chipkartenlösungen, die Entsprechendes ermöglichten.

Herr Meienberg, Leiter der Abteilung Verkehr und Straßenbau im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, erläutert, dass es das Online-Ticket im schleswig-holsteinischen Nahverkehr seit dem 30. Oktober 2012 für alle Fahrkarten außerhalb des Stadtverkehrs gebe. Es werde per Kreditkarte, Paypal oder Abbuchung bezahlt. Anbieter dieses Systems für Schleswig-Holstein sei die Hamburger Hochbahn. Diese sei damit auch Vertragspartner der Kundinnen und Kunden. Die Hamburger Hochbahn habe auf Nachfrage des Ministeriums versichert, dass die jetzige Regelung mit dem Datenschutzbeauftragten abgeprochen und aus datenschutzrechtlichen Gründen unproblematisch sei. Eine weitere Anonymisierung, zum Beispiel mithilfe einer Chipkarte, sei technisch wahrscheinlich möglich, erfordere aber einen erheblich höheren Aufwand. Die Landesregierung werde das Thema aber weiter behandeln und mit der Hamburger Hochbahn die Möglichkeit einer technischen Umsetzung erörtern. Dabei werde auch in Erfahrung gebracht, wie teuer eine Umsetzung sein könne. Er sagt zu, zu gegebener Zeit im Wirtschaftsausschuss darüber erneut zu berichten.

Herr Dr. Polenz, Leiter des Referats Datenschutzaufsicht in der Privatwirtschaft des Unabhängigen Landeszentrums für den Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD), führt aus, das ULD habe sich mit den im Internet verfügbaren Informationen befasst. Danach sei die LVS ein Anbieter nach dem Telemediengesetz. Im Telemediengesetz sei geregelt, dass ein Anbieter Dienstleistungen auch anonym oder pseudonym anbieten müsse, wenn ihm das technisch möglich und zumutbar sei. Daten fielen bei der Personalisierung, beim Anmeldeprozess und beim Bezahlvorgang an. Im Hinblick auf den Bezahlvorgang müsste man sich eine Lösung überlegen, beim Rhein-Main-Verkehrsverbund sei über die Chipkarte eine Barzahlung mög-

lich. Dies gewähre Anonymität. Herr Dr. Polenz bietet dem LVS und der Landesregierung an, den Fall einer genaueren Betrachtung zu unterziehen.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer zu dem konkreten Anbieter des Internetangebots führt Herr Dr. Polenz aus, dass man sich beim ULD am Impressum orientiere. Der dort Genannte sei in erster Linie der Anbieter des Telemediums. - Auf eine weitere Frage des Abg. Dr. Breyer zur Pflicht zur Vorabinformation über die Datennutzung erläutert Herr Dr. Polenz, dass es notwendig wäre, diese an den Anfang zu setzen.

Zur Anbieterfrage des Vertriebs der Fahrscheine ergänzt Frau Coordes von der LVS, dass man dies gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ausgeschrieben habe. Die LVS selbst verdiene nichts an dem System. Nach dem Einnahmenezuschneidungsprinzip würden die Einnahmen aus dem elektronischen Fahrkartenverkauf an die beteiligten Unternehmen weitergereicht. Aus diesem Grunde sehe man sich selbst nicht als Anbieter. Im Hinblick auf die Erklärung der AGBs frühzeitig im Online-Bestellvorgang betont sie, dass man mit der Hamburger Hochbahn im Gespräch sei, dies früher deutlich zu machen.

Herr Meienberg hebt auf eine Frage des Abg. Dr. Tietze hervor, dass der Ablauf im Nahverkehr vom Prinzip her der Gleiche wie im Fernverkehr sei. Ein Handyticket gebe es jedoch noch nicht.

Auf eine Frage des Abg. Dr. Breyer bietet Herr Meienberg an, dem Ausschuss in einer schriftlichen Darstellung die Optionen in Bezug auf anonymisierte Fahrkarten aufzulisten und jeweils auch auf Vor- und Nachteile einzelner Lösungen zu nennen.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht der Landesregierung zur Euro-VI-Norm für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes**

Antrag des Abg. Christopher Vogt (FDP)

Einleitend zu seinem Antrag führt Abg. Vogt aus, dass ihn interessiere, ob eine in anderen Ländern erteilte Ausnahmegenehmigung für Feuerwehreinsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Rettungsdienstes auch in Schleswig-Holstein vorgesehen sei und wie die Landesregierung die rechtliche Situation einschätze.

Herr Meienberg führt aus, dass aufgrund einer EG-Verordnung schwere Nutzfahrzeuge ab 1. Januar 2014 nur noch zugelassen würden, wenn sie die Abgasnorm Euro VI erfüllten. Das treffe auch auf Feuerwehrfahrzeuge zu. Die Innenministerkonferenz habe sich im Sommer mit diesem Thema befasst und die Bundesregierung gebeten, eine Ausnahme für Fahrzeuge des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes vorzusehen. Das Bundesverkehrsministerium habe dem Bundesinnenministerium mitgeteilt, dass keine Notwendigkeit für eine generelle Ausnahmegenehmigung bestehe. Darüber hinaus könnten die Länder in begründeten Ausnahmefällen Ausnahmen zulassen. Das Problem sei, dass technisch die vorgeschriebenen Abgasnormen nicht eingehalten werden könnten, da aufgrund der naturgemäß kurzen Einsatzwege die dafür erforderliche Betriebstemperatur durch die Fahrzeuge nicht erreicht werde. Darüber hinaus gebe es weitere Probleme, zum Beispiel durch die Begrenzung der Zulademengen. Nach § 70 der Straßenverkehrszulassungsordnung gebe es die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen vorzusehen. Die Landesregierung werde den Bundesverkehrsminister anschreiben und ihn bitten, von seinem Gesetzgebungsrecht zum Wohle der Feuerwehren Gebrauch zu machen, da es ein bundesweites Problem sei und der Bund dieses Problem auch bundesweit lösen solle. Sollte der Bund es auch weiterhin nicht für nötig halten, eine bundesweit einheitliche Regelung zu schaffen, werde das Land Schleswig-Holstein im Frühjahr nächsten Jahres selbst eine Ausnahmeregelung treffen. Spätestens im Frühjahr 2013 werde das Problem also gelöst werden, sofern es keine bundesrechtliche Regelung vor diesem Zeitpunkt gebe.

Zum Tagesordnungspunkt 4, **Verschiedenes**, liegt nichts vor.

Der Vorsitzende, Abg. Vogt, schließt die Sitzung um 11:25 Uhr.

gez. Christopher Vogt  
Vorsitzender

gez. Thomas Wagner  
Geschäfts- und Protokollführer