



# **Niederschrift**

## **Wirtschaftsausschuss**

19. Wahlperiode - 65. Sitzung

am Mittwoch, dem 2. Juni 2021, 10:00 Uhr,  
als Videokonferenz

### **Anwesende Abgeordnete**

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vorsitzender

Hartmut Hamerich (CDU)

Andreas Hein (CDU)

Lukas Kilian (CDU)

Peer Knöfler (CDU)

i. V. von Klaus Jensen

Thomas Hölck (SPD)

Kerstin Metzner (SPD)

Kai Vogel (SPD)

Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Kay Richert (FDP)

### **Weitere Abgeordnete**

Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

### **Fehlende Abgeordnete**

Christian Dirschauer (SSW)

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

<b>Tagesordnung:</b>		<b>Seite</b>
<b>1.</b>	<b>Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum aktuellen Sachstand der Coronahilfen</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Bericht der Landesregierung zur Bewertung der touristischen Modellprojekte in Schleswig-Holstein</b>	<b>9</b>
	Antrag der Abg. Regina Poersch und Thomas Hölck (SPD) Umdruck 19/5896	
<b>3.</b>	<b>Gender Budgeting - Kriterien bei der Umsetzung der EU-Förderprogramme in Schleswig-Holstein stärker berücksichtigen</b>	<b>11</b>
	Antrag der Fraktion der SPD und der Abgeordneten des SSW Drucksache 19/2965 (neu)	
<b>4.</b>	<b>Potenziale der Festen Fehmarnbeltquerung nutzen</b>	<b>12</b>
	Alternativantrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/3034	
<b>5.</b>	<b>Landesweit kostenloses freies WLAN</b>	<b>14</b>
	Bericht der Landesregierung Drucksache 19/2854	
<b>6.</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>15</b>
<b>7.</b>	<b>Mehr Sicherheit auf der A 7</b>	<b>16</b>
	Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 19/2397	
	<b>Unfallschwerpunkte analysieren und technische Maßnahmen prüfen</b>	<b>16</b>
	Alternativantrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP Drucksache 19/2444	
	Axel Behrends, Abt. IV 4, Polizeiabteilung im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung	
	Hans-Jürgen Feldhusen, Vorstandsmitglied für Verkehr & Technik, ADAC Schleswig-Holstein e. V.	
	Sven Neumann und Yannick Porepp, Gewerkschaft der Polizei	
	Dr. Ing. Ariane Sievers, Leiterin der Abteilung Verkehr und Innovation, Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord	

Torsten Conrad, Unfallkommission und Landesbetrieb Straßenbau und  
Verkehr (LBV.SH)

Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e. V.

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

## **1. Bericht des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zum aktuellen Sachstand der Coronahilfen**

Herr Dr. Buchholz, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus berichtet zum aktuellen Sachstand der Coronahilfen über die Abarbeitung der eingereichten Anträge, die Verlängerung der landesspezifischen Wirtschaftshilfsprogramme und den Sachstand der Beratungen zum Härtefallfonds des Bundes.

Zum Sachstand der Abarbeitung der Bearbeitung der eingereichten Anträge zur sogenannten Novemberhilfen berichtet Minister Dr. Buchholz, die Antragsfrist sei am 30. April 2021 ausgelaufen. Das Land habe bereits knapp über 93 % der Anträge abgearbeitet und im Rahmen dieser Abarbeitung knapp 170 Millionen € an insgesamt 9.700 Antragsteller ausgezahlt.

Auch die Dezemberhilfe befinde sich sozusagen in der Endbearbeitung. Die Antragsfrist endete ebenfalls am 30. April dieses Jahres. Hier seien knapp 89 % der Anträge bereits bearbeitet und an etwa 9.200 Antragsteller Mittel in Höhe von insgesamt knapp 190.000 € ausgezahlt worden.

Er berichtet weiter, dass die Antragsfrist für die sogenannte Überbrückungshilfe II am 31. März 2021 geendet habe. Im Rahmen dieser Hilfen seien insgesamt knapp 64,5 Millionen € ausgezahlt worden; ein Großteil der Anträge sei bereits abschließend bearbeitet.

Das Verfahren zur Überbrückungshilfe III laufe noch. Offenbar ließen sich viele Steuerberaterinnen und Steuerberater mit der Antragstellung etwas mehr Zeit. Täglich gingen aber auch im Rahmen dieses Förderinstruments etwa 100 neue Anträge ein. Insgesamt lägen derzeit knapp 7.700 Anträge vor, die ein Volumen von circa 450 Millionen € umfassten. Auf dem Sachstand der Auszahlung befänden sich davon bereits fast 6.100 Anträge. Bis jetzt belaufe sich die Auszahlungssumme insgesamt auf knapp 300 Millionen €.

Minister Dr. Buchholz nimmt Bezug auf den offenen Brief der Steuerberaterkammer und dessen Kritik an den umfangreichen Vorprüfungen im Rahmen des Verfahrens. Die Kritik könne

er nachvollziehen. Das umfangreiche Vorprüfungsverfahren sorge für eine zusätzliche Arbeitsbelastung bei den Steuerberatungsbüros und eine große Zeitverzögerung bei der Bearbeitung. Festzustellen sei, dass das Land für die meisten der von der Steuerberaterkammer gesehenen Probleme nicht verantwortlich sei. Aber auch im Land habe es am Anfang der Verfahren Grund zu Unzufriedenheit gegeben. Zunächst habe man die Verwaltungsvereinbarung mit dem Bund im Land im Rahmen der Auszahlung sehr ernst genommen und jeweils zusätzliche Unterlagen angefordert, wenn vom Bund die Einstufung des Antrags in die gelbe Kategorie vorgenommen worden sei. Nach Gesprächen mit der Steuerberaterkammer habe man sich darauf verständigt, diese Prüfung etwas weniger vertieft durchzuführen. Dadurch habe man eine Beschleunigung der Abarbeitung erreichen können. Schleswig-Holstein liege im Vergleich der Bundesländer bei der Abarbeitungsquote unter den Top 5. Wichtig sei aber festzustellen, dass es immer wieder einer Abwägung bedürfe, um zwischen der sorgfältigen Prüfung von Anträgen und der schnellen Bearbeitung einen guten Mittelweg zu finden. Man könne leider auch nicht sagen, dass die Einbeziehung eines vorprüfenden Dritten, der Steuerberater, eine Garantie für sorgfältige und gute Anträge sei.

Minister Dr. Buchholz geht weiter auf die Verlängerung der Wirtschaftshilfen durch schleswig-holsteinische Programme und die Umschichtungsmaßnahmen im Landeshaushalt, um diese zu ermöglichen, ein. Schon jetzt sei abzusehen, dass es eine Anzahl von Unternehmen im Land gebe, beispielsweise die Veranstaltungsbranche, Reisebüros und die Fahrgasttouristik, die im zweiten Halbjahr 2020 unter den Folgen der Pandemie sehr gelitten habe. Insbesondere für diese Branchen sei die zusätzliche Unterstützung durch das Land eingeführt worden, und diese Instrumentarien wolle man auch noch bis zum Ende des Jahres 2021 zur Verfügung stellen. Dabei handele es sich im Wesentlichen um Darlehensprogramme. Bei den Volumen der unterschiedlichen Hilfen habe man jetzt noch einmal eine Umschichtung vorgenommen, da nach den Erfahrungen aus dem letzten Jahr deutlich geworden sei, dass es in bestimmten Bereichen weniger Nachfrage nach Darlehen gebe. Das sei auch verständlich, da für manche die Zurverfügungstellung eines Darlehens in ihrer Situation nicht hilfreich sei. Stärker nachgefragt werde die vorübergehende Beteiligungsmöglichkeit, also stille Beteiligungen, durch die Mittelständische Beteiligungsgesellschaft oder auf der Basis von KfW-Programmen. Vor dem Hintergrund habe es Umschichtungen in das Sonderprogramm Schleswig-Holstein gegeben, das auf der Grundlage von KfW-Beteiligungen arbeite.

Zum Härtefallfonds des Bundes führt Minister Dr. Buchholz aus, dieser mache eine Kofinanzierung des Landes erforderlich. Diese Belastung in Höhe von 25 Millionen € sei durch Umschichtungen dargestellt worden. Zwei Sachen seien dazu berichtenswert: Der Bund gebe vor, dass dieser Härtefallfonds nur als subsidiäres Instrument eingesetzt werden solle, also nicht zur Aufstockung bestehender als zu gering empfundener Hilfsleistungen. Konkret bedeute dies, wer Anspruch auf November- oder Dezemberhilfe habe, könne keine Aufstockung durch den Härtefallfonds erhalten. Nur wer die Kriterien dieser anderen Förderinstrumente nicht erfülle, könne auch etwas aus dem Härtefallfonds erwarten. Als zweites Kriterium müsse eine existenzbedrohende Situation nachgewiesen werden. Die Voraussetzungen, um vom Härtefallfonds zu profitieren, seien somit hoch. Das erkläre vielleicht auch, warum bis heute für den Härtefallfonds lediglich zwei Anträge vorlägen.

Das Land habe mit dem Dienstleister des Bundes eine Verständigung dahingehend erzielt, dass auch das Land die Plattform des Bundes für das Verfahren zum Landeshärtefallfonds mitnutzen dürfe. Für das Landesverfahren seien Fallkategorien definiert worden. Die Härtefallkommission entscheide dann auf der Grundlage der Kategorie, ob ein Härtefall vorliege. In der Härtefallkommission seien neben dem Wirtschaftsministerium auch die Industrie- und Handelskammer Schleswig-Holstein und als beratende Mitglieder die Investitionsbank Mitglied. Für Einzelfälle, die die Höhe von 500.000 € überstiegen, habe er - so Minister Dr. Buchholz - sich vorbehalten, selbst einen Blick auf die Anträge zu werfen.

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Schnurrbusch zur Insolvenzwelle führt Minister Dr. Buchholz aus, mit der Wiedereinsetzung der Insolvenzantragspflicht habe es eine kleine Bewegung nach oben bei den Insolvenzzahlen gegeben, jetzt im Mai sei allerdings wieder ein Heruntergehen der Insolvenzzahlen zu beobachten. Ob das ein Zeichen dafür sei, dass die Welle nicht komme, wie sie befürchtet worden sei, könne er noch nicht sagen. In der im Moment relativ entspannten Situation könne von Welle jedenfalls keine Rede sein. Festzustellen sei aber, dass aufgrund der Altersstruktur viele Unternehmerinnen und Unternehmer im Land die Pandemie zum Anlass genommen hätten, ihr Geschäft einfach aufzugeben. Das betreffe insbesondere viele Betriebe im Gastronomiebereich, vor allem Landgasthöfe. Diese Geschäfte tauchten in der Insolvenzstatistik gar nicht auf. Zur gesamten Wirtschaftslage im Land könne er sagen, dass mit einem Blick auf die Arbeitsmarktzahlen die Belegung im Land nach dem Lockdown, insbesondere im Bereich Tourismus und Gastronomie, sehr schnell stattgefunden habe. Damit liege Schleswig-Holstein vor den anderen Bundesländern.

Auf Nachfrage von Abg. Schnurrbusch welche Branchen hauptsächlich von den Insolvenzen betroffen seien, antwortet Minister Dr. Buchholz, dass er dazu keinen Überblick habe. Er könne aber im Justizministerium nachfragen, ob es bei den Insolvenzanmeldungen branchenspezifische Schwerpunkte gebe.



## 2. **Bericht der Landesregierung zur Bewertung der touristischen Modellprojekte in Schleswig-Holstein**

Antrag der Abg. Regina Poersch und Thomas Hölck (SPD)  
[Umdruck 19/5896](#)

Minister Dr. Buchholz führt aus, zum 19. April 2021 sei die Möglichkeit geschaffen worden, Modellprojekte im Bereich des Tourismus in Schleswig-Holstein einzurichten. Damals habe es noch relativ hohe Inzidenzen im Land gegeben. Man könne das also als sehr mutig beschreiben. Zum 19. April 2021 sei als einzige Modellregion die Region Schlei/Eckernförde an den Start gegangen, da in den anderen Regionen, die sich ebenfalls als Modellregionen beworben hätten, die Inzidenzzahlen noch nicht weit genug unten gewesen seien. Im Nachhinein müsse man feststellen, dass sich die positive Infektionsentwicklung im Land so ausgewirkt habe, dass fast alle Modellprojekte durch die stark abfallenden Zahlen sozusagen überholt worden seien. Durch die sehr schnell wieder niedrigen Inzidenzen sei es dann auch ohne Modellprojekt fast überall im Land zeitnah möglich gewesen, Öffnungsschritte einzuleiten. Dennoch hätten die Modellprojekte die Möglichkeit geboten, bestimmte Maßnahmen zu prüfen und auszuprobieren, zum Beispiel die Einrichtung von Teststationen in relativ kurzer Zeit. So habe es in der Modellregion Schlei/Eckernförde innerhalb von vier Wochen 83.000 Testungen gegeben. Er gehe davon aus, dass durch die vielen Testungen auch die Modellregion zur Rückläufigkeit des Infektionsgeschehens beigetragen habe.

Minister Dr. Buchholz stellt fest, durch die Einrichtung der Modellprojekte habe viel dazugelernt werden können. Sie seien aus seiner Sicht sehr erfolgreich gewesen. Die dabei gemachten Erfahrungen seien Grundlage dafür gewesen, die richtigen Konzepte zu entwickeln, um sehr frühzeitig, als erstes Bundesland, wieder den Tourismus zu öffnen, sodass man sich jetzt auch auf eine Sommersaison einstellen könne, in der auch Gäste aus Regionen mit höheren Inzidenzen willkommen geheißen werden könnten.

Er geht weiter kurz auf die aktuelle Berichterstattung zu einem Ausbruchsgeschehen von Coronainfektionen auf Sylt ein und führt dazu unter anderem aus, schwarze Schafe gebe es immer. Der Druck aus der Gastronomie- und der Tourismusbranche insgesamt, dass sich jetzt auch schwarze Schafe an die Vorschriften hielten, sei sehr hoch. Eine Lehre aus dem Fall sei, dass das regelmäßige Testen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Gastronomie zwingend dazugehöre. Das sei jetzt in die Verordnung zusätzlich mit aufgenommen worden.

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Dr. Tietze, ob man nicht noch einen besseren Testrhythmus finden könne, weist Minister Dr. Buchholz darauf hin, dass es durchaus auch verfassungsrechtliche Grenzen gebe. Für den Arbeitsbereich könne man das zwar dahingehend regeln, den Arbeitgeber zu verpflichten, ein Testangebot vorzuhalten, es gebe aber keine Testpflicht des Arbeitnehmers. Er könne nur dazu raten, dieses Testangebot dann auch anzunehmen, wenn man sich in der Öffentlichkeit bewege.

Im Zusammenhang mit der Nachfrage von Abg. Hölck zu anderen Modellregionen führt er aus, hierauf sei er in der letzten Ausschusssitzung bereits umfänglich eingegangen. Einige Anträge zu Modellregionen hätten abgelehnt werden müssen, weil sie unambitionierte Pläne gehabt hätten, die Inzidenzwerte in den Regionen so etwas nicht zugelassen hätten oder auch die örtlichen Kreis-Gesundheitsämter dadurch an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen wären. Ansonsten habe man geschaut, dass man sowohl die Westküste, die Ostküste als auch das Binnenland mit Modellregionen abdecke. Der Bekanntheitsgrad der Schlei-Region habe von dem Status als Modellregion auf jeden Fall sehr profitiert.

Minister Dr. Buchholz erklärt, dass eine wissenschaftliche Auswertung der anderen Modellregionen neben der der Schlei/Eckernförde nicht mehr durchgeführt werde, da diese nicht über den vollen Zeitraum gelaufen seien, sodass keine ausreichende Datengrundlage vorliege. Ziel sei immer gewesen, ein touristisches Projekt zu ermöglichen, das lediglich wissenschaftlich begleitet werde, nicht ein wissenschaftliches Projekt auf die Beine zu stellen. Es sei deshalb jetzt sozusagen auch kein Beinbruch, wenn es nur die wissenschaftliche Auswertung eines Projektes gebe.

Abg. Richert stellt fest, das Modellprojekt habe aus seiner Sicht gezeigt, dass es wichtig sei, auch einmal mutig zu sein, denn das Konzept sei nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen geboten gewesen, sondern habe auch für die Stimmung im Land etwas Positives bewirkt.

**3. Gender Budgeting - Kriterien bei der Umsetzung der EU-Förderprogramme in Schleswig-Holstein stärker berücksichtigen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Abgeordneten des SSW  
[Drucksache 19/2965](#) (neu)

(überwiesen am 20. Mai 2021 an den **Finanzausschuss**, Europaausschuss und Wirtschaftsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Der Wirtschaftsausschuss schließt sich dem Verfahren des federführenden Finanzausschusses an.

#### 4. **Potenziale der Festen Fehmarnbeltquerung nutzen**

Alternativantrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/3034](#)

(überwiesen am 21. Mai 2021 an den **Wirtschaftsausschuss**, Bildungsausschuss, Europaausschuss und Innen- und Rechtsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Abg. Hölck schlägt vor, dass man zu der Frage, wie man dieses Projekt während der Bauphase im Hinblick auf Tourismus und Einbindung in den Tourismus konstruktiver begleiten könne, eine Anhörung durchführen sollte.

Abg. Richert weist darauf hin, dass dieser Aspekt aus seiner Sicht schon ausführlich besprochen worden sei. Viele Punkte des SPD-Antrags seien bereits erledigt, manches sei aber auch einfach nicht zielführend. Der Antrag gehe aber auch auf die Entwicklung der Gewerbeflächen, Nummer 2b), erster Spiegelstrich, Sätze 1 und 2, ein. Zu diesem Teil des Antrags schlage er vor, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

Abg. Hölck erklärt, dem Verfahrensvorschlag von Abg. Richert könne sich die SPD-Fraktion anschließen, dennoch halte er eine Befassung mit dem Thema touristische Nutzung der Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung zusätzlich für sinnvoll.

Minister Dr. Buchholz weist darauf hin, dass es durchaus touristische Aktivitäten auf der Insel Fehmarn gebe, die das Bauprojekt einbünden. So plane Fehmern A/S ein Informationszentrum an der Baustelle. Ob es weitere Aktivitäten touristischer Art darüber hinaus gebe, sei ihm jedoch nicht bekannt. Aus seiner Sicht würde es sich deshalb lohnen, zu diesem Punkt bei den Akteuren im Land einmal nachzufassen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, kündigt an, diesen Punkt, touristische Aktivitäten während der Bauphase, das Verfahren dazu unter Verschiedenes noch einmal gesondert aufzurufen und die Beschlussfassung über die Durchführung der beantragten Anhörung im schriftlichen Beschlussverfahren durchzuführen.

Der Ausschuss beschließt im Anschluss an die Sitzung im Rahmen des schriftlichen Beschlussverfahrens mehrheitlich die Durchführung einer schriftlichen Anhörung zu dem Unterpunkt 2 b), erster Spiegelstrich, Sätze 1 und 2 des Antrags der Fraktion der SPD, [Drucksache 19/3034](#). Die Fraktionen werden gebeten, ihre Anzuhörenden bis zum 18. Juni 2021 gegenüber der Geschäftsführung zu benennen.

## **5. Landesweit kostenloses freies WLAN**

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/2854](#)

(überwiesen am 21. Mai 2021 an den **Umwelt- und Agrarausschuss**  
und den Wirtschaftsausschuss)

- Verfahrensfragen -

Der Ausschuss schließt sich dem Verfahren des federführenden Umwelt- und Agrarausschusses an.

## 6. Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder kommen überein, sich im Rahmen der Selbstbefassung mit touristischen Aktivitäten während der Bauphase der Festen Fehmarnbeltquerung zu befassen und dazu im Nachgang zur Sitzung die Durchführung einer schriftlichen Anhörung im Rahmen des schriftlichen Beschlussverfahren zu beschließen. Die Fraktionen werden gebeten, ihre Anzuhörenden bis zum 18. Juni 2021 zu benennen. - Der Beschluss zur Durchführung der Anhörung wird im Rahmen des schriftlichen Beschlussverfahrens im Nachgang zur Sitzung mehrheitlich gefasst.

Die Ausschussmitglieder nehmen in Aussicht, den schon beschlossenen Besuch der Insel Helgoland, unter anderem zur Vorstellung des Projektes AquaVentus, am 4./5. August 2021 durchzuführen.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, weist auf die Beratungen des Ausschusses gemeinsam mit dem Finanzausschuss am Donnerstag, den 3. Juni 2021, ab 9:30 Uhr, unter anderem zum Thema HVV - Beitritt Kreis Steinburg, in vertraulicher Sitzung hin.

Abg. Richert regt an, dass sich der Ausschuss mit der Sicherheit an Bahnübergängen in Schleswig-Holstein befassen sollte. Auf Vorschlag des Vorsitzenden kommen die Ausschussmitglieder überein, zu dieser Frage die Konzernbeauftragte der Deutschen Bahn AG, Frau Herbort, in den Ausschuss einzuladen.

## 7. **Mehr Sicherheit auf der A 7**

Antrag der Fraktion der SPD

[Drucksache 19/2397](#)

### **Unfallschwerpunkte analysieren und technische Maßnahmen prüfen**

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

[Drucksache 19/2444](#)

(überwiesen am 24. September 2020 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Innen- und Rechtsausschuss)

- Axel Behrends, Abt. IV 4, Polizeiabteilung im Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung
- Hans-Jürgen Feldhusen, Vorstandsmitglied für Verkehr & Technik, ADAC Schleswig-Holstein e. V.
- Sven Neumann und Yannick Porepp, Gewerkschaft der Polizei
- Dr. Ing. Ariane Sievers, Leiterin der Abteilung Verkehr und Innovation, Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord
- Torsten Conradt, Unfallkommission und Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH)
- Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e. V.

hierzu: [Umdruck 19/5901](#)

### **ADAC Schleswig-Holstein**

Hans Jürgen Feldhusen, Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik

[Umdruck 19/5901](#)

Herr Feldhusen, Vorstandsmitglied für Verkehr und Technik beim ADAC Schleswig-Holstein e.V., verweist auf die schriftliche Stellungnahme, [Umdruck 19/5901](#). Zusammenfassend stellt er fest, dass während der vierspurigen Phase der A7 sehr viele Unfälle zu verzeichnen gewesen seien. Nach dem Ausbau auf sechs Spuren könne man konstatieren, dass die Verkehrsunfallzahlen sich rückläufig entwickelten. Der ADAC spreche sich für moderne Verkehrssicherheitseinrichtungen aus, über die die Verkehre gesteuert werden könnten.



## **Gewerkschaft der Polizei**

Sven Neumann und Yannick Porepp

Herr Neumann, Gewerkschaft der Polizei, führt einleitend aus, nach dem Ausbau der A7 habe man zwar eine bessere Verkehrssituation und auch eine positive Entwicklung der Unfallstatistik. Sobald jedoch eine Störung auftrete, gebe es wieder die Problematik der Gefährdung der Kolleginnen und Kollegen von Polizei, Rettungskräften, Autobahnmeistereien, und von Bürgerinnen und Bürger. Es gebe immer wieder schwere und tödliche Verkehrsunfälle. Deshalb müsse unbedingt etwas getan werden. Festzustellen sei außerdem, dass mit dem sechsspurigen Ausbau jetzt kein Streifenwagen allein mehr ausreiche, um alle Spuren sperren zu können. Deshalb fordere die Gewerkschaft der Polizei für die A7 eine Verkehrsbeeinflussungsanlage. Mit dieser Forderung habe sich die Unfallkommission bereits befasst. Richtig sei, dass es schwierig sei, auf der gesamten Strecke so etwas zu installieren. Allerdings müsse unbedingt etwas dafür getan werden, dass die Kolleginnen und Kollegen bei ihren Einsätzen auf der Autobahn besser geschützt seien.

Herr Porepp ergänzt, aus seiner eigenen Erfahrung und von den Berichten der Kolleginnen und Kollegen, die auf der Autobahn tätig seien, könne er die Feststellung von Herrn Feldhusen, dass sich nach dem Ausbau der Autobahn die Situation sicherheitsmäßig für alle verbessert habe, nicht bestätigen. Teilweise gebe es jetzt Abschnitte auf der Autobahn, die pro Seite dreispurig ausgebaut seien und auf denen es keine Geschwindigkeitsbegrenzung mehr gebe. Tagtäglich passierten dort Dinge, die sich in den Unfallstatistiken so nicht widerspiegeln. Es fehle auch nach wie vor an Sicherheitsvorkehrungen. Beispielsweise gebe es keine geeignete Möglichkeit der Vorwarnung bei bereits passiertten Unfällen. Neben dem einen Streifenwagen, der der Polizei dafür zur Verfügung stehe, gebe es keine weiteren Fahrzeuge. Das ein Fahrzeug müsse sich dann gegebenenfalls erst einmal um den Verkehrsunfall selbst kümmern, so dauere es beispielsweise eine halbe Stunde, bis eine Absicherung der Unfallstelle dann auch stehe. Diese Situation spiegele sich in keiner Statistik wider. Darüber hinaus gebe es viele Beinaheunfälle, die nicht in der Statistik auftauchten. So habe es allein 2020 zwölf Fälle gegeben, in denen Absperrmaterial umgefahren worden sei.

## **Ministerium für Inneres, Ländliche Räume, Integration und Gleichstellung**

Axel Behrens, Polizeiabteilung

Herr Behrend, Polizeiabteilung im Ministerium für Inneres, Ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, verweist einleitend auf den Verkehrssicherheitsbericht, aus dem ersichtlich sei, welche Unfallsituation es in Schleswig-Holstein auf den Autobahnen gebe, mit einem Fokus auf die A7. Insgesamt habe es im vergangenen Jahr auf Schleswig-Holsteins Autobahnen 4.500 Unfälle gegeben, etwa zehn Menschen verlören pro Jahr dort ihr Leben. Das bedeute, jeder zehnte Tote in Schleswig-Holstein sterbe auf der Autobahn. Insgesamt seien die Unfallzahlen jedoch zurückgegangen, allerdings nicht die der schweren Unfälle. Während der Trend auf den Autobahnen insgesamt bei Unfällen rückläufig sei, liegt die Zahl der Unfälle auf der A7 Richtung Norden nach wie vor im dreistelligen Bereich und sei damit steigend. Dies hänge aus seiner Sicht vielleicht damit zusammen, dass viele Fahrerinnen und Fahrer, wenn sie aus Hamburg heraus seien, meinten, jetzt freie Bahn zu haben und insgesamt ein höheres Geschwindigkeitsniveau gefahren werde.

Zur Gefährdung der Einsatzkräfte auf der Autobahn weist er darauf hin, dass hier insbesondere die Eigensicherung eine große Rolle spiele. Deshalb müsse insbesondere für die Ausstattung der dort eingesetzten Kräfte etwas getan werden. In den letzten Jahren habe das Land deshalb viel in Fahrzeuge und auch Personalausstattung investiert. So verfüge inzwischen jedes Autobahnrevier über einen Vito mit einer Leuchtbake. Es sei auch vorgesehen, künftig bei der Neubeschaffung von Dienstfahrzeugen vom Pkw-Kombi weg und hin zu größeren Fahrzeugen zu gehen. Die komplette Umstellung werde jedoch noch eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Bezüglich der Ausstattung der Polizei insgesamt liege man bundesweit vorn. Darüber hinaus habe man sich aber auch Gedanken über weitere Sicherheitsvorkehrungen gemacht, beispielsweise das Einrichten eines automatischen TNC-Signals, das begleitend zu den Verkehrsfunknachrichten gesendet werde.

Abschließend weist er darauf hin, dass im letzten Jahr im Zusammenhang mit Dienst-Kfz der Polizei die meisten Unfälle auf der Autobahn bei Fahrten durch die Rettungsgasse oder Verfolgungsfahrten passiert seien. In den letzten Jahren seien in Schleswig-Holstein keine Polizeibeamten oder -beamtinnen getötet oder verletzt worden.

### **Autobahn GmbH des Bundes**

Dr. Ariane Sievers, Leiterin der Abteilung Verkehr und Innovation, Niederlassung Nord

Frau Dr. Sievers weist darauf hin, dass das Thema A7 schon letztes Jahr in der Unfallkommission behandelt worden sei. Im Prinzip könne sie sich dem anschließen, was hier bereits gesagt worden sei, nämlich dass dort keine Auffälligkeiten festgestellt worden seien, die ein Tempolimit rechtfertigten. Ziel der Autobahn GmbH des Bundes seien bundesweit einheitliche Regelungen, das gelte auch für den Bereich der Verkehrsbehörden. Die Steigerung der Unfallzahlen auf der A7 in Richtung Norden werde kritisch beobachtet. Die aktuelle Faktenlage sei aber nicht so, dass die Einführung eines Tempolimits erforderlich sei.

Sie führt weiter aus, dass es für die Errichtung von sogenannten Streckenbeeinflussungsanlagen bestimmte Kriterien gebe. Dabei hebt sie hervor, dass es auf der A7 insgesamt um eine Streckenlänge von 120 km gehe. Für so eine lange Strecke sei es schwierig, über Streckenbeeinflussungsanlagen eine positive Entwicklung zu erreichen. Selbst wenn man einzelne Anlagen aufstelle, stünden diese im Zweifel statistisch gesehen immer an der falschen Stelle. Punktuelle Auffälligkeiten auf diesem Streckenabschnitt gebe es nicht. Dennoch sei es natürlich wichtig, das Thema Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs immer wieder in den Blick zu nehmen.

Frau Dr. Sievers kündigt an, dass man mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort den Austausch suchen werde, insbesondere mit der Polizei. Die von Herrn Porepp angesprochenen Punkte, insbesondere der erste Einsatz, die erste halbe Stunde nach einem Unfall, aber auch die Themenprozessoptimierung und Verbesserung des Unfallmanagements seien hier die richtigen Stichworte.

### **Unfallkommission und Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH)**

Torsten Conradt, Direktor des LVB.SH

Herr Conradt, Unfallkommission und Direktor des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr, stellt fest, auch wenn der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr jetzt nicht mehr für die A7 zuständig sei, könne er als Mitglied der Unfallkommission feststellen: Jeder Unfall sei einer zu viel. Insgesamt gebe es seiner Einschätzung nach ein gut funktionierendes System, bei dem

sich Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde und Polizei gemeinsam die Unfallsituation anschauten. Aus der letzten Befassung der Unfallkommission mit der Situation auf der A7 im September letzten Jahres könne er berichten, dass man sich in der Runde einig darüber gewesen sei, dass zu hohe Geschwindigkeiten nicht die Hauptunfallursache auf der Strecke gewesen seien. Von daher sei aus dieser Bewertungsrunde auch nicht der Ansatz verfolgt worden, für die A7 ein Tempolimit zu fordern. Glücklicherweise gebe es insgesamt eine rückläufige Tendenz der Unfallzahlen. Die Unfallkommission sei der Auffassung, dass allein das Tempo 120 km/h nicht dazu geeignet sei, die Unfallsituation auf der A7 zu verbessern.

\* \* \*

In der anschließenden Aussprache bedankt sich zunächst der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, im Namen des Ausschusses bei allen auf der Autobahn Tätigen, dass sie für andere tagtäglich sozusagen den Kopf hinhielten.

Im Zusammenhang mit einer Frage von Abg. Dr. Tietze zur offiziellen Unfallstatistik führt Herr Behrens aus, es werde zwischen der objektiven und subjektiven Sicherheitslage unterschieden. Bei der objektiven seien alle Unfälle erfasst. Polizeintern werde man auch die Dienstunfälle aus, wie viele Beamtinnen und Beamte im Dienst bei Verkehrsunfällen verletzt worden seien. Dazu kämen die sogenannten Beinaheunfälle, die im Austausch mit den Dienststellen wahrgenommen würden, über die aber keine Statistik geführt werde.

Die Nachfrage von Abg. Vogel im Zusammenhang mit Straßenbeeinflussungsanlagen auf der A1 und in Österreich beantwortet Frau Dr. Sievers dahingehend, in Hamburg stünden Streckenbeeinflussungsanlagen dort, wo es eine Anschlussstellendichte gebe, also viel Verflechtungsverkehr statfinde. Die Anlage solle die Geschwindigkeiten harmonisieren, sodass weniger Fahrstreifenwechsel notwendig seien und die Kapazität in Stoßzeiten erhöht werde. Durch die Verringerung der Fahrstreifenwechsel solle natürlich auch die Unfallgefahr reduziert werden. Wann es zu einem Ausbau einer Autobahn komme, hänge unter anderem von der sogenannten 50. Stunde, der 50. höchstbelasteten Stunde des Jahres als maßgebende stündliche Verkehrsstärke, ab. Das Ausmaß des Verkehrs auf der A1 liege darüber, sodass sie jetzt auch im Ausbauplan mit drin sei. Der Aufbau der Streckenbeeinflussungsanlagen solle die Zeit überbrücken, bis der Ausbau dann auch durchgeführt worden sei. Ähnliche Rahmenbedingungen gebe es auf der A7 nicht. Im Gegenteil, mit dem Neuausbau habe man sozusagen ein absolutes Premiumprodukt im Vergleich zu anderen Autobahnen.

Abg. Dr. Tietze merkt an, dass das gesamte Bundesland Bremen mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet sei. - Frau Dr. Sievers erklärt, dass sie sich leider nicht in ganz Deutschland mit der Dichte der Streckenbeeinflussungsanlagen auskenne. - Minister Dr. Buchholz erläutert, dass das Thema Verkehrsbeeinflussungsanlage auch in der Vergangenheit, als noch das Land für die Autobahn zuständig gewesen sei, thematisiert worden sei. Auch damals sei es schon so gewesen, dass bei einer Abwägung die A7 nicht zum Zuge gekommen sei, weil es zum einen eine andere Situation in Schleswig-Holstein als auf dem Hamburger Gebiet der Autobahn gebe. So gebe es auf dem schleswig-holsteinischen Streckenabschnitt beispielsweise bessere Zahlen in der Unfallstatistik. Auch wenn das Unfallgeschehen in Richtung Norden, wenn man aus Hamburg rausfähre, zunehme, könne man noch nicht von einem Unfallschwerpunkt sprechen. Vor dem Hintergrund sei der sehr hohe Aufwand, eine Verkehrsbeeinflussungsanlage zu installieren, auf der A7 nicht gerechtfertigt.

Minister Dr. Buchholz knüpft noch einmal an die Ausführungen der Vertreter der GdP an und möchte wissen, ob es nicht noch bessere technische Hilfsmittel gebe, zu einer besseren Frühwarnung des Verkehrs nach einem Unfall auf Autobahnen zu bekommen. Aus seiner Sicht müsse das technisch gelöst werden, und es sei wichtig, hier auch in andere Länder zu schauen, um insbesondere den Schutz der Beamtinnen und Beamten auf der Autobahn zu verbessern. - Herr Behrens erklärt, man habe sich dafür bereits verschiedene Dinge angeschaut und vor dem Hintergrund das eben schon angesprochene TNC-Signal geprüft. Leider gebe es nichts, was von den Leitfahrzeugen selbst direkt ausgesendet werden könne. Im Zusammenhang mit den Versuchen und Pilotvorhaben zum autonomen Fahren gebe es auch in diese Richtung Entwicklungen, die in Zukunft vielleicht hilfreich sein könnten, aber das liege außerhalb des Einflussbereichs der Polizei. - Herr Feldhusen erklärt, als langjähriger Polizeibeamter sei auch ihm das Phänomen der Gefährdung auf der Autobahn sehr bekannt. Er halte Entwicklungen wie das TNC-Signal für wichtige zusätzliche Instrumente, die jedoch noch viel schneller auf dem Markt Verbreitung finden müssten.

Abg. Vogel merkt an, so richtig befriedigend finde er nicht, was hier heute ausgeführt worden sei, nämlich dass die Zahlen die Einrichtung einer elektronischen Verkehrsbeeinflussungsanlage oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A7 nicht rechtfertigten. Die elektronischen Lösungen wie TMC-Signal oder ähnliches würden voraussichtlich auch in den nächsten Jahren noch nicht kommen. Das bedeute, die Gefährdung der Kolleginnen und Kollegen, die auf der Autobahn tätig seien, werde andauern. Es sei sehr bedauerlich, dass aus dieser Anhörung kein Ansatz hervorgegangen sei, aktiv dagegen etwas zu unternehmen.

Herr Porepp erklärt, für ihn sei es durchaus ermutigend, welche Unterstützung hier aus dem Ausschuss gerade der Polizei entgegengebracht worden sei. Grundsätzlich müsse festgehalten werden, dass die Polizei zwar gut ausgestattet sei und ihre Hausaufgaben gemacht habe. Wichtig sei aber, dass es ein Verbund unterschiedlicher Maßnahmen gebe. Das TNC sei ein wichtiges Instrument, werde aber auch nur von denen genutzt werden können, die mit Navi führen. Es sei zwar nachzuvollziehen, was Frau Dr. Sievers hier zu neuen Autobahnen und der aktuellsten Technik ausgeführt habe, dennoch sei für ihn nicht nachzuvollziehen, warum die technischen Möglichkeiten nicht auch nachgezogen würden, beispielsweise in Form von Einrichtungen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Aus seiner Sicht rede man bei den Verkehrsunfällen nicht mehr von Einzelfällen, es deute sich auch ein Zuwachs an. Vor dem Hintergrund sei es für seine Kolleginnen und Kollegen und ihn ernüchternd, wenn man höre, man warte weitere technische Entwicklungen ab. Bis dahin seien die Kolleginnen und die Kollegen jeden Tag weiter in Gefahr. Das könne doch nicht sein.

Abg. Dr. Tietze fragt, ob es nicht auch niedrighwelligere technische Möglichkeiten gebe als die Verkehrsbeeinflussungsanlage, beispielsweise wie in Frankreich mit LED-Leisten unter den Autobahnschildern, über die dann vor Unfällen gewarnt werden könne. - Frau Dr. Sievers antwortet, für diese Dinge gebe es relativ klare Richtlinien. Die Bundesrepublik Deutschland stelle an die Autobahnen sehr hohe Anforderungen in Bezug auf ihre Gestaltung. Dabei sei die Grundidee, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durch die Infrastruktur so wenig wie möglich abgelenkt werden dürften, damit sie sich auf das Fahren konzentrieren könnten. Vor dem Hintergrund sei stark reglementiert, was an Autobahnrandern aufgestellt werden dürfe. Dazu komme, dass regelmäßige Stauwarnungen auch abstumpfend wirken könnten.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 12:10 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze  
Vorsitzender

gez. Dörte Schönfelder  
Geschäfts- und Protokollführerin