

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

## 16. Wahlperiode

Innenausschuss

51. Sitzung am 16.04.2015  
– Öffentliche Sitzung –

– Elektronische Fassung –

### Protokoll

Beginn der Sitzung: 10:02 Uhr

Ende der Sitzung: 13:09 Uhr

#### Tagesordnung:

#### Ergebnis:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

(S. 3)

1. ...tes Landesgesetz zur Änderung dienstrechtlicher Vorschriften  
Gesetzentwurf der Landesregierung  
– Drucksache 16/4505 –

Vertagt  
(S. 4 – 5)

dazu: Vorlagen 16/4874/4876/4987/4993/5004/5011/  
5012/5021

2. ...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesglücksspielgesetzes  
Gesetzentwurf der Landesregierung  
– Drucksache 16/4671 –

Anhörung beschlossen;  
vertagt  
(S. 6)

3. Erhalt und Ausbau des rheinland-pfälzischen Straßennetzes leistungs- und bedarfsgerecht sicherstellen  
Antrag der Fraktion der CDU  
– Drucksache 16/4743 –

Anhörung beschlossen;  
vertagt  
(S. 7)

dazu: Zukunftsfähige Mobilität durch Investitionen in den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichern  
Antrag (Alternativantrag) der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/4766 –

– als Material mit überwiesen –

## Tagesordnung (Fortsetzung):

- |  | Ergebnis:  |
|--|--|
| 4. Ausbau der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5064 –                       | Erledigt<br>(S. 8 – 12)  |
| 5. Neues Betriebssystem auf der Ahrtalbahn<br>Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76<br>Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5066 –              | Erledigt<br>(S. 13 – 15)   |
| 6. Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse zur S-Bahn-Verbin-<br>dung Zweibrücken – Homburg<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/5073 –   | Erledigt mit der Maßgabe<br>der schriftlichen Berichter-<br>stattung<br>(S. 3) |
| 7. Bahnstation-Offensive der Deutschen Bahn AG<br>Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76<br>Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5079 –          | Erledigt mit der Maßgabe<br>der schriftlichen Berichter-<br>stattung<br>(S. 3) |
| 8. Aktuelle Situation an der Schiersteiner Brücke<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/5088 –  | Erledigt<br>(S. 16 – 28)   |
| 9. Hahn-Verkauf<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5092 –  | Erledigt<br>(S. 29 – 31)   |
| 10. Geplanter Polizeiempfang der Landesregierung<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5052 –                         | Erledigt mit der Maßgabe<br>der schriftlichen Berichter-<br>stattung<br>(S. 3) |
| 11. Folgen der Zusammenlegung der Kommissariate K1 und K2<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5053 –                | Erledigt mit der Maßgabe<br>der schriftlichen Berichter-<br>stattung<br>(S. 3) |
| 12. Neues Bewerberverfahren bei der Polizei<br>Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5063 –                              | Erledigt mit der Maßgabe<br>der schriftlichen Berichter-<br>stattung<br>(S. 3) |
| 13. Kurswechsel der Landesregierung bei der Vorratsdatenspei-<br>cherung<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5100 – | Erledigt<br>(S. 32 – 33)   |
| 14. Wohnungseinbrüche in Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/5101 –                                 | Erledigt<br>(S. 34 – 39)   |
| 15. Polizeiliche Kriminalstatistik 2014<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/5140 –  | Erledigt<br>(S. 34 – 39)   |

**Herr Vors. Abg. Hüttner** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

**Vor Eintritt** in die Tagesordnung:

Der Ausschuss beschließt, die **Tagesordnungspunkte 6, 7, 10, 11** und **12**

- 6. Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse zur S-Bahn-Verbindung Zweibrücken – Homburg**  
**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**  
– Vorlage 16/5073 –
- 7. Bahnstation-Offensive der Deutschen Bahn AG**  
**Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5079 –
- 10. Geplanter Polizeiempfang der Landesregierung**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5052 –
- 11. Folgen der Zusammenlegung der Kommissariate K1 und K2**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5053 –
- 12. Neues Bewerberverfahren bei der Polizei**  
**Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5063 –

gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 der Geschäftsordnung des Landtags mit Einverständnis der Antragstellenden und der Landesregierung mit der Maßgabe für erledigt zu erklären, dass die Landesregierung dem Ausschuss schriftlich berichtet.

**Punkt 1** der Tagesordnung:

**...tes Landesgesetz zur Änderung dienstrechtlicher Vorschriften**  
**Gesetzentwurf der Landesregierung**  
– Drucksache 16/4505 –

**dazu:** Vorlagen 16/4874/4876/4987/4993/5004/5011/5012/5021

**Herr Abg. Noss** führt aus, seine Fraktion habe die Stellungnahmen ausgewertet. Infolge des Gesetzentwurfs hätten seine Fraktion zahlreiche Schreiben von Gewerkschaften, Personengruppen und einzelnen Personen erreicht, die Änderungsbedarf sähen. Das Thema sei innerhalb der Fraktion erörtert und dabei ein darüber hinausgehender Erörterungsbedarf festgestellt worden, da eine intensive Befassung mit den eingegangenen Schreiben als notwendig erachtet worden sei.

Insgesamt seien bei den genannten kritischen Punkten drei hervorzuheben, die immer wieder genannt worden seien: Das sei die Änderung der Altersruhezeit bei den Lehrern, die nicht mehr mit ihrem 64. Lebensjahr, sondern mit Ende des Schuljahres, in dem sie 65 würden, in den Ruhestand gehen könnten, ferner im Bereich der Schwerbehinderten und schließlich sei moniert worden, dass die Rente mit 63. Lebensjahren, die auf dem privaten Sektor im Rentenrecht gelte, in dienstrechtlicher Hinsicht nicht umgesetzt worden sei.

Seitens der kommunalen Vertreter habe es kritische Äußerungen bezüglich der Altersgeldregelung bei Hauptwahlbeamten gegeben, die zwei Wahlperioden als Bürgermeister oder Hauptwahlbeamte gearbeitet hätten, sowie im Bereich des Ehrensoldes.

Daneben seien aber auch positive Äußerungen zu vernehmen gewesen, dass im Bereich der Feuerwehr, der Polizei und des Justizvollzugsdienstes die bisherigen Regelungen weiter Geltung hätten, den Lehrkräften die bundesweit günstigste Regelung angeboten werde – hier werde allerdings moniert, dass eine gewisse Übergangsfrist erwünscht wäre – und im Bereich der Schwerbehinderten Rheinland-Pfalz im Mittelfeld liege. Das zeige, Rheinland-Pfalz werde nirgendwo in eine Richtung Vorreiter, vielmehr sei versucht worden, das Gesetz ausgewogen zu gestalten.

Da noch Beratungsbedarf gesehen werde, werde seine Fraktion auch keinen Beschluss abgeben.

**Herr Abg. Henter** hebt hervor, die Anhörung habe viele Facetten des Gesetzentwurfs noch einmal verdeutlicht. Der umfangreiche Gesetzentwurf sei auch in seiner Fraktion umfassend diskutiert worden. Ebenso wie die Fraktion der SPD sei auch seine Fraktion zu der Auffassung gekommen, dass eine weitere Beschäftigung mit einzelnen Details notwendig sei. Im Nachgang zu der Anhörung seien weitere Gespräche geführt worden, weil die Gesetzeslage teilweise mit ihren Einzel- und Übergangsregelungen sehr kompliziert sei.

Die Fragen, die dabei erörtert worden seien und zu denen auch seine Fraktion kontaktiert worden sei, beträfen in etwa die gleichen Punkte, die auch Herr Abgeordneter Noss angesprochen habe: Übernahme rentenrechtlicher Regelungen, wie die Mütterrente, Ruhestand mit 63, Fragen zu dem Bereich der Schwerbehinderten, Sonderregelungen für die Lehrer. Auch die kommunalen Spitzenverbände seien auf seine Fraktion zugekommen, und es hätten intensive Gespräche stattgefunden.

Die Aufzählung dieser Fragen zeige, wie umfangreich und kompliziert die Gesetzesmaterie sei, weshalb auch seine Fraktion intrafraktionell weiter beraten würde, um dann zu einem abschließenden Ergebnis zu kommen. Deshalb würde auch seine Fraktion heute nicht über diesen Gesetzentwurf abstimmen wollen.

**Frau Abg. Schellhammer** führt seitens ihrer Fraktion aus, auch sie sehe die Notwendigkeit der Intensivierung der Beratung sowie eine Überprüfung bestimmter Punkte, die in der Anhörung von den Anzuhörenden vorgetragen worden seien. Ihre Fraktion sehe dabei insbesondere die Frage nach der Regelung für die Schwerbehinderten im Fokus stehend. Die Frage der Anregung der Stärkung des kommunalen Ehrenamts solle dabei ebenfalls noch einmal erörtert werden, wobei die Punkte, die die kommunalen Spitzenverbände vorgetragen hätten, mit einzubeziehen seien.

**51. Sitzung des Innenausschusses am 16.04.2015**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Einen besonderen Schwerpunkt beabsichtige ihre Fraktion auf die Frage zu legen, wie das Gesundheitsmanagement in der öffentlichen Verwaltung gestärkt werden könne. Wenn die allgemeine Altersgrenze erhöht werden solle, müsse der Arbeitgeber dafür Sorge tragen, dass die Beamtinnen und Beamten ein Arbeitsumfeld hätten, das angemessen ausfalle.

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.

ELEKTRONISCHE FASSUNG

**Punkt 2** der Tagesordnung:

**...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesglücksspielgesetzes  
Gesetzentwurf der Landesregierung  
– Drucksache 16/4671 –**

Der Ausschuss beschließt einstimmig, in seiner Sitzung am

**Dienstag, dem 2. Juni 2015, 14:00 Uhr,**

ein Anhörverfahren durchzuführen und den Haushalts- und Finanzausschuss dazu einzuladen.

Der Ausschuss kommt überein, zu der Anhörung fünf Anzuhörende im Verhältnis 2 : 2 : 1 sowie fraktionsübergreifend einen weiteren Anzuhörenden einzuladen.

Die Anzuhörenden sollen dem Ausschussekretariat gegenüber zeitnah benannt werden.

Der Gesetzentwurf – Drucksache 16/4671 – wird vertagt.

ELEKTRONISCHE FASSUNG

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Erhalt und Ausbau des rheinland-pfälzischen Straßennetzes leistungs- und bedarfsgerecht sicherstellen**

**Antrag der Fraktion der CDU**

– Drucksache 16/4743 –

**dazu: Zukunftsfähige Mobilität durch Investitionen in den Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichern**

**Antrag (Alternativantrag) der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN**

– Drucksache 16/4766 –

– als Material mit überwiesen –

Der Ausschuss beschließt einstimmig, in seiner Sitzung am

**Donnerstag, dem 9. Juli 2015, 10:00 Uhr,**

ein Anhörverfahren zu beiden Anträgen durchzuführen.

Der Ausschuss kommt überein, zu der Anhörung acht Anzuhörende im Verhältnis 3 : 3 : 2 einzuladen.

Die Anzuhörenden sollen dem Ausschusssekretariat gegenüber zeitnah benannt werden.

Die Anträge – Drucksachen 16/4743/4766 – werden vertagt.

**Punkt 4** der Tagesordnung:

**Ausbau der Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz**  
**Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5064 –

**Frau Abg. Schmitt** führt aus, Grundlage des Antrags ihrer Fraktion sei zum einen eine Presseberichterstattung, zum anderen aber auch eine Veranstaltung in der Landesvertretung in Berlin, die noch einmal unterstrichen habe, welche Bedeutung die Binnenschifffahrt für das Land Rheinland-Pfalz habe.

Der Innenminister werde um Berichterstattung gebeten, was das Land in dieser Hinsicht bereits unternehmen habe und wie die Perspektiven aussähen, wenn es darum gehe, den zunehmenden Güterverkehr in Europa, der auch entsprechende Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz haben werde, zu bewältigen. Stichwort sei hierbei der Ausbau der Moselschleusen. Eine Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan sei erfolgt, aus Sicht ihrer Fraktion wäre ein schnelleres Voranschreiten aber erforderlich, um einen wesentlichen Beitrag für die Herausforderungen im Güterverkehrsbereich leisten zu können.

**Herr Staatsminister Lewentz** trägt vor, beabsichtigt sei, in der Verkehrspolitik möglichst viele Güterverkehre auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt zu verlagern. Dahingehend sehe er fraktionsübergreifend Einigkeit. Hervorzuheben sei, die Binnenschifffahrt sei in den vergangenen Jahren sehr stark in den Fokus gerückt worden; dennoch sehe er die Notwendigkeit, das Thema weiterhin im Fokus zu behalten. Von daher begrüße er diesen Antrag.

Bei aller Dringlichkeit der Investitionen bei Straßen und Schienen sei Rheinland-Pfalz auch und ganz besonders ein Land der Wasserwege. 605 Kilometer Wasserstraßen gebe es in Rheinland-Pfalz auf dem Rhein, der Mosel, Saar und Lahn. 80 % der Güterverkehre auf Deutschlands Wasserstraßen – das seien 2,2 Millionen Container – würden pro Jahr von rund 200.000 Schiffsbewegungen auf dem Rhein abgewickelt. Allein die BASF schläge pro Jahr rund 7 Millionen Tonnen Güter auf dem Rhein um.

Auch die Mosel sei heute eine der bedeutendsten europäischen Verkehrsachsen zwischen Lothringen, Luxemburg, dem Saarland und der Region Trier zu den Häfen Rotterdam und Antwerpen. Rheinland-Pfalz sei ein klassisches Land der Wasserstraßen.

Im vergangenen Jahr habe eine Delegation aller Fraktionen den Hafen Rotterdam besucht. Dort seien die enormen Umschlagsanlagen zu besichtigen gewesen, die in der „Maasvlakte 2“ für den Überseeverkehr entstanden seien. Hinzu kämen die Anlagen, die immer schon prägend für diesen Hafen gewesen seien.

Mit dem riesigen neuen Hafenaerial rüste sich der Hafen Rotterdam für das steigende Güteraufkommen, das aus dem Rheinkorridor auslaufe oder von Überseeschiffen dorthin abfließen müsse. Der Rheinkorridor sei ein Wirtschafts- und Versorgungsraum für 60 Millionen Menschen – was dort ausdrücklich bestätigt worden sei –; denn hier lägen die großen Industriezentren Rhein-Ruhr, Rhein-Main und Rhein-Neckar. Die Logistik für diese Metropolregionen zwischen Rotterdam und Genua führe zu einem Großteil auch durch Rheinland-Pfalz als klassisches Transitland. Die Transitverkehre seien bekannt, das seien zwei Eisenbahnlinien im Mittelrheintal, der Rhein sowie die Autobahnen A 61 und A 3.

Die Verkehrsinfrastruktur in ganz Deutschland ächze unter der Last der vom Bund viel zu lange vernachlässigten Sanierungs- und Ausbauinvestitionen. Die Daehre-Kommission habe bereits vor zwei Jahren einen Nachholbedarf von jährlich 7,2 Milliarden Euro festgestellt.

Aber selbst wenn die heutige Verkehrsinfrastruktur vollständig intakt wäre, könnte sie das für den Güterverkehr prognostizierte Wachstum von bis zu 38 % zwischen den Jahren 2010 und 2030 nicht bewältigen. Er spreche ganz besonders vom Schienengüterverkehr, der sich in aller Konsequenz auf absehbare Zeit durch das lärmgeplagte Mittelrheintal zwingen und die Anwohnerinnen und Anwohner



**51. Sitzung des Innenausschusses am 16.04.2015**  
**– Öffentliche Sitzung –**

belasten werde. Ob, wann und welche Alternativtrasse es geben werde, könne heute niemand abschätzen. Es gebe also bei allen Verkehrswegen Handlungsbedarf.

Im Gegensatz zu Straße und Schiene biete die Wasserstraße noch beachtliche Reserven. Die Flotte von insgesamt rund 2.100 Schiffen sei zwar leicht rückläufig, aber moderne und größere Schiffe sowie Schubverbände erhöhten stetig die Transportkapazitäten, die derzeit bei insgesamt 2,7 Millionen Tonnen lägen.

Als Verkehrsminister gehe es ihm darum, Güterverkehre auf der Straße zu vermeiden, wo immer dies möglich sei. Das Binnenschiff partizipiere zwar mit 23 % an den vorausgesagten Transportsteigerungen, aber der Anteil des Binnenschiffs im Verhältnis der Verkehrsträger untereinander liege seit Jahren leider relativ konstant bei nur 10 oder 11 %. Es sei an der Zeit, Wege zu finden, wie man das Binnenschiff im Wettbewerb von Zeit und Kosten unter den Verkehrsträgern nach vorne bringen könne.

Anzusetzen sei bei den Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt, die es zu verbessern gelte. Dies habe die Verkehrsminister aus Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg und ihn selbst bewegt, bei der Länderkonferenz Rhein im Herbst 2013 dem Bund die sogenannte „Düsseldorfer Liste“ zu überreichen. Diese enthalte 36 Projekte, die speziell die Binnenhäfen mit ihren trimodalen Containerterminals über Straße und Schiene schneller erreichbar machten.

Aber auch der Rhein selbst als die zentrale Verkehrsachse zu den großen Überseehäfen könne und müsse für die Binnenschifffahrt schneller und mehr ausgelastet werden. Deshalb gebe es den gemeinsamen Antrag mit Nordrhein-Westfalen zum Bundesverkehrswegeplan, dass die Fahrrinne zwischen Koblenz und Nordrhein-Westfalen auf durchgängig 2,80 Meter, vor allem aber zwischen Mainz und St. Goar an einzelnen Stellen so vertieft werde, dass durchgängig eine Abladetiefe von 2,10 Meter statt bisher 1,90 Meter bestehe. Auf diese Weise sollten Schiffstransporte durchgängig und ganzjährig, das heiße auch bei Niedrigwasser, gewährleistet werden.

Einen Nachholbedarf der besonderen Art gebe es bei den Moselschleusen, Frau Abgeordnete Schmitt habe es angesprochen. Als europäische Großwasserstraße in den 50er Jahren ausgelegt auf eine Tonnage von damals 10 Millionen Tonnen pro Jahr würden heute auf der Mosel tatsächlich bis zu 16 Millionen Tonnen jährlich transportiert.

Der Parlamentarische Abend zur Moselschifffahrt, der im März gemeinsam mit Luxemburg und dem Saarland in Berlin von Rheinland-Pfalz veranstaltet worden sei – Frau Abgeordnete Blatzheim-Roegler sei mit dabei gewesen –, habe deutlich gezeigt, dass weiterer Bedarf an internationalen Lieferketten zwischen Lothringen, den saarländischen Stahlunternehmen, dem Trierer Raum bis hin nach Fernost bestehe.

Größtes Hindernis dabei seien die Transportbedingungen auf der Mosel. Zwischen Dillingen und Koblenz liefen an den Schleusen Wartezeiten bis zu 15 Stunden auf. In den Sommermonaten müssten die Schleusen zusätzlich für Wartungsarbeiten an zehn Arbeitstagen ganz geschlossen werden. Dabei handele es sich um notwendige und im Voraus einplanbare Wartungsarbeiten und Schließungen, wie sie bei keinem anderen Verkehrsträger gegeben seien.

Die zweite Schleusenammer an den Moselschleusen müsse daher beim Bund oberste zeitliche Priorität erhalten. Seit Jahren drängten Rheinland-Pfalz, das Saarland und Luxemburg den Bund gemeinsam, den Ausbau zu beschleunigen, bis zuletzt erfolglos. Zuletzt habe der Bund für die Fertigstellung das Jahr 2036 genannt. Übereinstimmend sähen die betroffenen Länder dieses Datum als nicht akzeptabel an. In den letzten Jahren und Monaten sei intensiv daran gearbeitet worden, beim Bund eine Bewusstseinsänderung zu erreichen.

Zu seinem Erstaunen habe der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Herr Ferlemann, bei dieser Veranstaltung in Berlin erklärt, dass das Problem nicht beim Geld liege, Geld sei im Prinzip vorhanden, vielmehr fehle es an Planungspersonal, nämlich an dem Personal, das die frühere Koalitionsregierung über Jahre systematisch in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abgebaut habe.

Darin zeige sich die Richtigkeit der rheinland-pfälzischen Forderung gegenüber dem Bundesverkehrsministerium, die personelle Fachkompetenz in den Ämtern vor Ort aufrecht zu erhalten und stetig zu erneuern. Damit jetzt wirklich etwas beim Ausbau der Moselschleusen vorangehe, müsse die Schritt-für-Schritt-Strategie aufgegeben und mehrere Projekte parallel in Angriff genommen werden. Dazu brauche es eine stringente, zeitlich konzentrierte Projektstruktur.

Er hoffe, dass der Parlamentarische Abend vor rund 120 Vertretern der Bundes- und Landespolitik so viel politische Dynamik erzeugt habe, dass der Moselausbau einen deutlichen zeitlichen Schub erhalte.

An dieser Stelle sei noch einmal zu betonen, er habe das Angebot seitens Rheinland-Pfalz und des Saarlands wiederholt, eigene Planungskapazitäten, also Personal, zur Verfügung zu stellen. Es habe schon einmal eine nahezu unterschriftsreife Vereinbarung mit dem Bund gegeben, die jedoch nicht zur Umsetzung gekommen sei.

An diesem Parlamentarischen Abend sei auch das Jahr 2030 genannt worden, zu dem diese Arbeiten fertig sein sollten. Zwar habe schon einmal eine andere Jahreszahl im Raum gestanden, dies sei jedoch schon eineinhalb Jahre her, sodass es diesen Zeitraum noch hinzurechnen gelte. Wenn das Signal 2030 kommen würde, würde dies ein gutes Signal an die Wirtschaft bedeuten.

**Frau Abg. Schmitt** erwähnt das von Herrn Staatsminister Lewentz angesprochene Angebot, eigene Planungskapazitäten zur Verfügung zu stellen, noch dazu habe eine unterschriftsreife Vereinbarung vorgelegen. Sie bitte um Beantwortung, woran die Umsetzung gescheitert sei und welche Voraussetzungen notwendig seien, um sie zur Umsetzung kommen zu lassen.

Hervorzuheben sei, es sei keinesfalls nur Interesse Rheinland-Pfalz, die Moselschleusen wesentlich schneller auszubauen, sondern es liege ihres Erachtens auch im Interesse des Bundes und sogar im Interesse anderer europäischer Länder; denn wenn Wartezeiten bis zu 15 Stunden an Schleusen aufliefen, bringe der bisherige Ausbau von einigen Moselschleusen in der Wertschöpfung keinen Nutzen, da sich der Stau nur auf ein oder zwei Schleusen weiter verschiebe. Das sei völlig inakzeptabel.

Anzusprechen sei die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, bei der ihres Erachtens ein genaues Hinschauen erforderlich sei. Personalkapazitäten müssten vor Ort gegeben sein, um den Interessen gerecht werden zu können. Ihre Fraktion trage zwar die Reform als Ganzes mit, jedoch sei es notwendig zu schauen, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ihren Leistungen noch gerecht werden könne.

Sie bitte um Beantwortung, wie eine Beschleunigung des Ausbaus der Moselschleusen konkret möglich sei.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** unterstreicht den Eindruck, den Herr Staatssekretär Ferlemann an dem Parlamentarischen Abend in Berlin, den Herr Staatsminister Lewentz angesprochen habe, hinterlassen habe, dass der Ausbau kein finanzielles Problem darstelle.

Offensichtlich werde seitens qualifizierter Ingenieure bzw. entsprechender Fachleute ein Anstellungsverhältnis beim Bund als nicht so attraktiv angesehen wie in der Wirtschaft, wobei ihr bekannt sei, dass auch diese darüber Klage führe, dass sie nicht genug qualifizierte Ingenieure finde, sodass es sich um ein generelles Problem zu handeln scheine.

Auf rheinland-pfälzischer Seite bestehe die Bereitschaft, den Prozess mit Planungskapazitäten zu unterstützen. Sie bitte um Auskunft, ob es solche Aussagen auch seitens des Saarlandes oder Luxemburgs gebe.

Herr Staatsminister Lewentz habe die notwendigen Wartungen der Schleusen im Sommer angesprochen, sie seien dann über einen längeren Zeitraum nicht befahrbar. Hierzu sei zu fragen, ob diese Wartungsarbeiten nicht vielleicht beschleunigt oder in eine Zeit verlegt werden könnten, in der der große Ausflugsverkehr noch nicht begonnen habe.

**Herr Abg. Henter** erachtet es als erstaunlich, dass Frau Abgeordnete Blatzheim-Roegler es moniere, dass der Bund kein adäquates Fachpersonal finde, da der Bund mehr zahle als das Land Rheinland-Pfalz, was seitens der CDU-Fraktion immer moniert worden sei. Das zeige, die Kritik seiner Fraktion sei durchaus gerechtfertigt.

Herr Staatsminister Lewentz habe ausgeführt, das Land sei bereit, Planungskapazitäten zur Verfügung zu stellen. Selbstverständlich liege es im Interesse aller, wenn der Ausbau beschleunigt werde, jedoch sei zu fragen, woher diese Kapazitäten kämen, ob im Zuge dessen nicht vielleicht andere Aufgaben unerledigt blieben oder die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter so viel Spielräume zur Verfügung hätten, dass sie ihre Arbeitszeit dem Bund zur Verfügung stellen könnten, und im welchem Umfang diese zur Verfügungstellung geschehen würde, auch in Bezug auf das Personal.

**Herr Staatsminister Lewentz** macht darauf aufmerksam, die neue Generation der Binnenschiffe verfüge über eine Länge von 130 Metern und könnten deshalb über das jetzige Schleusensystem nicht abgewickelt werden. Entlang der Mosel gebe es Ein-Schleusenkambersysteme, darüber hinaus habe im Sommer die „Weiße Flotte“ Vorrang. Zur Wartung der Schleusen gebe es regelmäßige Intervalle. Ob eine zeitliche Veränderung möglich sei, darüber könne vielleicht Herr Schulte Auskunft geben.

**Herr Schulte (Referent im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** trägt ergänzend vor, die Taktung der Schleusenwartung hänge mit der Ausschreibung der Arbeiten zusammen; denn der Bund plane diese Arbeiten zwar, führe sie aber nicht mit eigenen Kräften durch. Das heiße, die Unternehmen müssten rechtzeitig zur Verfügung stehen, was zwar planbar sei, aber mit Beginn der Fahrsaison der „Weißen Flotte“ übereingebracht werden müsse, damit dieser Verkehr nicht mehr als notwendig gestört werde. Das heiße, somit seien von vornherein Zeitenbegrenzungen gegeben.

Diese Arbeit über das Jahr zu verteilen, sei auch nicht sinnvoll; denn wenn eine Schleuse aufgrund von Wartungsarbeiten geschlossen sei, sei die Mosel als Ganzes nicht befahrbar, deswegen müssten diese Arbeiten in einem möglichst komprimierten Zeitraum komplett durchgeführt werden, wobei in der Regel ein Wochenende mit enthalten sei, an dem durchgearbeitet werde. Auf diese Arbeiten Einfluss zu nehmen, sei kaum möglich.

**Herr Staatsminister Lewentz** betont, wenn es ein Zwei-Schleusenkambersystem gäbe, würden diese Fragen keine große Rolle mehr spielen. Recht geben müsse er Frau Abgeordneter Schmitt, das System könne nur als System wirken, wenn es komplett durchgängig sei. Wenngleich es vielleicht möglich sei, zwei oder drei Schleusen zugleich auszubauen, so könne die Arbeit dennoch nur in Etappen erfolgen. Die Kosten lägen bei ungefähr 50 Millionen Euro pro Schleusenkambersystem. Wenngleich diese Summe sehr hoch sei, so stelle sie aber nur einen Bruchteil dessen dar, was beispielsweise für die Seehäfen im Hinterland und den notwendigen Kanälen für Maßnahmen verausgabt werden müsse. Die Lobby der Küstenländer trete jedoch in dieser Hinsicht auf Bundesebene sehr stark auf. Deswegen begrüße er es, dass im nachbarschaftlichen Verbund der Bundesländer bis hin zu den Ländern Lotringen und Luxemburg nun ein sehr viel stärkeres Auftreten gegenüber dem Bund möglich sei.

Wenn der Ausbau zu einem Zweikammersystem erfolge, wäre es für die Binnenfrachtschifffahrt und der „Weißen Flotte“ einfacher, nebeneinander auf der Mosel zu fahren. Dies sei schon hervorzuheben.

Wie schon dargelegt wurde, habe eine unterschrittsreife Ausarbeitung vorgelegen, die auch noch andere Facetten umfasst habe. Er schlage vor, diese dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen, dann könne der Ausschuss auch nachvollziehen, welche Punkte vorab mit dem Bund besprochen worden seien. Der damalige Verkehrsminister, Herr Ramsauer, habe irgendwann Abstand von dieser Vereinbarung genommen und sie nicht unterschrieben, wobei er damals haushalterische Aspekte angeführt habe.

Nachdem Herr Dobrindt in das Amt gekommen sei, habe er dieses Thema mit ihm besprochen. Im Rahmen dieses Gesprächs habe er sehr viel Verständnis und Offenheit gezeigt. Zwar habe Herr Staatssekretär Ferlemann darauf hingewiesen, dass die Finanzierung nicht das Problem sei, jedoch komme es am Ende darauf an, welche Schritte in der Praxis unternommen würden. Bisher sei in dieser Hinsicht keine Reaktion erfolgt.

Zu der Frage der Zeitachse wolle er noch darauf hinweisen, auf rheinland-pfälzischer Seite sei vorgesehen gewesen, um das Jahr 2025 eine Fertigstellung des Ausbaus der Moselschleusen zu erreichen. Wenn ein Ausbau der Mosel bis 2030 möglich sei – wobei er betont habe, ein möglicher Abschluss noch vor 2030 würde auf rheinland-pfälzischer Seite sehr begrüßt –, wäre das im Vergleich zu 2036 schon ein großer Schritt, bedeute aber immer noch einen Zeitraum von bis zu 15 Jahren.

Herauszustellen sei, dieses Thema stelle sowohl für das Saarland als auch für Luxemburg ein wichtiges Thema dar, beide stünden zu der Vereinbarung und hätten diese noch einmal beschlossen. Das bedeute, es handele sich hier nicht nur um eine Vereinbarung zweier Bundesländer, sondern diese Vereinbarung erreiche sogar eine europäische Dimension, da nicht nur Luxemburg sondern auch die Schifffahrt in Lothringen betroffen sei. Rheinland-Pfalz werde deshalb in dieser Hinsicht weiterhin aktiv bleiben.

Was seine Ausführungen zu einer Rheinvertiefung und die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angehe, so seien diese Arbeiten relativ zügig anzugehen. Damit würde eine Verlagerung von Kapazitäten auf den Rhein einhergehen, die somit nicht mehr über die A 61 und die A 3 gelenkt werden müssten. Die dreispurige Durchgängigkeit der A 61 sei auf den Weg gebracht worden, jedoch müsse auch berücksichtigt werden, dass die Topografie dieser Autobahn einen nur langsamen Ausbau erlaube, dem gegenüber stünde ein möglicherweise leichter Ausbau des Rheins.

Was die Situation der Eisenbahn im Mittelrheintal angehe, so hätten hierzu offene und intensive Diskussionen stattgefunden, sodass er dazu keine Ausführungen mehr machen wolle.

Was den Punkt des Ausbaus angehe, so sei eine Umsetzung nicht davon abhängig, wer in Berlin regiere, da eine Umsetzung möglichst im Rahmen eines gemeinsamen Vorgehens erfolgen sollte, da sie Chancen für den Frachtverkehr bedeute, die die Wirtschaft direkt unterstützen könnten. Diese Chancen sollten genutzt werden.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** weist darauf hin, dass in den letzten zehn bis 15 Jahren in einem zunehmenden Maße größere Kreuzfahrtschiffe auf der Mosel unterwegs seien. Dazu bitte sie um Beantwortung, ob auch diese Schiffe Vorrang gegenüber dem Güterverkehr hätten, wodurch sich eine Verschärfung der Problematik ergäbe.

**Frau Abg. Schmitt** fragt nach, welche Gründe Herr Verkehrsminister Dobrindt davon abhielten, die in Rede stehende unterschriftsreife Vereinbarung zu unterschreiben vor dem Hintergrund, dass Herr Staatsminister Lewentz davon gesprochen habe, dass dieser im Gespräch sehr verständnisvoll und offen reagiert habe.

**Herr Staatsminister Lewentz** entgegnet, zu den Gründen keine Auskunft geben zu können. Wie schon ausgeführt, sprächen keine finanziellen Gründe dagegen.

Er hoffe, dass im Zuge der Beantwortung des Bundesverkehrswegeplans der vordringliche Bedarf ausgewiesen werde, der dann mit einem zügigen Abwickeln der notwendigen Schritte einhergehen müsse. Nach seinem Dafürhalten müsse die Bedeutung der Mosel in Berlin noch einmal richtig wahrgenommen werden.

Was die Regelung bezüglich der Kreuzfahrtschiffe angehe, würde er diese dem Ausschuss gerne schriftlich nachliefern.

Einer Bitte von Frau Abg. Blatzheim-Roegler entsprechend sagt Herr Staatsminister Lewentz zu, dem Ausschuss mitzuteilen, ob auch die Kreuzfahrtschiffe auf der Mosel von der Vorfahrtsregelung erfasst seien.

Der Antrag – Vorlage 16/5064 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 5 der Tagesordnung:

**Neues Betriebssystem auf der Ahrtalbahn**  
**Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5066 –

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** stellt die Befürchtung seitens ihrer Fraktion heraus, dass mit dem neuen Betriebssystem auf der Ahrtalbahn, kurz „TuZ“ genannt, eine Verschlechterung der Gegebenheiten auf dieser Strecke einhergehen könnte. Von Fachleuten sei zu hören gewesen, dass mit der Einführung ein Abbau von Personal verbunden sei. In diesem Zusammenhang sei die Sicherheit der Reisenden anzusprechen, die unter Umständen gefährdet sein könnte, wenn in Zukunft weniger Personal vor Ort gegeben sein werde. In Gesprächen vor Ort hätten die Verantwortlichen ihre Befürchtungen geäußert, weshalb sie heute die Bitte habe, dass die Landesregierung entsprechend berichten möge.

**Herr Eilers (Referent im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** erläutert, bei der Ahrtalbahn handele es sich um eine 29 Kilometer lange Strecke, die von Remagen nach Ahrbrück führe. Im Abschnitt Remagen – Walporzheim sei sie zweigleisig und im weiteren Verlauf eingleisig. In diese Strecke sei der im Jahr 1996 reaktivierte Streckenabschnitt Kreuzberg – Ahrbrück mit einbezogen, der für den Rheinland-Pfalz-Takt wieder dem Schienenpersonennahverkehr zugeführt worden sei.

Derzeit werde die Strecke von der DB Regio im Rahmen des Dieselnetzes Köln mit Lindtriebwagen befahren, einmal mit einem Stundentakt in der Relation Bonn – Remagen und zum Zweiten zwischen Remagen und Dernau, wobei sich allerdings aufgrund der Infrastruktur und der Anschlusssituation kein ganz genauer 30-Minuten-Takt in diesem Abschnitt ergebe.

Zur Sicherung der Zugfolge seien derzeit in den Bahnhöfen Bad Neuenahr-Ahrweiler, Dernau und Kreuzberg sowie an der Überleitstelle Walporzheim, also dort, wo die Zwei- in die Eingleisigkeit übergehe, örtliche Fahrdienstleiter eingesetzt, die den Fahrweg auf seine Durchgängigkeit prüften, Fahrstraßen und Signale stellten und die Blockeinrichtung bedienten sowie die höhengleichen Reisendenüberwege zu den Bahnsteigen sicherten. Hier werde noch die alte mechanische Stellwerkstechnik eingesetzt, bei der die Signale und Weichen über Drahtzug und große Hebel gestellt würden.

Die DB Netz AG plane nun, den eingleisigen Abschnitt zwischen Walporzheim und Ahrbrück zu rationalisieren und insbesondere die veraltete Stellwerkstechnik zu ersetzen. Des Weiteren seien Anpassungsmaßnahmen an drei Bahnübergängen vorgesehen. Hierbei komme das angesprochene Betriebssystem technisch unterstützter Zugleitbetrieb (TuZ) ins Spiel, das in Deutschland schon an anderen Strecken zum Einsatz gekommen sei, zum Beispiel auf der Strecke Weimar – Kranichfeld oder in Sachsen. Es handele sich um ein vom Eisenbahnbundesamt generell zugelassenes Betriebsverfahren für derartige Strecken. Allerdings funktioniere das nicht für zweigleisige Strecken, das heiße, dieses System komme nur für den zweiten Abschnitt Walporzheim – Ahrbrück zum Einsatz.

Basis sei der Zugleitbetrieb, ein Betriebsverfahren für einfache betriebliche Verhältnisse, insbesondere für regionale Strecken mit wenig komplexer Infrastruktur und einer gemäßigten Streckenbelegung. Die DB Netz AG vertrete die Auffassung, dass eine herkömmliche Leit- und Sicherungstechnik ausreichend sei, die Umstellung auf elektronische Stellwerke, die eine teure Fernsteuerung bedeute, in diesem Fall nicht zu einem vernünftigen Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis führe.

Geplant sei, den wegen der Strecke Richtung Remagen in Walporzheim verbliebenen Fahrdienstleiter zusätzlich zum Zugleiter zu machen und die Sicherung der Zugfahrten über mündliche Meldungen zwischen Zugleiter und Lokführer einmal und zum anderen durch zusätzliche Technik an dieser Strecke abzusichern, die aus Gleismagneten an den relevanten betrieblichen Stellen bestehe, die der Zugleiter, sofern die Voraussetzungen erfüllt seien, über ein Fernwirksystem unwirksam schalten könne, sodass der Zug diese Stellen passieren könne. Damit sei die gleiche Sicherheit wie im heutigen Verfahren gewährleistet, ansonsten hätte das Eisenbahnbundesamt eine solche Technik nicht zulassen können.

Die DB Netz AG habe zugesagt, dass das derzeitige Betriebsprogramm auf der Strecke auch künftig uneingeschränkt fahrbar sei und auch lokbespannte Sonderzüge weiterhin verkehren könnten, die

dann auf einem zusätzlichen Gleis, das heute schon in Kreuzberg vorhanden sei, tagsüber abgestellt werden könnten; nachts stünden dort die Triebwagen von DB Regio.

Außerdem sei bestätigt worden, dass die gleiche Sicherheit der Reisenden in örtlich unbesetzten Bahnhöfen erhalten bleibe, die allerdings anders gewährleistet werde, indem sichergestellt werde, dass der Reisendenüberweg von einfahrenden Zügen nicht mehr und von ausfahrenden Zügen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden könne. Das bedeute, die Verantwortung für die Sicherheit an dieser Stelle werde dem Lokführer übertragen. Aber auch das sei nicht ungewöhnlich, die gleiche Regelung bestehe beispielsweise schon seit Jahren auf der Strecke Kaiserslautern – Lauterecken – Grumbach.

Die DB Regio, mit der in dieser Hinsicht ein intensiver Kontakt bestehe, habe allerdings noch gewisse Zweifel an der Fahrbarkeit dieses Betriebsprogramms nach der Einführung des heutigen Betriebssystems, vor allem deswegen, weil das heutige Betriebsprogramm zeitlich angespannt und wegen der Fortführung der Züge nach Bonn vom Betrieb der linken Rheinstraße abhängig sei, wo die Betriebslage sich oft schwierig gestalte.

Seitens des Ministeriums sei deshalb von der DB Netz AG ein detailliertes Fahrzeitenrechenprogramm und eine Aufstellung eines Betriebsprogramms unter Maßgabe des TuZ angefordert worden, das schon im Entwurf vorliege. Danach scheine es keine Probleme zu geben.

An dieser Stelle sei allerdings darauf hinzuweisen, dass noch weitere ungeklärte Fragen bestünden. Eine Problematik liege darin, dass zum Beispiel künftig der in Dernau wendende Zug von einem Gleis auf das andere wechseln müsse und nicht mehr direkt zurückfahren könne, weil niemand mehr vor Ort die Weichen stellen könne. Deswegen werde der Zeitbedarf für diese Wende wesentlich größer ausfallen, wofür jedoch nur ein gewisses Zeitfenster zur Verfügung stehe. Es sei durchaus fraglich, ob dieses Fenster ausreiche.

Zu nennen seien aber auch die Vorteile dieses Systems, zum Beispiel könnten zwischen Dernau und Kreuzberg zwei Züge hintereinander folgen, was aktuell nicht möglich sei, darüber hinaus komme es zu einer Verkürzung der Haltezeiten der Züge in Kreuzberg.

Die DB AG beabsichtige, für die Maßnahmen insgesamt rund 3 Millionen Euro zu investieren, wobei auch Maßnahmen an drei Bahnübergängen mit eingeschlossen seien, die geändert werden müssten, weil sich die technische Abhängigkeit ändere. Diese 3 Millionen Euro sollten mit Mitteln des Bundes, aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und mit eigenen Mitteln der Bahn finanziert werden. Eingespart werden sollten insgesamt acht örtliche Mitarbeiter, nur noch in Walporzheim und in Richtung Remagen seien dann noch Mitarbeiter vor Ort vorgesehen.

Das Land Rheinland-Pfalz sei finanziell nicht beteiligt, weshalb die Einflussmöglichkeiten relativ gering ausfielen. Darüber hinaus seien auch keine rechtlichen Verfahren notwendig, außer zwei Planfeststellungsverfahren an den zu ändernden Bahnübergängen. Diese würden aber wahrscheinlich ihren normalen Verlauf nehmen. Ferner sei auch kein Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes notwendig, wonach Genehmigungen dann erforderlich würden, wenn eine Infrastruktur stillgelegt werden solle oder die Leistungsfähigkeit einer Infrastruktur nicht nur geringfügig verändert werde. Hier aber finde durch die zusätzlichen Zugfolgемöglichkeiten zumindest bei der theoretischen Betrachtung sogar eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit statt.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** fragt nach, für welche Bahnübergänge Planfeststellungsverfahren notwendig seien.

Zu erfragen sei, ob die Sicherheit der Reisenden durch die technische Unterstützungsmaßnahme auf jeden Fall gewährleistet sei, vor allem bei den höhengleichen Übergängen, auch wenn vor Ort kein Mitarbeiter mehr sei.

Angesprochen worden sei die Strecke Kaiserslautern – Lauterecken – Grumbach, auf der zwar nicht das TuZ zum Einsatz komme, jedoch andere Gegebenheiten stünden, weshalb auch dort der Lokführer eigenverantwortlich handeln müsse.

Zu fragen sei ferner, ob bei der Einführung von TuZ die Trassenpreise für das Land günstiger würden.

**Herr Eilers** gibt an, die Kilometer der in Rede stehenden beiden Bahnübergängen aktuell nicht angeben, diese aber nachliefern zu können.

Was die Sicherheit der Reisenden gerade bei den höhengleichen Zuwegen angehe, stelle dies ein grundsätzliches Problem auf den regionalen eingleisigen Strecken dar, wenn eine Rationalisierungsmaßnahme durchgeführt werde, kein örtliches Personal mehr vorhanden sei und sich der Bahnsteig zwischen den beiden Gleisen befinde. Die Problematik sei unabhängig davon gegeben, ob es ein elektronische Stellwerk gebe oder das TuZ. Das Problem werde sowohl bei der Lautertalbahn als auch bei der Ahrtalbahn dergestalt gelöst, dass ein sogenannter Richtungsbetrieb in den Bahnhöfen eingeführt werde: Das Gleis, an dem der nicht technisch gesicherte Reisendenüberweg angelegt sei, könne dann von dem einfahrenden Zug nicht mehr befahren werden. Dies werde signaltechnisch ausgeschlossen. Nur der Zug, der von der anderen Seite einfahre und zunächst gehalten habe, könne diesen Reisendenüberweg ohne technische Sicherung anfahren.

Die Sicherheitsphilosophie, die dahinterstehe, sehe folgendermaßen aus: Der Lokführer befahre diesen Reisendenüberweg mit maximal 5 km/h. Deswegen könne ihm die Verantwortung für die Sicherheit überlassen werden. Dabei handele es sich um ein anerkanntes Verfahren, das auf der Lautertalbahn Anwendung finde und auch hier zur Anwendung komme solle.

Was die Trassenpreise angehe, so gebe es keinen speziellen Trassenpreis für diese eine Strecke, vielmehr gebe es entsprechende Trassenpreiskategorien, die deutschlandweit gleich ausfielen, entweder Z1 oder, wie in diesem Fall, Z2. Wenn an einer Strecke eine Maßnahme durchgeführt werde, habe dies zunächst einmal keine direkte Auswirkung auf den Trassenpreis deutschlandweit für diese Kategorie. Dies müsse im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Wenn jetzt überall eine starke Rationalisierung auf diesen Strecken stattfinde, dafür die entsprechenden Mittel zur Verfügung stünden und das Personal abgebaut werde, dann werde vielleicht der Anstieg der Trassenpreise, den es immer geben werde, begrenzt werden können. Die Handhabung bei Trassen falle anders aus als bei den Stationen, wo ein zweckverbandsbezogener Stationspreis gebildet werde und es Rheinland-Pfalz bezogene Stationspreise gebe.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** bittet um entsprechende Information des Ausschusses, wenn die mit der DB AG noch zu klärenden Fragen beantwortet seien.

Einer Bitte von Frau Abg. Blatzheim-Roegler entsprechend sagt Herr Eilers zu, dem Ausschuss die betreffenden Bahnübergänge schriftlich mitzuteilen, an denen Planfeststellungsverfahren nötig seien sowie den Ausschuss über das Ergebnis der noch mit der Deutschen Bahn zu klärenden Fragen zu informieren.

Der Antrag – Vorlage 16/5066 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 8 der Tagesordnung:

**Aktuelle Situation an der Schiersteiner Brücke**  
**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**  
– Vorlage 16/5088 –

**Herr Staatsminister Lewentz** trägt vor, am Sonntag gegen 20 Uhr habe die Vorlandbrücke, das sogenannte Herzstück, und damit auch die Schiersteiner Brücke für Verkehre bis 3,5 Tonnen wieder freigegeben werden können. Voraussetzung hierfür sei einerseits gewesen, dass die beschädigte Brücke diese Lasten aufnehmen könne und andererseits, dass eine Verkehrsführung eingerichtet werde, die ein Befahren der Brücke mit schwereren Fahrzeugen sicher ausschließe. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) habe dazu eine Kombination aus Last-, Höhen- und Breitenbegrenzung mit verkehrsregelnden Maßnahmen, die auch Ampeln und Schranken umfassten, entwickelt, wobei modernste Detektions- und Messgeräte mit Lasertechnologie zum Einsatz kämen.

Um das notwendige hohe Sicherheitsniveau zum Schutz der reparierten Brücke und damit aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen, müsse in Kauf genommen werden, dass Lkw-Fahrer, die sämtliche Hinweise und Verkehrsanordnungen mehrfach missachteten, sich also offen rechtswidrig verhielten, kurzzeitige Verkehrsstörungen verursachten.

Gemessen an der Verkehrsbelastung auf der Schiersteiner Brücke von durchschnittlich rund 90.000 Fahrzeugen täglich sei er mit der Bilanz der ersten Tage durchaus zufrieden. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass sich nach kurzer Zeit ein Gewöhnungseffekt einstellen werde, sodass sich ordnungswidrige Fahrten von Lkw reduzierten.

Auch die Verkehrslage auf den Autobahnen und an der Theodor-Heuss-Brücke habe sich deutlich entspannt. Dennoch sei es zu begrüßen, dass sich der Fährbetreiber zwischen Budenheim und Walluf bereit erklärt habe, weiter die Fährverbindung bis zum 30. April anzubieten, wenn sich nicht abzeichnen sollte, dass der Bedarf nicht mehr gegeben sei, weil die Autofahrer wieder die Brücke nutzten. Seit Dienstag sei die Brücke auch wieder für den Rad- und Fußgängerverkehr geöffnet. Der Fokus der Brückenöffnung habe jedoch verständlicherweise auf der Verbesserung der Verkehrssituation für die tausenden Pkw-Pendler im Raum Mainz-Wiesbaden gestanden.

An dieser Stelle wolle er sich nochmals bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LBM, den beteiligten Ingenieurbüros und Baufirmen für den großen Einsatz, teilweise rund um die Uhr und bei Wind und Wetter sowie während der Karnevalstage und der Osterfeiertage bei der Reparatur der Folgen des Bauunfalls bedanken.

Große Anerkennung gelte auch dem Einsatz der Polizei bei der Bewältigung der Verkehrssituation vor allem an der Theodor-Heuss-Brücke, aber auch jetzt aktuell an der Schiersteiner Brücke. Der Einsatz habe auch große Anerkennung bei Vertretern der Wirtschaft, von Logistikunternehmen und den Kammern, mit denen er sich am Montag zur gegenseitigen Information getroffen habe, gefunden.

Der Landesregierung sei bewusst, dass das noch immer bestehende Lkw-Verbot für die regionalen Transport- und Logistikunternehmen eine erhebliche Belastung darstelle. Er habe daher den LBM beauftragt zu prüfen, wie die Brücke möglichst deutlich vor Sommer 2016 wieder für den Lkw-Verkehr nutzbar gemacht werden könne. Die Prüfungsergebnisse habe der LBM innerhalb der nächsten drei Wochen zugesagt.

Detailinformationen zur aktuellen Situation an der Schiersteiner Brücke habe der technische Geschäftsführer des LBM, Herr Hölzgen, vorbereitet, sodass er ihm gerne das Wort weitergeben würde.

**Herr Hölzgen (Technischer Geschäftsführer des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz)** berichtet zur Historie, seit Anfang 2004 ungefähr sei klar gewesen, die Schiersteiner Brücke könne in diesem Zustand nicht weiter befahren werden. Deshalb sei gemeinsam mit Hessen überlegt worden, wie diese Brücke erneuert werden könne. Relativ schnell sei klar geworden, möglich sei dies nur, wenn parallel eine neue Brücke mit drei Spuren und Standspuren gebaut werde – damals habe noch die Frage im Raum gestanden, ob in Form eines Tunnels oder oberstromig; das Ergebnis sei



**51. Sitzung des Innenausschusses am 16.04.2015**  
**– Öffentliche Sitzung –**

unterstromig ausgefallen –, um dann die alte Brücke abzureißen und ebenfalls neu zu bauen, sodass dann sechs Spuren auf zwei Strombrücken mit Standspuren zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Zustand der Strombrücke habe einen gewissen Zeitdruck zur Folge gehabt, da es Aussagen von Gutachtern gegeben habe, die Brücke sei noch bis 2018/2019 befahrbar. Zwar hätten sie eine gewisse Zeitspanne miteinbezogen, jedoch sei klar gewesen, eine Erneuerung der Brücke möglichst zeitnah sei erforderlich.

Auf rheinland-pfälzischer Seite habe das Problem bestanden, dass direkt hinter der Brücke die Anschlussstelle Mombach liege und es schwierig wäre, diese Anschlussstelle mit dem Brückenneubau, der parallel 15 Meter stromabwärts getätigt werde, zu verbinden. Die Umsetzung sollte dann in Form eines sogenannten Herzstücks erfolgen, das heiße Neubau eines Teils neben des bestehenden Anschlussbereichs Mombach, der dazu dienen sollte, dass rechtzeitig bei Fertigstellung der neuen Brücke der Verkehr von der neuen Brücke auf die Lennebergbrücke umgeleitet werden könne – die Weiterführung in Richtung Anschlussstelle Gonsenheim –, um zu garantieren, dass der Verkehr abgenommen werden könne.

Das System sei gleichzeitig mit der Schiersteiner Brücke in Bau gegangen. Am 10. Februar sei es jedoch im Zusammenhang mit Bauarbeiten zu einem Bauunfall gekommen, bei dem die Brücke um 30 Zentimeter abgesackt sei, weil das Lager an einem Ostpfeiler herausgesprungen sei. Das habe dazu geführt, dass noch in der Nacht die Brücke habe gesperrt werden müssen.

Die notwendigen Sofortmaßnahmen seien durchgeführt und Taskforce und Projektgruppen gebildet worden, um schnellstmöglich die Brücke für den Verkehr wieder freigegeben zu können. Am 2. April habe dann die Brücke angehoben werden können, sodass am 12. April die Brücke für den Verkehr für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen habe freigegeben werden können. Im Vorhinein sei eine Probelastung durchgeführt worden, bei der auf diesem Abschnitt – das seien ungefähr 100 Meter – auf vier Spuren die maximale Belastung nachgestellt worden sei. Selbst wenn es diesen Fall wahrscheinlich nur theoretisch geben werde, dass Fahrzeuge, je 3,5 Tonnen schwer, Stoßstange an Stoßstange auf diesem Abschnitt stehen würden, so sei auf diese Weise ein Sicherheitspuffer eingebaut.

Obwohl entsprechende Stützpfeiler aufgestellt worden seien, sei es nicht möglich, schwere Fahrzeuge über die Brücke fahren zu lassen. Die Einschränkung bis 3,5 Tonnen bedeute aber, dass zumindest Fahrzeuge der Sprinterklasse über die Brücke fahren könnten, was als wichtiger Punkt gesehen worden sei.

Parallel dazu befinde sich die Klärung der Ursache in der Bearbeitung. Dazu sei am 15. Februar ein Gutachter beauftragt worden, die Ursache festzustellen. Er habe schon entsprechende Bohrungen durchgeführt, jedoch müssten noch einige weitere Bohrungen durchgeführt werden. Hintergrund sei, dass der Unfall innerhalb der Baustelle geschehen sei, sodass der Gutachter gewisse Bohrungen nicht habe durchführen können. Deshalb habe es abzuwarten gegolten, bis die Baustelle geräumt gewesen sei, was jetzt geschehen sei. Es werde davon ausgegangen, dass bis Mitte des Jahres die Ergebnisse des Gutachtens vorlägen. Ausgeschlossen habe der Gutachter aber schon, dass der Unfall aufgrund des Zustands der Vorlandbrücke geschehen sei.

Für den Mainzer Raum habe dieser Bauunfall entsprechende Verlagerungen bedeutet. Da die Schiersteiner Brücke für die tägliche Nutzung von 80.000 Fahrzeugen nicht mehr zur Verfügung gestanden habe, hätten diese Fahrzeuge andere Straßen und Brücken nutzen müssen. Beispielsweise habe die Weisenauer Brücke 32.000 Fahrzeuge und die Theodor-Heuss-Brücke 15.000 Fahrzeuge mehr aufnehmen müssen, was für die letztere einen Zuwachs von 35 % bedeutet habe. Innerstädtisch habe das für die Saarstraße einen 14 %igen Zuwachs bedeutet. Die Fähre, die zusätzlich eingesetzt worden sei, habe dabei eine Entlastung von 2.500 Fahrzeugen gebracht.

Die Gesamtbilanz bedeute 140.000 Fahrzeuge, die die Weisenauer Brücke überquert hätten, für die Theodor-Heuss-Brücke stünden 60.000 Fahrzeuge als Bilanz, die Fähren hätten 10.000 Fahrzeuge insgesamt übernommen, sodass noch 28.000 Fahrzeuge fehlten. Hier seien andere Lösungen gefunden worden, entweder seien die Fahrer auf den ÖPNV umgestiegen – eine Untersuchung der FH Frankfurt habe eine Steigerung von ungefähr 15 % auf 22 % ausgewiesen; in der Regel laute der Anteil Individualverkehr zu öffentlichem Verkehr 85 % zu 15 % – oder Fahrten hätten nicht stattgefunden.

den hätten. Das heiÙe, Wiesbadener seien nicht über den Rhein in den Mainzer Raum gefahren oder aber auch Mainzer hätten den Rhein in Richtung Wiesbaden in dieser Zeit nicht überquert. Es sei aber davon auszugehen, dass diese 28.000 Fahrzeuge die Schiersteiner Brücke demnächst wieder befahren würden.

Wie schon ausgeführt, bestehe die Notwendigkeit, den Schwerlastverkehr über 3,5 Tonnen vom Befahren der Brücke abzuhalten. Dafür sei ein mehrstufiges System entwickelt worden. Das beginne am Dreieck Mainz, wo mit Hinweistafeln und LED-Tafeln darauf hingewiesen werde, dass die A 643 ab Mombach für den Schwerlastverkehr gesperrt sei. Ferner sei ein in dieser Form einmaliges System installiert worden: Ab Gonsenheim messe eine dynamische Waage das Gewicht, gleichzeitig messe ein Scanner die Höhe und die Breite des Fahrzeugs. Das gelte für Fahrzeuge, die auf der linken Spur unterwegs seien, sodass sehr schnell festgestellt werden könne, ob ein Fahrzeug auf dieser Spur unterwegs sei, das sie nicht befahren dürfe. Die rechte Spur bis zur Abfahrt Mombach sei für den Schwerlastverkehr hingegen befahrbar, weil das Gewerbegebiet in Mombach Rosenmontag habe wieder angebunden werden können. Das System wiederhole sich quasi dann noch einmal vor der Schiersteiner Brücke.

Daran schlieÙe sich eine Zwangsmaßnahme an, die linke Fahrbahn sei in Form von Betongleitwänden eingengt und mit einer Breite von bis zu 2,20 Meter ausgeschildert worden. Das heiÙe, ein Lkw könne dort normalerweise nicht fahren. Wenn er es doch versuche, werde er aufgrund der Betongleitwände stecken bleiben. Wenn auch diese Einengung von einem Lkw durchfahren werden sollte, bestehe der nächste Hinweis in Form zweier auf rot geschalteten Ampeln sowie einer Schranke, die dann automatisch herunter gehe; denn eines sei völlig klar, ein 40 Tonnen schwerer Lkw werde wahrscheinlich die Brücke unbeschadet überqueren können, jedoch sei diese danach nicht mehr befahrbar und die Arbeit von zwei Monaten somit hinfällig.

Auf hessischer Seite werde ähnlich agiert, dort sei das gleiche System installiert worden, wobei der Scanner pro Sekunde 60 Messungen durchführe und das Auto dabei an 270 Punkten abgetastet werde.

Als weitere Maßnahme sei an der Anschlussstelle Gonsenheim ein Kreisel gebaut worden, um eine Umfahrungsmöglichkeit zu schaffen; denn die Abfahrt Mombach aus Richtung Wiesbaden sei nicht zugänglich, sodass eine Weiterfahrt bis Gonsenheim erfolgen müsse mit der Einfahrt in den Kreisel Richtung Mombach, um dann die dortige Ausfahrt zu nutzen. Ansonsten seien bis auf eine Fahrbeziehung alle vorhanden. Das gelte für die Zufahrt von der Äppelallee in Richtung Mainz, wo das Auffahren untersagt sei, was damit zusammenhänge, dass die Hessen dort eine Notausfahrt und eine Zufahrt für Einsatzkräfte benötigten, weil diese die Rheinbrücke mitbetreuen müssten, da von der rheinland-pfälzischen Seite kein Erreichen möglich sei.

Angesprochen worden sei als Kritikpunkt die Beschilderung. Während die einen von einem „Schilderwald“ sprächen, monierten andere, die Beschilderung falle zu knapp aus, beispielsweise erklärten Lkw-Fahrer, sie hätten keine Beschilderung gesehen. Letztendlich falle die Beschilderung vielleicht zu umfassend aus, aber so könne niemand davon sprechen, er habe kein Hinweisschild gesehen. So seien vor der Anschlussstelle Gonsenheim aus dem Bereich Dreieck Mainz heraus noch zwei zusätzliche LED-Hinweisschilder angebracht worden, die am heutigen Tag installiert worden seien. Auf diesen werde darauf hingewiesen, Richtung Wiesbaden für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und einer Breite über 2,20 Meter sei die linke Spur gesperrt, auf der rechten Spur sei eine Anfahrt in das Gewerbegebiet Mombach bzw. nach Budenheim möglich.

An der Abfahrt Mombach komme der Engpass, bei dem der Hinweis zu lesen sei, dass die linke Spur nur für Fahrzeuge bis zu einer Breite von 2,20 Meter zulässig sei. Wenn ein Fahrer diesen Hinweis ignoriere, fahre er sich zwischen den Betongleitwänden, die 1 Meter hoch seien, ein entsprechendes Gewicht mitbrächten und auf einer Länge von 10 Metern gegeben seien, fest. Das führe dann zwar zu einem kurzfristigen Stau, sei jedoch bewusst so geplant worden, um die Sicherheit gewährleisten zu können. Wenn sich ein Lkw festgefahren habe, müsse dieser mit Hilfe der Polizei rückwärts heraus manövriert werden bis auf die rechte Spur, um dann bei Mombach abzufahren.

Sowohl auf hessischer als auch auf rheinland-pfälzischer Seite sei die Polizei unterstützend tätig, was sehr begrüÙt werde, da sich die Anzahl der Falschfahrer schon im zweistelligen Bereich bewege, wo-

bei dies hauptsächlich Fahrer von sogenannten Sprintern seien. Lkw über 3,5 Tonnen seien es ungefähr drei auf rheinland-pfälzischer Seite gewesen, und die Zahl auf hessischer Seite bewege sich in einer ähnlichen Größenordnung. Ohne Regelung durch die Polizei sei es nicht möglich, den Verkehr dort zu regeln und gegebenenfalls abzuleiten.

Anzumerken sei in diesem Zusammenhang, dass viele Fahrzeuge in Mombach die Strecke verließen, den Kreisel benutzten und davon ausgingen, sie könnten wieder auf die Schiersteiner Brücke auffahren. Das zeige, eine gewisse Eingewöhnungsphase für die neue Regelung sei durchaus notwendig.

Zwischenzeitlich sei zumindest auf der Westseite eine Möglichkeit für Fußgänger geschaffen worden, die Brücke zu benutzen. Dazu werde die Rampe aus Richtung Wiesbaden kommend, die für Fahrzeuge gesperrt sei, genutzt. Für die Ostseite sei ein Treppenturm bestellt, der Anfang Mai kommen solle und dazu führen werde, dass dann auch diese Seite fußläufig angedient werden könne. Überlegungen müssten dann darüber angestellt werden, ob die Westseite geschlossen werde. Zu einem späteren Zeitpunkt werde es wahrscheinlich zu einer Schließung kommen müssen, weil dann auch der Verkehr wieder über diese besagte Rampe fahren werde.

Hervorzuheben sei, das zum Einsatz kommende System sei voll funktionsfähig, notwendig sei nur eine Anpassung an die Gegebenheiten in Form von Feinjustierungen.

Die Verkehrssituation habe sich mittlerweile fast wieder so eingependelt wie vor dem Bauunfall, was auch zu erwarten gewesen sei. Ein befürchtetes Szenario, dass bei einem festgefahrenen Lkw eine Wartezeit von mindestens einer halben Stunde die Folge sei, sei nicht eingetreten. Auch dies gelte es an dieser Stelle zu betonen.

An erster Stelle stehe nun, das System stabil zu halten und es nach Änderungen einiger Kleinigkeiten optimiert zu bekommen. Im Hinblick darauf, dass Lkw über 3,5 Tonnen aus jetziger Sicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die neue Schiersteiner Brücke unter Verkehr gehe, nicht über die Schiersteiner Brücke fahren könnten, seien Überlegungen angestellt worden, wie dieser Zeitraum verkürzt werden könne. Hinzuweisen sei darauf, es gebe technische Möglichkeiten einer Verstärkung der Brücke. Da zunächst einmal im Vordergrund gestanden habe, die Brücke zumindest für den Pkw-Verkehr bzw. Lkw-Verkehr bis 3,5 Tonnen wieder befahrbar zu machen, würden diese Schritte erst jetzt angegangen. Eine Umsetzung mache aber nur dann Sinn, wenn diese zeitlich weit vor Mitte des Jahres 2016 zu schaffen sei. Hier werde derzeit geprüft, ein entsprechend positives Signal sei vielleicht in drei Wochen möglich, sodass nach einer entsprechenden technischen Verstärkung noch in diesem Jahr oder spätestens Anfang 2016 die Brücke auch für den Lkw-Verkehr über 3,5 Tonnen wieder freigegeben werden könne.

Beabsichtigt sei nun, zunächst einmal den westlichen Teil, das neue Stück des Herzstückes, weiterzubauen. Dieser Teil sei mittlerweile schon geschalt und bewehrt. Jetzt seien noch Betonierarbeiten durchzuführen und einige Restarbeiten, sodass davon auszugehen sei, dass dieser Teil in zwei Monaten stehe.

In der Folge werde dann eine Trennung des alten Überbaus, des Ost- und des mittleren Teils, durchgeführt. Diese zwei Teile seien mittig zusammengeführt und müssten baulich getrennt werden, wobei der mittlere Teil dann abgerissen und neu gebaut werde. Zwar falle das Ergebnis wie ursprünglich angedacht aus, aber der Ablauf sehe anders aus. Deswegen werde die Verkehrsführung derzeit schon über den Ostteil geführt, weil es keinen Sinn mache, ihn jetzt noch über den mittleren Teil zu führen, um dann in einer oder zwei Monaten wieder eine Umlegung zu gestalten.

Parallel werde, falls dies technisch möglich sei, der sogenannte Stützenwald gebaut, das heiße, dieser Ostteil werde mit zusätzlichen Unterstützungen verstärkt werden, sodass hierüber der Lkw-Verkehr rollen könne. Stützen seien ohnehin vorgesehen gewesen, seien bisher aber nur als Notstützen gedacht und würden kraftflüssig angeschlossen.

Wenn 2016 die neue Brücke unter Verkehr gehe, das sogenannte S-Fahren mit 40 km/h eingeführt worden sei und der Ostteil neu gebaut werde, dann sehe das Ergebnis aus heutiger Sicht wie folgt aus: Im Jahr 2019 gebe es kein verstärktes Herzstück sondern ein neues Herzstück, quasi als Resultat des Bauunfalls. Dann werde ein Umlenken über die alte Lennebergbrücke erfolgen, wofür der

westliche und der mittlere Teil gebraucht würden. Ob die Anschlussstelle Mombach in Richtung Wiesbaden dann schon angeschlossen werden könne, müsse noch im Detail geklärt werden, auf jeden Fall stünde der neu gebaute Kreisell in Gonsenheim zur Verfügung, um über diesen Weg nach Wiesbaden fahren zu können.

Ob jetzt zwei Brücken zur Verfügung stünden, sprich die alte Brücke auch erneuert worden sei, oder der Weiterbau bis Gonsenheim mit einer zweiten neuen Lennebergbrücke durchgeführt worden sei, auf jeden Fall sei das Herzstück in jeder Phase benutzbar. Das heiÙe, die Kosten tendierten gegen null; denn das Herzstück laufe in jeder Phase unter vollem Betrieb.

Zum Sachstand, wie es mit dem Abschnitt zwischen Mombach und Gonsenheim weitergehe, sei auszuführen, derzeit würden die Planfeststellungsunterlagen mit dem Ziel, erstes Halbjahr 2016 in die Planfeststellung zu gehen, erstellt. Die zeitliche Dauer des Verfahrens könne allerdings nur schlecht abgeschätzt werden. Selbstverständlich sei eine schnelle Durchführung angedacht, aber jeder Bürger habe hierbei das Recht, seine Bedenken zu äußern. Eines stehe aber fest, wenn das Baurecht vorliege, würden noch einmal vier bis fünf Jahre reine Bauzeit benötigt, sodass in der Zwischenzeit das Herzstück vollumfänglich die Funktion übernehme, den Verkehr beider Brücken auf den jetzigen Überbau der Lennebergbrücke zu lenken.

**Herr Abg. Kломann** betont, diese Zeit, in der die Schiersteiner Brücke gesperrt gewesen sei, sei für die Bürgerinnen und Bürger keine leichte Zeit gewesen, denen er ein großes Kompliment machen wolle, da sie Disziplin und Verantwortung gezeigt hätten.

Ebenfalls als erfreulich sei es zu bezeichnen, dass die Bevölkerung der Polizei gegenüber ein Lob geäußert habe. Dies sei seines Erachtens nicht ohne Grund geschehen; denn diese habe sich sehr vorbildlich gezeigt, habe durch entsprechende Verkehrsregelungen versucht, den Stau im Berufsverkehr abzumildern, was gut gelungen sei, besonders an der Theodor-Heuss-Brücke.

Auch dem Landesbetrieb Mobilität und dem Ministerium gegenüber wolle er seinen Respekt zollen, weil beide Institutionen in dieser Zeit immer wieder mit der Frage konfrontiert worden seien, wie es zu diesem Unfall habe kommen können bis hin zu Vorwürfen, der Landesbetrieb habe nicht richtig informiert und zu spät reagiert. Sowohl der Landesbetrieb als auch das Ministerium aber hätten geschaut, was getan werden müsse, und entsprechende Schritte unternommen. Dafür spreche er seinen Dank aus.

Die Bestrebungen, die Vorlandbrücke jetzt auch für den Lkw-Verkehr freigeben zu können, begrüÙe er, da die Mainzer Industriebetriebe darauf angewiesen seien, dass der Schwerlastverkehr in Richtung Wiesbaden laufe. Die letzten Wochen hätten seines Erachtens allen vor Augen geführt, wie wichtig es sei, auch für die regionale Ökonomie in Mainz und im Rhein-Main-Gebiet, eine gut funktionierende Infrastruktur zu haben. Wenn das Vorhaben mit dem Ausbau der A643 voranschreite, sei dies selbstverständlich zu begrüÙen.

Was die Hinweisschilder angehe, so sei in den letzten Tagen immer wieder in den Zeitungen zu lesen gewesen, einige wünschten sich schon in der Rheinallee in Richtung Mombacher Kreisell deutlichere Hinweisschilder zur Verkehrssituation der Schiersteiner Brücke, dass Lkw dort nicht fahren dürften. Dazu bitte er um eine Einschätzung.

Zum Zweiten sei zu fragen, ob angedacht sei, auf diesen Schildern zumindest auch eine englische Fassung darzustellen, da auch der CB-Funk der Lkw-Fahrer in acht Sprachen auf die Verkehrsführung an bzw. vor der Schiersteiner Brücke hinweisen solle.

Als interessant zu erfahren erachte er, wie lang die Planungs- und Bauzeit des Gonsenheimer Kreisells ausgefallen sei.

**Frau Abg. Schellhammer** legt dar, so wie die Stadt und das direkte Umland von Mainz von diesem Bauunfall und der Sperrung der Schiersteiner Brücke betroffen gewesen seien, so sei auch der Kreis Mainz-Bingen betroffen gewesen. Das gelte sowohl für die Pendlerströme als auch für die in diesem Kreis gelegenen Betriebe.

Herr Staatsminister Lewentz habe den zusätzlichen Fährverkehr erwähnt, sie lege Wert darauf, die zusätzliche direkte Zugverbindung Bad Kreuznach – Wiesbaden hervorzuheben, die im Landkreis sehr stark begrüßt worden sei. Hier sei zu fragen, wie die Landesregierung die Annahme dieser Direktverbindung einstufe und ob es eine Perspektive für die Weiterführung dieser Direktverbindung gebe. Gerade von Belegschaften großer Betriebe, wie beispielsweise Boehringer Ingelheim, sei ihr bekannt, dass diese Zugverbindung sehr begrüßt worden sei.

**Herr Abg. Schreiner** weist darauf hin, dass Verkehrszählungen begonnen hätten. In diesem Zusammenhang bitte er um Aufklärung, ob auch Verkehrszählungen dahingehend stattgefunden hätten, wie viele Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen in den letzten Tagen im Schnitt die Brücke überquert hätten.

Berichtet worden sei auch von der Verkehrszählung während der Zeit der Sperrung, von der Feststellung der Verlagerung der Verkehre. Hier bitte er um Auskunft, ob hierbei spezifiziert worden sei, wie sich der Lkw-Verkehr verlagert habe. Hintergrund der Frage sei, dass die Theodor-Heuss-Brücke für den Lkw-Verkehr gesperrt sei, es nur eine Sondergenehmigung für einen Betrieb gebe, da dieser Betriebsgelände beiderseits des Rheins liegen habe, weil die Brücke nicht darauf ausgelegt sei, dauerhaft Lkw-Verkehr aufzunehmen.

Nun habe es auf hessischer Seite Ausnahmen gegeben, dass Lkw hätten fahren dürfen, die dort nicht hätten fahren sollen. Das habe natürlich auf Dauer Auswirkungen auf die Tragfähigkeit der Brücke und die Intervalle, in denen diese Brücke zu ertüchtigen sein werde. Es sei zu fragen, ob es eine Differenzierung gebe, wie in der Zeit der Sperrung die Lkw über die Weisenauer und die Theodor-Heuss-Brücke gefahren seien.

Er habe volles Verständnis dafür, dass die Überfahrt über die Schiersteiner Brücke für Lkw über 3,5 Tonnen derzeit nicht zugelassen werde. Als etwas befremdlich sehe er die Diskussion über die Einsatzfahrzeuge, weshalb er um Auskunft bitte, warum es aus Sicht der Landesregierung nicht möglich sein solle, eine Ausnahme für Rettungsfahrzeuge zu bilden; denn es komme durchaus nicht nur auf der Brücke zu Vorfällen, in der Region selbst bestehe eine enge Vernetzung der unterschiedlichen Krankenhäuser. In Mainz beispielsweise gebe es sehr viele Patienten der Horst-Schmidt-Kliniken. Es sei schwer zu vermitteln, dass die entsprechenden Fahrzeuge Umwege fahren müssten, wenn Patienten zu einer Behandlung gefahren würden, und umgekehrt gelte für Wiesbaden das Gleiche.

**Herr Staatsminister Lewentz** bedankt sich für die Schilderung aus der Region selbst. Seines Erachtens hätten die Menschen in dieser Region sehr wohl begriffen, dass es sich um einen Bauunfall gehandelt habe, und sich entsprechend darauf eingestellt. Im Parlament habe er sich insbesondere bei den Pendlerinnen und Pendlern dafür bedankt, dass sie mit dieser Situation sehr verantwortungsvoll umgegangen seien, obwohl sie in Teilbereichen mit sehr vielen Belastungen einher gegangen sei.

Vor diesem Hintergrund sei er sehr dankbar für die eingerichtete Direktverbindung von Bad Kreuznach nach Wiesbaden, die vor Ort sehr positiv empfunden werde. Der Zweckverband sei gebeten worden, eine Auswertung vorzunehmen und Überlegungen anzustellen, was im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr noch an Potenzial gebunden werden könne, das durch die Sperrung der Schiersteiner Brücke eher zufällig aufgenommen worden sei.

Schon vor dem Bauunfall habe es einen Termin gegeben, im Rahmen dessen bekannt gegeben worden sei, dass der Schienenhaltepunkt Schott seitens der Landesregierung möglichst verwirklicht werden solle. Insbesondere auf die Pendlerinnen und Pendlern ausgerichtet solle die Situation in dieser Hinsicht deutlich verbessert werden.

Zurückkommend auf den Bauunfall an sich, sei die erste Bewertung des mit der Untersuchung des Bauunfalls beauftragten Gutachters hervorzuheben. Wenn man sich vor diesem Hintergrund die Ausführungen von Herrn Hölzgen und die Arbeiten in den letzten Wochen seitens des LBM und der Baufirmen vor Augen führe und dann die Ausführungen, Anwürfe und Angriffe im Rahmen von Pressemeldungen und Parlamentsdiskussionen in Erinnerung rufe, habe Herr Abgeordneter Schreiner nach seinem Dafürhalten eine Chance vertan, Herrn Hölzgen erstmals aus Sicht der CDU-Landtagsfraktion zu bestätigen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim LBM eine unglaubliche Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt und in einem höchstmöglichen Tempo für die Menschen dieser Region eine deutliche Verbesserung ausgehend von einem Bauunfall hergestellt hätten.

Er habe eingangs ganz bewusst hervorgehoben, dass diese Arbeit Tag und Nacht, an den Wochenenden, über Fastnacht und Ostern geleistet worden sei, ohne in den Probetrieb gehen zu können; denn eine solche technische Einrichtung werde üblicherweise mindestens 14 Tage im Probetrieb gefahren. Wenn er den LBM nenne, schließe er damit die Polizei und andere Beteiligte mit ein. Zu betonen sei, an einem Sonntagabend sei ein System installiert worden, das am Montag wie beschrieben weitestgehend funktioniert habe. Diese Leistungen des LBM seien als außerordentlich zu bezeichnen. Er hätte es begrüßt, wenn seitens der CDU-Landtagsfraktion diese Anerkennung ebenfalls erfolgt wäre. Er gehe davon aus, dass im Plenum diese Thematik noch einmal behandelt werde, so dass er hier die nächste Chance für die CDU-Fraktion sehe. Diese sollte sie dann nicht auch noch verstreichen lassen.

Ohne die ähnlich gelagerte Situation der Brücken in Duisburg und Leverkusen beurteilen zu können oder auf die Details eingehen zu wollen, könne er seitens der Landesregierung hervorheben, sie habe sich nicht damit abfinden wollen, dass die Einschränkung der Passierbarkeit der Brücke nur für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen bis zum Sommer nächsten Jahres Gültigkeit haben solle. Deshalb habe er den LBM damit beauftragt, ein Konzept aufzulegen, damit auch der Lkw-Verkehr über 3,5 Tonnen wieder über die Schiersteiner Brücke abgewickelt werden könne. Er hoffe, dass in dem genannten Zeitraum ein entsprechendes Konzept vorliege. Das sei die nächste Stufe, die es gemeinsam zu erreichen gelte. Dann seien die Zeitachsen zum jetzigen Zeitpunkt vorsichtig formuliert diejenigen, die von Herrn Hölzgen genannt worden seien.

Seitens Hessen Mobil werde als Zeitpunkt der Sommer 2016 genannt, die unterstromige Brücke fertiggestellt zu bekommen. Er hoffe dass dieser Zeitpunkt eingehalten werden könne. Dahin gehend seien Gespräche mit Vertretern der Wirtschaft geführt worden, die es sehr begrüßten, wenn es auf rheinland-pfälzischer Seite gelingen könne, deutlich vor diesem Termin die Lkw über 3,5 Tonnen die Brücke wieder passieren zu lassen; denn für die Wirtschaft bedeute das eine Reduzierung ihrer jetzigen Kosten, hervorgerufen durch diese Situation an der Schiersteiner Brücke. Seitens der Wirtschaft sei dieser Bauunfall aber immer als Unfall gesehen worden, niemand habe etwas anderes angedeutet. Auch diesbezüglich danke er noch einmal dem LBB, dass dieser mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in dieser Drucksituation Überlegungen für ein solches Konzept angestellt habe, um die Überfahrt für Lkw über 3,5 Tonnen möglichst noch vor diesem Termin Sommer 2016 zu ermöglichen.

**Herr Hölzgen** führt bezüglich möglicher Hinweise schon in der Rheinallee aus, diese Anregung prüfen zu wollen. Dafür müssten Gespräche mit der Stadt geführt werden, da das Aufstellen oder Installieren solcher Hinweisschilder in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Mainz falle.

Zu der Frage der mehrsprachigen Hinweise zu der Verkehrssituation sei darzulegen, über CB-Funk werde in acht Sprachen zumeist in einer osteuropäischen Sprache, aber auch auf Englisch und Deutsch, auf die Nichtbefahrbarkeit der Schiersteiner Brücke für Lkw über 3,5 Tonnen hingewiesen. Das heiße, diese Hinweise ergingen nicht gerichtet, sondern allgemein. Da in der Regel der CB-Funk von allen Lkw-Fahrern benutzt werde und jede Sprache ihre eigene Frequenz habe, stelle dies seines Erachtens die beste Möglichkeit dar, entsprechende Hinweise zu vermitteln. Wenn jetzt noch eine Ergänzung auf den Hinweisschildern in englischer Sprache erfolgte, wäre das nur ein zusätzlicher Hinweis für den Lkw-Fahrer, da der Pkw ohnehin über die Schiersteiner Brücke fahren dürfe, und der Lkw-Fahrer über CB-Funk jeweils in seiner eigenen Sprache entsprechend informiert werde.

Was die Zeit für Planung und Errichtung des Kreisels an der Anschlussstelle Gonsenheim angehe, habe diese Phase insgesamt zwei Monate in Anspruch genommen. Deswegen habe auch kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden können, sondern dies sei im Rahmen eines Aktionsplans geschehen.

Angesprochen worden seien die Verkehrszählungen. Nachdem sich dieser Bauunfall ereignet habe, sei die Konzentration darauf erfolgt, diese Brücke wieder befahrbar zu machen, zumindest für Pkw. Das bedeute, bestimmte Auswertungen von Dauerzählstellen seien dazu genutzt worden, um zu eruieren, wie sich der Verlagerungseffekt dargestellt habe, jedoch seien nicht im großen Stil die einzelnen Ströme detailliert gezählt worden, vielmehr seien diese Ergebnisse aufgrund bestimmter Rückschlüsse zustande gekommen. Deswegen könne er die Frage nach den Lkw-Strömen im Detail nicht beantworten.

Aus eigener Beobachtung heraus könne er sagen, dass die Theodor-Heuss-Brücke von Fahrzeugen, die die entsprechende Genehmigung besessen hätten, befahren worden sei. Von der Anzahl her seien dies jedoch nur einige wenige gewesen, die Mehrzahl habe den Rhein über die Weisenauer Brücke überquert. Von daher sei ein anderer wichtiger Aspekt gewesen, die Anschlussstelle Mombach wieder befahrbar zu machen, sodass das dortige Gewerbegebiet wieder angefahren werden können, das bisher umwegig nur über die A 60 angefahren werden können.

Was die aktuelle Situation angehe, so befinde sich seines Erachtens die Theodor-Heuss-Brücke im selben verkehrlichen Zustand wie vorher. Das heiße, dort gebe es keinen Stau mehr, was dafür spreche, dass die 15.000 Fahrzeuge, die über diese Brücke verlagert worden seien, wieder die Schiersteiner Brücke nutzten.

Im Zuge der Folgen des Bauunfalls seien intensive Gespräche mit der Polizei und den Rettungsdiensten geführt worden. Entschieden worden sei, die Brücke von hessischer Seite aus in dieser Hinsicht befahrbar zu machen, weil es auch der einfachere Weg sei. Das heiße, die Brücke sei auf jeden Fall rettungstechnisch versorgt, und es gehe jetzt allein darum, dass ein Rettungswagen von Wiesbaden nach Mainz oder von Mainz nach Wiesbaden gelangen oder gegebenenfalls einen Unfallort erreichen müsse. Da beispielsweise ein Feuerwehrgewagen bis zu 40 Tonnen wiegen könne, bedeute das, der direkte Weg über die Schiersteiner Brücke sei auch bei einem solchen Einsatz nicht nutzbar. Das bedeute jedoch nicht, dass ein Rettungsdienst nicht mehr an jeden Punkt gelangen könne, sondern nur, dass Umwege in Kauf genommen werden müssten, was einen zeitlichen Verzug bedeute. Gleiches gelte aber auch im normalen Verkehr, wenn ein Rettungswagen aufgrund eines Staus nicht auf direktem Weg zum Unfallgeschehen gelangen könne. Allerdings sei anzuführen, dass ein Fahrzeug, das einen normalen Krankentransport durchführe, in der Regel nicht mehr als 3,5 Tonnen wiege und auch die Höchstbreite nicht überschreite, deshalb also die Schiersteiner Brücke überqueren könne.

Selbstverständlich werde die Situation weiterhin im Blick behalten, zumal jetzt auch Zählungen von Bundesseite her durchgeführt würden, im Rahmen dessen die Verkehrsströme von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gezählt würden. In diesem Zusammenhang werde auch dieser Bereich mit in die Zählung aufgenommen und zudem Kontakt mit der Stadt Mainz aufgenommen, die entsprechende Zahlen vorliegen habe, um zu einer Auswertung zu kommen.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** spricht namens ihrer Fraktion ebenfalls den Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBM aus, aber auch an die Bürgerinnen und Bürger für ihre Diszipliniertheit und der Bereitschaft des Mitmachens.

Auch für ihre Fraktion habe eine Erkenntnis darin bestanden, dass die Bürgerinnen und Bürger den von der Stadt Mainz aber auch vom Land und den Zweckverband angebotenen Ersatzverkehr in Anspruch genommen hätten. Dazu bitte sie um Antwort, ob konkrete Gespräche mit dem Zweckverband geführt würden, ob die von Frau Abgeordneter Schellhammer erwähnte zusätzliche Direktverbindung weitergeführt werden könne, zumal Boehringer Ingelheim ein Betrieb mit einer entsprechenden Mitarbeiterzahl sei. Wenn von einem solchen Unternehmen die Rückmeldung erfolge, dass die Arbeitnehmerinnen und -nehmer diese Verbindung als Verbesserung ansähen, sei es ihres Erachtens lohnens- und erstrebenswert, dass die Landesregierung dahin gehend Gespräche führe, wenngleich ihr auch bekannt sei, dass hierfür viele Stellschrauben zu drehen seien.

Nach ihrem Dafürhalten habe das relative störungsfreie Wiederanlaufen des Verkehrs viele Bedenkenträger überrascht. Als in der Tageszeitung dann das Bild eines Lkw zu sehen gewesen sei, der in der Engstelle stecken geblieben sei, sei sie davon ausgegangen, dass ein Verkehrschaos vorprogrammiert gewesen sei. Herr Hölzgen jedoch habe diesen Sachverhalt relativiert und davon gesprochen, dass es nur einige wenige Lkw gewesen seien. Für sie sei in diesem Zusammenhang interessant zu erfahren, wie die Lkw, die sich derart festgefahren hätten, wieder heraus gelotst werden könnten.

Zum Zweiten bitte sie um Auskunft, ob es beispielsweise in der ersten Woche bei mündlichen Verwarungen von Lkw-Fahrern bliebe, wenn sie die Hinweisschilder nicht beachteten oder direkt ein Bußgeld, und wenn ja, in welcher Höhe, abverlangt werde, da ein Lernprozess oft genug von der Höhe des Bußgeldes abhängig sei.

Abschließend bitte sie um Beantwortung, ob eine Abschätzung über die Kosten für die Errichtung des genannten Stützenwaldes, also der Errichtung zusätzlicher Stützpfeiler, sowie die Fertigstellung gegeben werden könne.

**Herr Abg. Oster** bekräftigt, dass das hier vorgestellte Konzept eine technische Meisterleistung darstelle; denn es sei herausragend, dass in einer solch kurzen Zeit ein derartiges Konzept habe ausgearbeitet werden könne, das deutschlandweit einmalig sei. Er sehe deshalb die Notwendigkeit an dieser Stelle deutlich herauszustellen, wie viele Komponenten zusammenpassen müssten, damit am Ende die Gefahr abgewehrt werden könne, dass ein Lkw die Brücke doch noch überquere. Den Ingenieuren, die das entwickelt hätten, sei großer Respekt zu zollen, zumal sie unter einem hohen Druck gestanden hätten, ein solches Konzept zeitnah vorzulegen. Auch ihn würde in diesem Zusammenhang interessieren, wie die Lkw, die in dieser Engstelle festgefahren seien, wieder herauskämen.

Die Verkehrsschilder mit LED-Beleuchtung seien im Verlauf dieser Diskussion schon mehrfach angesprochen worden. Er könne sich gut daran erinnern, dass sich bezüglich der Anschaffung bzw. der Installation solcher Schilder kritische Stimmen geäußert und die Notwendigkeit in Frage gestellt hätten. Seines Erachtens habe gerade dieser Vorfall gezeigt, welchen Stellenwert diese Schilder hätten.

Ein anderer Aspekt betreffe entsprechende Hinweisschilder auf der A 61 und der A 3, aufgrund dessen schon frühzeitig eine Abmilderung des weiterfahrenden Verkehrs habe erreicht werden können. Zu fragen sei, ob Zahlen vorlägen, anhand derer gesagt werden könne, dass über die A 61 oder die A 3 großräumig Verkehr habe abgewendet werden können.

Abschließend wolle er noch einmal betonen, wenngleich die Anschaffung dieser Schilder mit LED-Beleuchtung teurer sei als die der normalen Schilder, so habe sich gezeigt, wie wertvoll sie seien, da von heute auf morgen eine technische Umstellung möglich sei.

**Frau Abg. Beilstein** nimmt Bezug darauf, dass bei der Bilanz mit aufgeführt worden sei, dass Verkehrsteilnehmer zum Teil auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen seien bzw. die Region gänzlich gemieden hätten, und fragt nach, ob es Zahlen dazu gebe, wie viele es seien, die diese Region gemieden hätten und ihr somit verloren gegangen seien in dem Zeitraum der Sperrung der Schiersteiner Brücke.

**Herr Abg. Schreiner** sieht die Sperrung der Anschlussstelle Mombach weiterhin als wesentlichen Punkt, auch wenn der Gonsenheimer Kreisel zur Abwicklung des Verkehrs neu geschaffen worden sei. Erklärend sei darzulegen, in Mainz gebe es den innerstädtischen Ring, die Hochstraße, die hinter dem Bahnhof langführe und an der zahlreiche Arbeitsstätten gelegen seien, wie beispielsweise der Südwestrundfunk, die Universität und die Krankenhäuser. Von dieser Straße nach Wiesbaden zu fahren, stelle kein Problem dar, zumindest nicht für Pkw und Lkw bis 3,5 Tonnen. Umgekehrt jedoch stelle sich die Situation anders dar; denn das bedeute, an der Rheinallee vorbei und geradeaus nach Gonsenheim zu fahren, dort den Kreisel Richtung Mombach zu nutzen, um dann im Stau stehend die Ausfahrt Mombach nutzen zu können. Das habe zur Folge, dass viele diesen Weg nicht wählten, sondern vielmehr in Gonsenheim Schleichwege suchten.

Die Sperrung der Anschlussstelle Mombach bedeute derzeit vielleicht eine gewisse Erleichterung für die Bauarbeiten am Herzstück, die Frage sei aber zu stellen, ob nicht angesichts der geschilderten Verkehrssituation die Priorität darauf gelegt werden sollte, diese Anschlussstelle wieder zugänglich zu machen.

Was die Nennung der Kosten angehe, die durch die Reparatur der Absenkung des Brückenpfeilers entstanden seien, so sei ausgeführt worden, dies sei wenn überhaupt erst mittelfristig möglich. Als interessant zu erfahren erachte er in diesem Zusammenhang die Kosten für Verkehrslenkungsmaßnahmen, beispielsweise für den Einsatz der Polizei. Bürger hätten ihn gefragt, ob es erforderlich sei, dass ein Hubschrauber über die Theodor-Heuss-Brücke kreise. Auch zur Frage der Dauer des Einsatzes bitte er um Antwort, wie viel Polizeikräfte bisher eingesetzt worden seien und noch eingesetzt werden sollten.



Die Bedeutung des Herzstückes sei hervorgehoben worden, beispielsweise auch für künftige Baumaßnahmen und Reparaturen. Betont worden sei aber auch der Moment, wenn das Herzstück geteilt werden solle. Er bitte dazu um Aufklärung, mit welchen Problemen eventuell zu rechnen sei.

**Herr Staatsminister Lewentz** vertritt die Auffassung, sowohl Herr Abgeordneter Schreiner als auch Frau Abgeordnete Beilstein hätten die Gelegenheit nutzen sollen, um ein entsprechendes Wort an den LBM zu richten. Auch Frau Abgeordnete Beilstein habe das Wort gehabt und sich dementsprechend gegenüber dem LBM äußern können. Seines Erachtens erwarteten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBM eine entsprechende Äußerung seitens der Abgeordneten. Zweifelsohne stehe noch eine dritte Fragerunde an, sodass Frau Abgeordnete Beilstein noch die Gelegenheit haben werde, sich in dieser Hinsicht zu äußern.

Bezüglich der LED-Schilder sei zu erinnern, als diese vorgestellt worden seien, hätte er entsprechende Kritik erfahren. Zuzugestehen sei, sie seien in der Anschaffung teurer, aber sie bewährten sich jetzt, wie sich gezeigt habe.

Er habe ausgeführt, wie wichtig ihm diese Chancen seien, die sich durch den Bauunfall ergeben hätten, was den Schienenpersonennahverkehr angehe. Ihm seien Berichte bekannt, wonach Arbeitnehmer noch nie mit der Bahn zur Arbeit gefahren seien, dies jetzt aber hätten in Anspruch nehmen müssen. Das habe funktioniert. Gerade jetzt, wo die neuen Züge der Vlexx nach anfänglichen Schwierigkeiten eine deutliche Angebots- und Komfortverbesserung seit Dezember 2014 böten, sehe er hier eine große Chance.

Er persönlich habe sich an den Zweckverband gewandt, es seien Gespräche geführt worden, aktuell hätten weitere Gespräche stattgefunden. In diesem Zusammenhang sei aber darauf hinzuweisen, dass in dieser Region ein hochverdichteter Eisenbahnraum gegeben sei, das heiße, diese zusätzlichen Verkehre mit aufzunehmen, habe sich erst einmal schwierig gestaltet. Mit aufgenommen werden müsse in diesem Zusammenhang zudem die Frage, woher die Kapazitäten, die für zusätzliche Verkehrsverbindungen gebraucht würden, kommen sollten. Ganz klar sei aber zu betonen, die Landesregierung befürworte diese Weiterführung der Verbindungen.

In den Zügen hätten Zählungen stattgefunden, wobei das Ergebnis abzuwarten bleibe. Dann könne eruiert werden, welche Veränderungen sich jetzt nach der Öffnung der Schiersteiner Brücke ergeben hätten. Nach seinem Dafürhalten könne das Angebot nicht attraktiver ausfallen, wie es seit dem 1. Dezember 2014 bestehe, Stichwort Rheinland-Pfalz-Takt. Es habe sich gezeigt, dass die Direktverbindung Bad Kreuznach – Wiesbaden für viele Menschen attraktiv sei. Wenn es möglich sei, diese dauerhaft beizubehalten, könne das dazu führen, dass ein weiterer Punkt im Netz angeboten werden könne. Das würde selbstverständlich begrüßt werden.

Der Haltepunkt Schott sei noch einmal zu nennen. Wenn es gelingen könne, diesen mit aufzunehmen, würde auch dieser Schritt eine weitere Attraktivitätssteigerung für Pendlerinnen und Pendler bedeuten.

**Herr Hölzgen** führt zu der Frage aus, wie die Handhabung bei Lkw aussehe, die sich in der Engpassstelle festgefahren hätten, diese müssten rückwärts herausmanövriert werden. Das führe natürlich zu gewissen Störungen im Verkehr, eine andere Möglichkeit sei aber nicht umsetzbar gewesen. In einem Fall sei ein Lkw durch diese Engpassstelle gelangt und habe auf dieser Länge von zehn Metern die Betongleitwände mit Gewalt auf die Seite geschoben und sei dann erst vor der Schranke zum Stehen gekommen. Nach diesen ersten Erfahrungen sei nun beabsichtigt, diese Engpassstelle von zehn auf 20 Metern zu verlängern.

Zu den Kosten für die Errichtung des Stützenwaldes sei zu sagen, diese lägen bei einer ungefähren Größenordnung von 500.000 Euro. Diese Angelegenheit stelle auch eine wirtschaftliche Frage dar, deshalb sei zu schauen, dass der Zeitraum zwischen der späteren Freigabe, aus heutiger Sicht Sommer 2016, und der zur Verfügungstellung dieser Lösung groß genug sei, sodass gesagt werden könne, diese Maßnahme rechne sich.

**Herr Staatsminister Lewentz** wendet ein, was die Kosten angehe, so bleibe abzuwarten, bis das entsprechende Konzept vorliege. Erst dann könne genau beziffert werden, ob sich die Kosten auf 500.000 Euro oder vielleicht sogar 700.000 Euro belaufen würden.

Auf entsprechende Frage von **Frau Abg. Blatzheim-Roegler** entgegnet **Herr Krüger (Referent im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)**, das Bußgeld für die Lkw-Fahrer, die sich in dieser Engpassstelle festführen, belaufe sich erst einmal grundsätzlich auf 75 Euro. Wenn davon auszugehen sei, dass sie vorsätzlich in diese Engpassstelle hineingefahren seien – dies sei der Regelfall – werde dafür ein Bußgeld in Höhe von 150 Euro fällig.

**Herr Hölzgen** stellt bezüglich der LED-Schilder heraus, es sei begrüßt worden, dass diese moderne Technik zur Verfügung stehe. Aktuell seien in Bezug auf die Situation der Schiersteiner Brücke noch zusätzliche installiert worden. Die auf diese Art und Weise gegebenen Hinweise seien für den Autofahrer noch besser erkennbar. Nun müsse das System noch vervollständigt werden, dazu werde geschaut, ob es sinnvoll sei, weitere Beschilderungen aufzustellen, wie eben, wie schon angesprochen, in der Rheinallee.

Gestellt worden sei die Frage danach, welche Fahrten in dieser Zeit in der Region nicht stattgefunden hätten und somit der Region verlorengegangen seien. 28.000 Fahrten hätten nicht stattgefunden. Ob das zu einem Verlust für Mainz oder Wiesbaden geführt habe, sei abzuwägen; denn wenn die Verkehrsteilnehmer nicht nach Wiesbaden gefahren seien, so habe das einen Vorteil für Mainz bedeutet und umgekehrt. In der Summe könne letztendlich weder von Siegern noch Verlierern gesprochen werden. Genaue Zahlen könne er in dieser Hinsicht aber nicht nennen, zumal in diesen 28.000 nicht stattgefundenen Fahrten auch Umsteiger enthalten seien, die auf den ÖPNV umgestiegen seien. Die Züge seien gut genutzt worden, ebenso wie die zusätzlich zum Einsatz gekommenen Züge. Aber auch hier gelte, genaue Zahlen könne er nicht nennen, jedoch dürfe es sich bei 28.000 nicht stattgefundenen Fahrten um mehrere Tausend Passagiere gehandelt haben.

Selbstverständlich bedeute die Nutzung des Gonsenheimer Kreisels einen Umweg. Jedoch werde ab dem Sommer 2016 das West- und Mittelstück zur Verfügung stehen, sodass dann auch die Anschlussstelle Mombach aus Richtung Wiesbaden wieder freigegeben werden könne. Ob dann die Anschlussstelle Mombach in Richtung Wiesbaden auch freigegeben werden könne, müsse aber noch geprüft werden.

Zu der Trennung des Herzstücks sei auszuführen, die zwei Überbauten seien mit einer geringen Vorspannung miteinander verbunden, die es aufzuheben gelte. Anschließend werde die Brücke quasi zweigeteilt betrieben, wobei der Westteil abgerissen und der Ostteil weiterbetrieben werde. Zusätzliche Stützen seien ohnehin aufgestellt, sodass in technischer Hinsicht keine Probleme bestünden, diesen Weg zu gehen. Viel schwieriger werde es sich gestalten, auf diesem Mittelteil die Verkehrsführung in der Art und Weise aufrechtzuerhalten, dass drei Spuren zur Verfügung stünden, weil der äußere Rand mitbenutzt werde. Dafür bedürfe es noch einer Untersuchung, ob eine Verstärkung für diesen Rand notwendig sei; denn wenn eine Trennung erfolgt sei, bedürfe es darüber hinaus einer Absturzsicherung und der Schaffung eines Arbeitsraums, was den Fahrraum einenge und somit noch einen schwierigen Punkt bedeute.

Die Kosten für die Verkehrslenkungsmaßnahmen auf hessischer und rheinland-pfälzischer Seite beliefen sich auf rund 1 Million Euro, wobei diese Kosten jedoch nicht nur dem Bauunfall geschuldet seien, sondern für die Baumaßnahmen hätte so oder so die ein oder andere Baustellenbeschilderung aufgestellt werden müssen.

**Herr Abg. Schreiner** spricht das Thema des Zustands der Brücke an. Dieser werde regelmäßig geprüft, wozu es ein Benotungssystem gebe. Er bitte um Auskunft, wie die Vorlandbrücke vor dem Bauunfall benotet gewesen sei und welche Benotung sie jetzt erhalten habe.

Was die Bemerkung angehe, seine Fraktion hätte die Gelegenheit nutzen und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBM lobend erwähnen sollen, so sei darzulegen, die Fraktion der CDU lobe den LBM dann, wenn sie es für richtig erachte, einen Nachholbedarf in dieser Hinsicht sehe er nicht. Aktuell habe seine Fraktion den LBM sehr intensiv dafür gelobt, dass er eine sechsspürige Planung für den Ausbau der zweiten Vorlandbrücke schon vor langer Zeit vorgelegt habe, diese nach Sichtung durch

Herrn Staatsminister Lewentz allerdings aus Gründen der Koalitionsräson nicht weiter verfolgt worden sei. Dem LBM sei zu bescheinigen, er habe in dieser Hinsicht seine Hausaufgaben gemacht.

Dazu seien seinerseits zwei Fragen zu stellen: Herr Staatsminister Lewentz habe angekündigt, dass das Zusammenstellen der Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss für die Vorlandbrücke ungefähr zehn Monate in Anspruch nehmen würde, sodass dieser Beschluss Februar 2016 vorliegen würde.

Heute sei zu hören gewesen, dass der Planfeststellungsbeschluss wahrscheinlich erst im Sommer 2016 vorliegen würde. Er bitte um Darstellung, warum es zu dieser Verzögerung komme. Hintergrund seiner Frage sei, dass im Sommer 2013 der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 60 zwischen Finthen und Marienborn zugesagt worden sei. Damals habe es geheißen, das sei in kurzer Zeit möglich. Jetzt seien zwei Jahre vergangen. Deshalb wolle er darauf hinwirken, dass der Planfeststellungsbeschluss wie im Plenum angekündigt doch im Februar 2016 vorliegen möge.

Für seine folgende Frage wolle er Bezug nehmen auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die sie zum Thema Schiersteiner Brücke gestellt habe und bei der es um den Bau der unterstromigen neuen Vorlandbrücke gegangen sei. Herr Staatsminister Lewentz führe dazu als Klammervermerk in der Antwort einige Fakten auf. Unter anderem sei dort zu lesen „ohne Seitenstreifen“. Er gehe jedoch nach wie vor davon aus, dass diese neue Vorlandbrücke, die unterstromig geplant sei, so breit ausfalle wie vier Streifen, da sie auch im Bauzustand zwei Streifenverkehre in jede Richtung aufnehmen müsse. Ferner gehe er weiterhin davon aus, dass drei Fahrspuren mit Standstreifen geplant seien. Insofern habe er die Antwort auf die Kleine Anfrage wohl missverstanden.

**Herr Staatsminister Lewentz** stellt heraus, er habe immer von dem Termin der Einleitung des Planfeststellungsbeschlusses gesprochen, ebenso wie auch Herr Hölzgen von der Vorbereitung gesprochen habe, die rund ein Jahr benötigen werde. Weiter könne und wolle er sich nicht festlegen. Von einer Verzögerung von vier Monaten könne auch nicht die Rede sein. Im Rahmen seiner Reden habe er das immer sehr genau beschrieben, auch wie es bezüglich der Frage der weiteren Zeitsituation aussehe, so wie auch Herr Hölzgen sie genannt habe, dass zu dem Zeitraum der Einleitung des Planfeststellungsbeschlusses bis zum Baurecht derzeit keine Aussage getroffen werden könne; denn das sei abhängig davon, ob es vielleicht zu durch Klagen hervorgerufenen Verzögerungen kommen werde. Diesbezüglich habe er anhand einer anderen großen Baumaßnahme aufgeführt, wie lange eine solche Verzögerung an der Stelle dauern könne. Herr Hölzgen habe, ebenso wie er selbst, dargelegt, ab dem Moment, ab dem Baurecht bestehe, werde mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet. Er könne sich nicht erinnern, an einer anderen Stelle Februar genannt zu haben.

**Herr Hölzgen** verdeutlicht, der Zustand der Vorlandbrücke entspreche dem angemessenen Zustand einer 50 Jahre alten Brücke, die Benotung liege bei 3+. Einer solchen Benotung unterlägen aber viele Brücken, das sei noch nicht problematisch. Aktuell könne der Zustand nur als defekt bezeichnet werden, sprich 4,0; denn dadurch, dass die Funktionsfähigkeit der Brücke durch die Zusatzpfeiler erst wieder hergestellt werden müssen, gebe es keinen Zustandswert für die aktuelle Situation.

Zu der Frage des Querschnitts der neuen unterstromigen Lennebergbrücke, die er so benennen wolle, damit es kein Missverständnis bezüglich der Vorlandbrücke gebe, sei zu sagen, diese werde Verkehre in der Form 4 + 0 aufnehmen müssen, das heiße, sie werde für den Endzustand dreispurig mit Standspur gebaut und müsse dann bei der Verkehrsverlagerung den kompletten Verkehr aufnehmen, das heiße, sie müsse ebenso wie die jetzige Lennebergbrücke vier Spuren ohne Standspur aufnehmen. Das bedeute auch die entsprechende Breite, um später drei Spuren plus Standspur möglich zu machen.

Auszuführen sei, die Bewertung von 3,0 bedeute nicht 2,7, sondern tendiere in diesem Fall zu 3,1. Es gelte aber zu unterscheiden; denn wenn beispielsweise ein Geländer defekt sei, könne das schon zu einer entsprechenden Einstufung führen. Die Brücke sei intakt gewesen, sonst wäre sie nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben worden.

Als problematischer sei der Zustand der Schiersteiner Brücke zu bewerten gewesen. Auf hessischer Seite sei aufgrund der Durchführung von Reparaturen die Geschwindigkeit gesenkt worden. Das seien Auswirkungen aufgrund der Tragfähigkeit der Rheinbrücke, nicht jedoch der Vorlandbrücke gewesen.

**Herr Staatsminister Lewentz** erinnert, der mit Herrn Verkehrsminister Dobrindt besprochene Kompromiss habe gelautet: 6 + 2, reduziert auf 4 + 2 zwischen der Anschlussstelle Mombach und Gonsenheim. Diese Variante sei immer entsprechend kommuniziert worden.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** bittet um den Sprechvermerk und die Präsentation.

Einer Bitte des Ausschusses entsprechend sagt Herr Staatsminister Lewentz zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk sowie die von Herrn Hölzgen vorgestellte Powerpoint-Präsentation schriftlich zur Verfügung zu stellen.

Der Tagesordnungspunkt hat seine Erledigung gefunden.

ELEKTRONISCHE FASSUNG

**Punkt 9** der Tagesordnung:

**Hahn-Verkauf**

**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**

– Vorlage 16/5092 –

**Frau Abg. Beilstein** führt seitens ihrer Fraktion aus, der Verkauf des Flughafens sei angekündigt und befinde sich in der ersten Einleitung. Auskunft erbitte sie zu dem aktuellen Stand des Verfahrens, welche Externen mit in diesen Prozess involviert seien, für welchen Zeitraum das Verfahren ausgelegt sei, ob es schon erste Interessensbekundungen gebe, da schon Veröffentlichungen stattgefunden hätten, welche staatlichen Stellen in welchen Abständen involviert seien oder hier eine Abkopplung gegeben sei.

**Herr Staatsminister Lewentz** referiert, auf Basis der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 1. Oktober 2014 habe die Entschuldung der FFHG zum Jahreswechsel durchgeführt werden können, wodurch die FFHG von entsprechenden Finanzierungslasten hinsichtlich der Infrastrukturinvestition in der Vergangenheit weitestgehend befreit worden sei. Die landseitigen, nicht betriebsnotwendigen Flächen seien auf das Land übertragen worden, dadurch sei die FFHG von entsprechenden Konversionslasten befreit worden. Die übertragenen Flächen lägen seit dem 1. Januar 2015 im wirtschaftlichen Eigentum des Landesbetriebs Liegenschafts- und Baubetreuung, der die Sanierungs- und Entwicklungsaufgaben für die erworbenen Flächen wahrnehme.

Das Ausschreibungsverfahren werde umfassend von KPMG vorbereitet und durchgeführt. Hierzu zählten insbesondere die Strukturierung des Verfahrens, die Organisation der Veröffentlichung, die Koordinierung des Informationsaustausches zwischen der FFHG, dem Land und den Interessenten sowie die Vertragsverhandlung selbst.

Wie bereits im Haushalts- und Finanzausschuss erörtert, sei KPMG 2012 als Transaktionsberater in einem offenen Vergabeverfahren ausgewählt worden und habe bereits Anfang 2013 ein Markterkundungsverfahren für den Flughafen Hahn durchgeführt, das die Position des Flughafens als relevanten Marktteilnehmer bestätigt habe.

Demgegenüber seien die damals noch laufenden Beihilfverfahren der Europäischen Kommission sowie die hohen Infrastruktur- und Konversionslasten als Hürden für ein privates Engagement gesehen worden. Durch die umgesetzten Maßnahmen zur Neuausrichtung der FFHG sei der Weg für die Ausschreibung der Gesellschafteranteile an der FFHG frei gemacht worden. Für die Ausschreibung der Gesellschaftsanteile schlugen die Berater von KPMG ein mehrstufiges Bieterverfahren vor. Aufgrund der Komplexität und der Abhängigkeit von äußeren Faktoren könne ein fester Zeitplan kaum vorgegeben werden, entsprechende Vereinbarungen mit externen Beratern gebe es insofern also nicht.

Der erste Schritt habe in der Bekanntmachung Ende März 2015 in Printmedien, Online-Portalen und dem EU-Amtsblatt sowie das gezielte Anschreiben von potenziellen Bietern durch KPMG bestanden. In der ersten Angebotsphase seien von den Interessenten ein erstes Unternehmens- und Finanzierungskonzept vorzulegen. In diesem Zusammenhang bestehe die Möglichkeit, Managementgespräche zu führen und vor-Ort-Besichtigungen durchzuführen. Ein von KPMG erstelltes Informationsmemorandum solle den Interessenten eine erste Bewertung des Unternehmens ermöglichen. Vorausichtlich im Juli, August 2015 solle diese Phase abgeschlossen werden.

In der zweiten Angebotsphase, die sich anschließen solle, werde den für die Phase zugelassenen Bietern eine umfassende Unternehmensbewertung der FFHG ermöglicht. Auf dieser Grundlage sei dann ein detailliertes Angebot vorzulegen, das insbesondere einen Business- und Investitionsplan enthalten solle. Diese Phase werde daher einen etwas längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

Daran schlossen sich eine erneute Angebotsauswertung sowie Verhandlungen mit den ausgewählten Bietern an. Die Dauer der Verhandlungen könne nicht genau vorhergesagt werden, möglich sei auch, dass einzelne Fragen in diesem Zusammenhang mit der EU-Kommission abgestimmt werden müssten.

In der abschließenden Zuschlagsphase werde das wirtschaftlichste Angebot ermittelt. Das Land Hessen habe bereits im Dezember 2014 seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, seine 17,5 %-Beteiligung an der FFHG ebenfalls zu veräußern. In der Bekanntmachung zur Ausschreibung werde darauf hingewiesen, dass Hessen den Verkauf auch seiner Beteiligung beabsichtige und für entsprechende Verhandlungen bezüglich seines Gesellschafteranteils offen sei. Die Gesellschafter hätten sich auf einen regelmäßigen Informationsaustausch verständigt, um einem etwaigen Interesse an einem vollständigen Anteilserwerb Rechnung tragen zu können.

Die Stellen, die mit dieser Angelegenheit befasst seien, seien in erster Linie die Landesregierung und in einem notwendigen Umfang auch der eine oder andere Betrieb.

**Herr Abg. Schreiner** fragt nach, wer konkret die KPMG beauftragt habe. Er gehe davon aus, dass Hessen die KPMG ausdrücklich nicht beauftragt habe, vielmehr überhaupt keine Verträge eingegangen sei.

Des Weiteren bitte er um Auskunft, ob es schon erste Interessenten gebe, die nicht nur zu betreiben, sondern tatsächlich auch zu kaufen beabsichtigten; denn in der Vergangenheit sei dieser Punkt immer problematisch gewesen, dass zwar Betreiber, jedoch keine Käufer ihr Interesse bekundet hätten.

**Frau Abg. Beilstein** wünscht zu erfahren, wie das aktuelle Feedback aussehe.

Ausgeführt worden sei, Anfang März 2015 sei die Bekanntmachung erfolgt. Dazu sei zu erfragen, ob eine solche Veröffentlichung üblicherweise mehrmals erfolge oder nur dann, wenn absehbar sei, dass das Interesse möglicherweise nicht in dem gewünschten Umfang ausfalle.

Abschließend bitte sie noch um den Sprechvermerk.

**Herr Abg. Noss** begrüßt ausdrücklich den Einstieg in den Verkaufsprozess und stellt heraus, dieser Einstieg sei nur möglich gewesen, weil die Koalitionsfraktionen die haushaltspolitischen Voraussetzungen dafür geschaffen hätten.

Aktuell sei im Pressedienst des Landtags eine Aussage zu lesen: Die Vorzüge des Flughafens Hahn müssten im Verkaufsprozess viel stärker herausgestellt werden – das sei richtig – und auf die Angebote des Hessischen Wirtschaftsministers eingegangen werden; denn wer soll einen so defizitären Flughafen in seiner jetzigen Verfassung kaufen? – Diese Aussage stamme von den Abgeordneten Herrn Bracht und Herrn Licht. Wenn es darum gehe, die Vorzüge des Flughafens Hahn stärker herauszustellen, sehe er bei diesen beiden Abgeordneten Nachholbedarf. Jedoch hätten sie Gelegenheit, sich in den nächsten Sitzungen entsprechend zu äußern.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** legt dar, die Entscheidung, den Flughafen Hahn in den Verkaufsprozess zu geben, sei schon deshalb richtig, weil unter anderem seitens der EU bestätigt worden sei, dass es nicht Aufgabe des Steuerzahlers sei, eine Infrastruktur wie einen Regionalflughafen vorzuhalten. Deshalb stufe sie die Entscheidung der Landesregierung als richtig ein und sehe auch den jetzt eingeschlagenen Weg als den richtigen an.

Es sei aber davor zu warnen, öffentlich zu viele negative Schlagzeilen zu verbreiten, weil dadurch die Chancen, einen Interessenten zu finden, definitiv sänken.

Schon während der letzten Debatte im Plenum habe sie dies angesprochen und wolle das auch jetzt noch einmal tun, die CDU äußere immer wieder Kritik, sei aber schon seit Jahrzehnten nicht in die Lage gekommen, Verantwortung im Land zu tragen. Sie sehe das damit begründet, dass die Wählerinnen und Wähler im Land ihr das dafür notwendige Vertrauen offensichtlich nicht entgegenbrächten. Daher sehe sie die Notwendigkeit und würde es begrüßen, wenn die CDU-Fraktion bei Themen, die eine ganze Region betreffen, konstruktiver vorgehen würde.

Zu fragen sei, inwieweit Gespräche mit der EU-Kommission liefen, ob noch die Notwendigkeit einer Rückkoppelung bestehe oder die EU-Kommission erst einmal kein Ansprechpartner mehr sei.

**Herr Abg. Schreiner** vertritt die Auffassung, sowohl bei den Äußerungen von Herrn Abgeordneten Noss als auch von Frau Abgeordneter Blatzheim-Roegler schwängen immer die Aussagen mit, die CDU-Fraktion als Opposition rede das Land schlecht. Vor diesem Hintergrund bitte er um Beantwortung, ob die Formulierung in der Einladung zur Abgabe von Interessensbekundungen, die in den Medien veröffentlicht sei, als vorteilhaft gesehen werde, in der es heiße, dass der Flughafen „heute annähernd schuldenfrei operiere“.

**Herr Staatsminister Lewentz** entgegnet, der Flughafen befinde sich im öffentlichen Eigentum, so dass alle Schritte, die zur Entschuldung des Flughafens unternommen worden seien, öffentlich stattgefunden hätten, öffentlich kommuniziert und mehrfach in den Medien dargestellt worden seien. Diese genannte Formulierung bedeute deshalb die Darstellung einer Situation, die sehr öffentlich sei. Ein Unternehmen, das ein Interesse an einem solchen Flughafen habe, betreibe natürlich entsprechende Recherchen und könne gar nicht daran vorbeikommen, dass eine Herausnahme der Konversionslasten in einem sehr großen Umfang stattgefunden habe und alle Auswirkungen des Nachtragshaushalts gegriffen hätten. Diese Formulierung sei deshalb der Selbstverständlichkeit geschuldet, dass die Umstände allgemein bekannt seien.

Beauftragt worden sei die KPMG vom Innenministerium.

Was eine Rückkopplung mit der EU-Kommission angehe, so erfolge diese auch weiterhin laufend. Dabei handele es sich um eine Selbstverständlichkeit seitens der rheinland-pfälzischen Landesregierung.

Die Einschätzung der Landesregierung, wann erstmals eine belastbare Antwort zu der Frage gegeben werden könne, wie die Interessensbekundungen zu werten seien, habe er dargelegt. Im Anschluss an die zweite Angebotsphase schlössen sich voraussichtlich eine erneute Angebotsauswertung sowie Verhandlungen mit den ausgewählten Bietern an, wobei die Dauer der Verhandlungen nicht genau vorhergesagt werden könne, möglicherweise müssten einzelne Fragen in diesem Zusammenhang mit der EU-Kommission abgestimmt werden. In der abschließenden Zuschlagsphase werde dann das wirtschaftlichste Angebot ermittelt.

Einer Bitte von Frau Abg. Beilstein entsprechend sagt Herr Staatsminister Lewentz zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk schriftlich zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 16/5092 – hat seine Erledigung gefunden.

**Punkt 13** der Tagesordnung:

**Kurswechsel der Landesregierung bei der Vorratsdatenspeicherung**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5100 –

**Herr Abg. Lammert** erläutert, in den letzten Tagen und sogar Stunden habe sich bei dieser Thematik einiges getan. Anfang des Jahres habe seine Fraktion zur Wiedereinführung der Vorratsdatenspeicherung einen Antrag im Plenum gestellt, der allerdings abgelehnt worden sei und zu dem sich Herr Staatsminister Lewentz entsprechend negativ geäußert habe.

Im März habe sich der Minister in den Medien intensiv geäußert, dass er für dieses Instrument der Vorratsdatenspeicherung sei. Dies begrüße seine Fraktion, die Frage stelle sich jetzt, wie die Landesregierung aktuell zu dieser Thematik stehe, wenn sie auf Bundesebene eingeführt werde, wie Rheinland-Pfalz bei einer Behandlung im Bundesrat abstimmen werde und vor allem ob Herr Staatsminister Lewentz allein für das Innenministerium spreche oder als Vertreter der Landesvertretung insgesamt.

Darüber hinaus bitte er um den Sprechvermerk.

**Herr Staatsminister Lewentz** entgegnet, er führe seinen Bericht nicht anhand eines Sprechvermerks aus, sodass er dem Ausschuss auch keinen zur Verfügung stellen könne.

Ob der Gesetzentwurf, der aktuell noch nicht vorliege, in den Bundesrat komme, könne er heute nicht sagen, sodass er auch zur Stellungnahme der Landesregierung keine Aussagen treffen könne. Wenn dieser Gesetzentwurf die einzelnen Bundesländer nicht betreffe, werde er auch nicht in den Bundesrat kommen.

**Herr Abg. Lammert** wirft ein, wesentlich sei aber, ob es sich um einen zustimmungspflichtigen oder nicht zustimmungspflichtigen Gesetzentwurf handeln werde.

**Herr Staatsminister Lewentz** verweist auf seine diesbezügliche Pressemeldung. Darin sei auch vermerkt, in welcher Eigenschaft er sich geäußert habe.

Er sei dem Bundesjustizminister, Herrn Maas, sehr dankbar, dass er sehr intensiv im Blick gehabt habe – gleiches gelte sicherlich auch für den Bundesinnenminister, Herrn de Maizière, mit dem er am vorhergehenden Morgen noch telefoniert habe –, wie mit den Bürgerrechten, mit der Möglichkeit umgegangen werde, dass das Korsett der Handlungsmöglichkeiten des Staates sehr eingeschränkt sei. Diese Aspekte seien der Landesregierung sehr wichtig. Deswegen glaube er, dass mit den genannten Rahmenbedingungen umgegangen werden könne. Insbesondere begrüße er, dass bei der Frage der Bewegungsdaten das Vorhalten auf vier Wochen genannt, Berufsgeheimnisträger sehr stark berücksichtigt worden seien und die E-Mails keine Berücksichtigung fänden.

Ansprechen wolle er die 87. Plenarsitzung am 28. Januar 2015. Er habe seine Rede zu dieser Thematik noch einmal sehr genau nachgelesen. Er habe zu dem damaligen Zeitpunkt, unmittelbar nach den Vorkommnissen in Paris und Belgien, ausgeführt, erst einmal müsse eine Auswertung stattfinden und Erkenntnisse gesammelt werden, und zudem werde ein Vorschlag der Bundesregierung erwartet, wobei er ausdrücklich gesagt habe, dieser müsse den Kriterien des Verfassungsgerichts und des Europäischen Gerichtshofs standhalten. Dieser Punkt könne abschließend seitens der Länder nur dann eingeschätzt werden, wenn der Gesetzentwurf vorliege.

Er erachte diesen darin gewählten Kompromiss als gut, zumal immer zu sehen sei, dass sich im Rahmen einer Koalition beide Seiten wiederfinden könnten.

**Herr Abg. Lammert** interpretiert die Aussagen seitens Herrn Staatsminister Lewentz sowie seine Pressemeldung vom gestrigen Tag dahin gehend, dass dieser für eine Einführung der Vorratsdatenspeicherung in den rechtlich gegebenen engen Maßstäben unter den entsprechenden Voraussetzungen sei. Wenn dann eine Befassung im Bundesrat stattfinde, gehe er davon aus, dass Rheinland-Pfalz seine Zustimmung geben werde. Selbstverständlich bedürfe es dazu, wenn der Gesetzentwurf in schriftlicher Form vorliege, einer intensiven Befassung.



Er hoffe, dass Herr Staatsminister Lewentz in seiner Funktion als Vorsitzender der Innenministerkonferenz dann entsprechend Stellung beziehen werde.

**Frau Abg. Schellhammer** begrüßt es ausdrücklich, dass seitens der Landesregierung die Wichtigkeit der Bürgerrechte betont werde. Weniger dankbar sei ihre Fraktion Herrn Justizminister Maas; denn sie hätte sich gewünscht, dass er bei seiner Äußerung geblieben wäre, dass er die Vorratsdatenspeicherung ablehne; denn es handele sich nicht um eine Höchstspeicherfrist, sondern um eine Vorratsdatenspeicherung, die mit diesem Gesetzentwurf vorgelegt werde.

Was die Rahmenbedingungen angehe, so werde bei Betrachtung der Leitlinien deutlich, dass weder der Anlassbezug noch eine räumliche Begrenzung enthalten sei, zudem sehe sie den Schutz der Berufsheimlichkeitsträger nicht gegeben, da deren Daten ebenfalls gespeichert würden.

Ihre Fraktion hege in dieser Hinsicht deshalb extreme Bedenken und erachte den Gesetzentwurf als faulen Kompromiss, der eine bürgerrechtsfeindliche Politik erkennen lasse.

Sie gehe davon aus, dass noch eine intensive Diskussion stattfinden werde, die Einstellung ihrer Fraktion laute jedoch weiterhin, eine anlasslose, massenhafte Speicherung von Daten werde sie nicht mittragen.

**Herr Abg. Pörksen** moniert den Begriff der bürgerrechtsfeindlichen Politik; denn es gehe hier um die Frage, ob die Vorgaben sowohl des Bundesverfassungsgerichts als auch des Europäischen Gerichtshofs eingehalten würden. Allein dieser Maßstab bilde Basis der Entscheidung und nicht irgendein persönliches Wohlempfinden.

Dazu könne seines Erachtens auch heute noch keine Beurteilung abgegeben werden, da die Vereinbarung zwischen Herrn Justizminister Maas und Herrn Innenminister de Maiziére bislang nur aus der Presse bekannt sei.

Der Antrag – Vorlage 16/5100 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkte 14 und 15 der Tagesordnung:

**14. Wohnungseinbrüche in Rheinland-Pfalz**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/5101 –

**15. Polizeiliche Kriminalstatistik 2014**  
**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**  
– Vorlage 16/5140 –

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam aufgerufen und beraten.

**Herr Abg. Lammert** führt namens seiner Fraktion aus, Wohnungseinbrüche fänden in den Medien mittlerweile ihren Hauptniederschlag. Bei der Vorstellung der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) sei deutlich geworden, dass sich die Zahl der Wohnungseinbrüche im Zehnjahreszeitraum nach wie vor auf einem sehr hohen Niveau befinde, wenngleich sie von 2013 auf 2014 geringfügig nach unten gegangen sei. Als bedauerlich sei zu sehen, dass jedoch auch die Aufklärungsquote heruntergegangen sei.

Seine Fraktion bitte um Aufklärung, wieso die Zahlen von 2013 auf 2014 um rund 300 Fälle deutlich angestiegen seien, wie die polizeiliche Eingangstatistik verdeutliche. Bis jetzt hätten sich diese Zahlen noch nicht in der PKS niedergeschlagen, was dann aber seines Erachtens bedeute, dass bei Vorstellung der nächsten PKS eine entsprechende Welle zu erwarten sei.

Bei Kellereinbrüchen sei eine deutliche Steigerung zu verzeichnen. In der Vergangenheit seien Kellereinbrüche in Einfamilienhäusern als Wohnungseinbrüche in der PKS erfasst worden, jetzt aber scheine eine neue Erfassung zu laufen, dass Kellereinbrüche, auch wenn sie in Einfamilienhäusern stattfänden, als reine Kellereinbrüche gewertet würden. Diesbezüglich bitte er um Antwort, warum hier eine andere Bewertung erfolge, was dann auch eine andere Bewertung für die Wohnungseinbrüche mit sich bringe.

Bekannt sei, dass die Wohnungseinbrüche insgesamt, das heiße auch deutschlandweit, sehr hoch seien. Er sehe deshalb die Notwendigkeit, die Ermittlungen entsprechend zu intensivieren und sich nicht darauf zu berufen, dass die Zahlen nach unten gegangen seien, da sie dennoch nach wie vor auf einem hohen Niveau lägen. Die Aufklärungsquote liege aktuell im Rahmen der letzten zehn Jahre im niedrigsten Bereich, dabei habe sie schon einmal bei fast 24 % gelegen, nun aber sei sie noch einmal um 10 % gefallen. Um Erfolge zu erreichen, bedürfe es einer hohen Zahl an eingesetztem Personal, was sich aber auch entsprechend auf die Prävention auswirke.

**Herr Abg. Noss** vertritt den Standpunkt, seitens der CDU-Fraktion werde versucht, den Eindruck zu erwecken, Rheinland-Pfalz stehe mit an der Spitze bei Wohnungseinbrüchen, was nicht der Fall sei. Vielmehr liege Rheinland-Pfalz auf einem sehr guten Mittelplatz, Gleiches gelte in Bezug auf die Aufklärungsquote. Im Vergleich zu anderen Bundesländern, wie beispielsweise Bayern oder Baden-Württemberg, die in Bezug auf Wohnungseinbrüche eine Steigerung zu verzeichnen hätten, sei in Rheinland-Pfalz sogar eine leichte Abnahme zu verzeichnen. Dies sollte auch entsprechend dargestellt werden.

Zuzugeben sei, jeder Wohnungseinbruch sei einer zu viel und bedeute vor allem für die Betroffenen ein traumatisches Erlebnis. Selbstverständlich seien entsprechende Schritte zu unternehmen, notwendig sei es jedoch, den Gesamtkontext zu sehen, wie Rheinland-Pfalz bundesweit dastehe. Hier nehme das Land einen guten Platz ein.

**Herr Staatsminister Lewentz** hebt hervor, aus der Betrachtung der PKS ergebe sich eine Zweiteiligkeit. Dies sei einmal ein generell gutes Zeugnis für die gute Arbeit der Polizei. Auf den schweren Kriminalitätsfeldern habe im Bereich der Aufklärung eine deutliche Verbesserung erzielt werden können. Die Gefahr, in Rheinland-Pfalz Opfer einer Straftat zu werden, falle im bundesweiten Vergleich äußerst gering aus. Die Aufklärungsquote liege zum zehnten Mal über 60 % und sei noch einmal deutlich gestiegen. Auf diese erfolgreiche Arbeit der Polizei sei er sehr stolz.

Bei dem zweiten Teil, der hier hervorsteche, handele es sich um die Situation der Wohnungseinbrüche. Das gelte jedoch nicht nur für Rheinland-Pfalz, sondern bundesweit. Die Zahlen seien bekannt gegeben worden: 2014 habe die Zahl bei 5.819 gelegen. Das bedeute eine geringe Abnahme, Bayern beispielsweise habe eine Zunahme von 28,5 % zu verzeichnen. Bei der Vorstellung der PKS habe er darauf hingewiesen, dass hier Täterschwerpunkt- und Verdrängungsentscheidungen zum Tragen kämen. Das heiße, an anderer Stelle falle der Fahndungs- und Verfolgungsdruck so hoch aus, dass diese Banden, die dahinter stünden, ihren Schwerpunkt nach Bayern verlagert hätten. Im nächsten Jahr könne das jedoch schon wieder ganz anders aussehen, es könne beispielsweise davon gesprochen werden, eine Verlagerung habe nach Thüringen oder aber auch nach Rheinland-Pfalz stattgefunden.

Der Königsteiner Schlüssel angewendet auf die Gesamtzahl der Wohnungseinbrüche bedeute für Rheinland-Pfalz, dass das Land deutlich unter dieser Zahl liege. Dies zu erwähnen, erachte er in diesem Zusammenhang auch als wichtig. Bei den Häufigkeitszahlen der Wohnungseinbrüche im Ländervergleich auf 100.000 Einwohner liege Rheinland-Pfalz bei 146. Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, das Saarland und Schleswig-Holstein hätten dem gegenüber ganz andere Herausforderungen zu bewältigen. Ganz klar sei zu betonen, daraus werde nicht abgeleitet, dass kein Verfolgungsdruck aufgebaut werden müsse, ganz im Gegenteil, entsprechende Schritte würden unternommen.

Ende der 80er-Jahre hätten die Fallzahlen bei deutlich über 8.000 gelegen. Daran sei zu erkennen, dass Wohnungseinbrüche ein Phänomen seien, das schon lange existiere.

Was die Statistik angehe, so würde er gern das Wort an Herrn Kunz weitergeben.

**Herr Kunz (Präsident des Landeskriminalamts Rheinland-Pfalz)** trägt ergänzend vor, angesprochen worden sei die Eingangs- bzw. Ausgangsstatistik, wobei es eigentlich um die polizeiliche Kriminalstatistik gehe, ein seit Jahrzehnten praktiziertes Verfahren, das ausschließlich eine Ausgangsstatistik vorsehe und bundesweit abgestimmt sei. Das heiße, die Fälle würden in dieser Statistik erfasst, wenn sie in den Ermittlungen abgeschlossen seien und die Vorlage an die Staatsanwaltschaft erfolge.

Eine Eingangsstatistik gebe es eigentlich nicht; denn das Verfahren, aus dem Herr Abgeordneter Lammert die erhöhte Zahl der Fälle abgeleitet habe, sei kein Verfahren, um Kriminalität zu messen, sondern um bei der Polizei zunächst angezeigte Straftaten für die Lagearbeit zu berücksichtigen, also anhand der Daten, die aus dem System „Klaus“ – das sei der Name dieses Verfahrens – entnommen würden, Einsatzmaßnahmen abzuleiten. Anhand des Verfahrens könne festgesellt werden, wo örtliche oder zeitliche Brennpunkte gegeben seien. Danach würden dann die Einsatzmaßnahmen aufgesetzt.

In diesem System seien für 2014 etwa 5 % mehr Delikte erfasst. Es könne durchaus sein, dass ein Teil dieser Delikte bei der PKS 2015 aufschlage, wenn sich der Verdacht der Straftat bestätige. Allerdings sei die Situation schon mehrfach aufgetreten, und immer wieder sei festgestellt worden, dass über die Jahre hinweg diese Unwucht einen Ausgleich erfahre. Zu betonen sei noch einmal, die verschiedenen Statistiken seien nicht vergleichbar, sie dienten völlig unterschiedlichen Zwecken.

Was die Kellereinbrüche angehe, so sei auszuführen, die PKS sehe zwei getrennte Schlüsselzahlen für Kellereinbrüche auf der einen Seite und Wohnungseinbrüche auf der anderen Seite vor. Von einem Wohnungseinbruch werde dann gesprochen, wenn der Täter Wohnräume betrete, egal welchen Weg er als Zugangsweg in das Objekt wähle. Wenn die Person lediglich einen Einbruch in Kellerräume verübe, die nicht zu den Wohnräumen zählten, werde es als Einbruch in einen Keller in der Statistik erfasst; wenn der Täter über einen Keller in Wohnräume eindringe, stelle es einen Wohnungseinbruch dar.

Bei den Kellereinbrüchen sei für 2014 ein Anstieg um 108 auf insgesamt 1.759 Fälle zu verzeichnen. Dazu sei zu sagen, dass dieser Anstieg lediglich von 2013 auf 2014 erfolgt sei, zudem handele es sich um den zweitniedrigsten Wert seit 2005.

Das LKA habe sich mit der Frage beschäftigt, ob es sich möglicherweise um eine Verschiebung handele, dass Fehlerfassungen vorgenommen worden seien, weg von Wohnungseinbrüchen hin zu Kellereinbrüchen. All die dazu stattgefundenen Prüfmaßnahmen hätten aber ergeben, dass die statisti-

schen Erfassungen korrekt seien, das heiße, es handele sich um Kellereinbrüche und nicht um Wohnungseinbrüche im Sinne der PKS.

**Herr Abg. Lammert** sieht die wesentliche Frage darin, wenn der Täter in einen Keller eines Wohnhauses einbreche, nicht in das Haus selbst hineingelange, in dem Keller aber entsprechende Schäden hinterlasse, ob es sich dann auch um einen reinen Keller- oder nicht vielleicht doch um einen Wohnungseinbruch handele, der nur im Versuch gescheitert sei. In dieser Beziehung könne eine Statistik sowohl in die eine als auch in die andere Richtung ausgelegt werden.

**Herr Abg. Schwarz** bedankt sich zunächst bei der Polizei und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums, weil diese Statistik Ausdruck einer hervorragenden Ermittlungsarbeit sei. Dies betone er im Namen aller Fraktionsmitglieder. Die Zahlen zeigten wieder einmal, dass Rheinland-Pfalz ein sicheres Bundesland sei. Es sei eine Abnahme in den Straftaten und eine Zunahme in der Aufklärungsquote zu verzeichnen, 61,9 %, was eine Aufklärung weit über die Hälfte aller begangenen Straftaten bedeute.

Ob es sich bei einem Kellereinbruch um einen reinen Kellereinbruch oder aber um einen versuchten Haus- oder Wohnungseinbruch handele, diese Frage könne nur der Täter selbst beantworten.

Was die hervorragende Arbeit der Polizei, die diese trotz der vielen tagtäglichen Herausforderungen leiste, angehe – zu nennen seien diverse Großveranstaltungen –, so sei nicht zu vergessen, dass es sich um mehrere Sparten innerhalb der Polizei handele. Das seien die Bereitschaftspolizei, die Schutzpolizei mit dem Einzeldienst und die Kriminalpolizei, die zu dem Gelingen solcher Großveranstaltungen und zu der gelungenen Aufklärungsarbeit ihren Teil beitrgen. Dies anfangs herauszustellen, sei ihm und seiner Fraktion sehr wichtig.

Sicherlich gebe es bei der PKS viele Stellen, die kommentiert werden könnten. Wohnungseinbruchdiebstahl stelle einen dieser Straftatbestände dar. Eigentlich sei er dankbar, dass die CDU-Fraktion diesen Antrag gestellt habe, weil es sich um einen Deliktsbereich handele, der die Menschen tief treffe; denn es gehe weniger darum, dass ein großer materieller Schaden entstanden sei als vielmehr darum, dass jemand Fremdes in den engsten persönlichen Bereich eingedrungen sei. Deshalb bedürfte es seines Erachtens einer näheren Betrachtung der hiermit verbundenen Zahlen.

Herr Staatsminister Lewentz habe schon erläutert, auf diesem Feld sei ein bundesweiter Anstieg zu verzeichnen. 2013 seien es über 150.000 Wohnungseinbruchdiebstähle gewesen, und der Innenminister des Bundes rechne damit, dass diese Zahlen 2014 noch weiter stiegen.

Bayern habe in dieser Hinsicht sogar einen Anstieg von rund 28 % und Baden-Württemberg von rund 20 % zu verzeichnen. In Hessen habe es einen Anstieg von 1,7 % gegeben, während in Rheinland-Pfalz ein Minus von 0,7 % zu verzeichnen sei.

Seitens der Opposition werde immer wieder der Vorwurf erhoben, dass das Land im Vergleich zu anderen Bundesländern über zu wenig Polizeikräfte verfüge. Dann sei in diesem Zusammenhang allerdings die Frage zu stellen, warum die anderen Bundesländer Steigerungen zu verzeichnen hätten, während es in Rheinland-Pfalz ein Minus gegeben habe. Er sehe hierfür nur einen Grund, das sei der hohe Verfolgungsdruck, den die Polizei ausübe, sodass ein Verdrängungseffekt entstehe und sich diese organisierten Täter anderweitig umschaute, bis auch dort entsprechende Maßnahmen getroffen würden und griffen.

Der Wohnungseinbruchdiebstahl stelle ein eigenes Kriminalittsphnomen dar und sei schwer zu ermitteln, weshalb auch hier geringere Aufklrungszahlen vorlägen als bei anderen Delikten. Aber die Polizei reagiere mit unterschiedlichen Strategien. Verweisen wolle er auf die PKS des Polizeipräsidiums Rheinland-Pfalz. Diese spiegele wider, dass es dort ein Auswertungs- und Analysekommissariat gebe, das sich mit dieser Problematik der Wohnungseinbruchdiebstähle beschäftige, sowie eine eigene Ermittlungsgruppe Wohnungen, die speziell ermittle. Zwischen beiden finde ein Datenaustausch statt mit anderen Bundesländern, mit dem Bund und auch mit Frankreich, da diese organisierten Tätergruppen oftmals im benachbarten Ausland zu Hause seien. Trotzdem sei auch im Polizeipräsidium Rheinland-Pfalz ein Anstieg der Wohnungseinbruchdiebstähle zu verzeichnen. Damit wolle er verdeutli-

chen, dass die Polizei noch so bemüht sein könne zu reagieren und zu arbeiten, dieses Phänomen werde die Zuständigen immer wieder und immer weiter beschäftigen.

Deshalb sei es für ihn unverständlich, dass die CDU-Fraktion diesen sensiblen Bereich immer wieder herausstelle und den Menschen in Rheinland-Pfalz zu vermitteln versuche, die Polizei in Rheinland-Pfalz arbeite hierbei nicht gut. Dieses Thema immer wieder aufzugreifen, geschehe zu Recht, aber die CDU-Fraktion sollte, wenn sie dies vor dem von ihm genannten Hintergrund mache, dann auch die Bundesländer nennen, in denen die CDU Regierungsverantwortung trage und in denen die Quote sehr viel schlechter ausfalle. Die Wohnungseinbruchdiebstähle müssten in ihrer Gesamtheit betrachtet werden. In dieser Hinsicht sehe er das Bundeskriminalamt aber gut aufgestellt.

Als erfreulich sei der erneute Rückgang der Jugendkriminalität zu sehen. Das führe er darauf zurück, dass in Rheinland-Pfalz hervorragende Präventionsarbeit geleistet werde. Nennen wolle er in diesem Zusammenhang die Häuser des Jugendrechts, die mittlerweile in allen Oberzentren vorhanden seien. Diese Häuser hätten sich absolut bewährt.

Bei Betrachtung der PKS sei jedoch auch die Sicht der Opfer nicht aus den Augen zu verlieren, wenn es um die Sicherheit allgemein in Rheinland-Pfalz gehe. Jedes Opfer sei ein Opfer zu viel. Bei genauerer Betrachtung der Zahlen werde allerdings deutlich, dass insbesondere junge Menschen, Kinder und Heranwachsende, sowie ältere Menschen, also die sogenannten Schwächeren in der Gesellschaft, hier weniger betroffen seien. Das sei dabei als positiver Punkt herauszugreifen.

Über alle Straftatenbereiche sei zu erkennen, dass Rheinland-Pfalz in dieser Hinsicht eine sehr gute Entwicklung aufweise, gerade in den letzten Jahren. Wie schon eingangs erwähnt, stelle Rheinland-Pfalz ein sicheres Bundesland dar, in dem die Menschen beruhigt leben und arbeiten könnten. Die Mitglieder der CDU-Fraktion bitte er, das ebenfalls zur Kenntnis zu nehmen und gemeinsam sachlich und objektiv daran zu arbeiten, mit und für die Polizei weiterhin optimale Bedingungen in Rheinland-Pfalz zu erreichen.

Herr Staatsminister Lewentz sei derzeit Vorsitzender der Innenministerkonferenz. Er bitte um Beantwortung, ob dort eine intensive Beschäftigung mit dieser Thematik stattfinde und beispielsweise länderübergreifend weitere und tiefere Strategien erarbeitet würden, um diesem Phänomen aggressiv entgegenzutreten zu können.

**Herr Abg. Henter** stellt seitens seiner Fraktion klar, die Arbeit der Polizeibeamtinnen und -beamten in Rheinland-Pfalz sei hervorragend, was von seiner Fraktion anerkannt werde. Die Statistik würde nicht in dieser Art und Weise ausfallen, wenn die Polizeibeamtinnen und -beamten nicht diese hervorragende Arbeit leisten würden, obwohl zu wenig Polizeibeamtinnen und -beamten vom Land eingestellt würden. Die Vorwürfe seitens der SPD-Fraktion an seine Fraktion könne er angesichts der Haltung seiner Fraktion überhaupt nicht nachvollziehen.

Die Wohnungseinbrüche in Baden-Württemberg und Bayern seien relativ niedrig ausgefallen. Er bitte um Darstellung, ob es eine Erklärung dafür gebe, dass es im Süden von Deutschland offensichtlich weniger Wohnungseinbrüche als im Norden des Landes gebe.

Als Zweites bitte er um Antwort, ob es innerhalb der rheinland-pfälzischen Polizeipräsidien signifikante Unterschiede bei den Zahlen der Wohnungseinbrüche gebe.

Beipflichten müsse er Herrn Abgeordneten Schwarz, Wohnungseinbrüche stellten ein besonderes Delikt dar, da sie bei den Betroffenen tiefste Spuren hinterließen. Wenngleich oftmals auch ein materieller Schaden gegeben sei, so stelle das Eindringen an sich in das eigene Haus aber den eigentlichen Schaden dar. Deshalb müsse das Augenmerk in besonderer Weise auf diesen Deliktstatbestand gerichtet werden. Von dieser Haltung weiche seine Fraktion auch nicht ab.

Seines Erachtens müssten alle gemeinsam versuchen, gegen diese Wohnungseinbrüche vorzugehen, auch wenn die Zahlen bundesweit hoch ausfielen und Rheinland-Pfalz vielleicht nur im Mittelfeld liege. Es gebe verschiedene Möglichkeiten. Seine Frage ziele darauf ab, welchen Maßnahmen Herr Staatsminister Lewentz den Vorzug geben würde bzw. welche Maßnahmen konkret angegangen werden sollten. Möglich sei eine bessere und ausführlichere Beratung hinsichtlich der Prävention, eine

Erhöhung des Straftatbestands, um eine gewisse Abschreckungswirkung zu erzielen. Möglich wäre es aber auch, mehr Polizeibeamtinnen und -beamten insgesamt einzustellen oder Umorganisationen innerhalb der Polizei vorzunehmen, um diesen Deliktstatbestand verstärkt zu verfolgen, also hier einen Schwerpunkt zu bilden.

**Herr Abg. Schwarz** zeigt sich für den Hinweis der Prävention dankbar, den er vergessen habe zu erwähnen in seinen Ausführungen. Diesen Punkt ebenso wie die Nachbarschaftshilfe gelte es hervorzuheben. Bei allen Präsidien gebe es die sogenannten Kommissariate 15, die Präventionsarbeit leisteten sowie Straftatenvorbeugungsberatung durchführten. Diese Beratungen würden seitens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kostenlos vor Ort durchgeführt. Festzustellen sei, dass die Menschen dieses Angebot immer mehr in Anspruch nähmen, was sehr zu begrüßen sei. Es handele sich dabei um eine Serviceleistung, die das Land und die Landesregierung über die Polizei an die Bürgerinnen und Bürger weitergebe.

Die Nachbarschaftshilfe setze sich auch immer mehr durch, dass Nachbarn gegenseitig darauf achteten, was um sie herum geschehe.

Als ein weiterer Aspekt sei zu nennen, dass die Polizei mit Sonderstreifen zusätzlich bei Dämmerung reagiere, da gerade in dieser Zeit Einbrüche stattfänden, wenngleich auf diese Art und Weise nicht verhindert werden könne, dass solche Straftaten geschähen. Jedoch werde hieran deutlich, dass die Polizei in dieser Hinsicht alle ihr möglichen Schritte unternehme.

**Frau Abg. Raue** hebt hervor, die Polizeiliche Kriminalstatistik habe wieder ein deutliches Zeichen dafür gesetzt, dass die Polizei trotz ihrer hohen Beanspruchung eine gute und erfolgreiche Arbeit leiste. Es sei gut und richtig, dass jetzt Mehreinstellungen bei der Polizei vorgenommen würden. Die Kritik seitens der CDU-Fraktion zu diesem Punkt könne sie deshalb nicht nachvollziehen, da mit über 500 Einstellungen in diesem und im nächsten Jahr mehr Polizeibeamtinnen und -beamten eingestellt würden als je zuvor. Das zeige, die Koalitionsfraktionen blieben nicht untätig.

Was bisher gar nicht erwähnt worden sei, sei der Bereich der Kapitaldelikte, der einen erfreulichen Rückgang aufweise. Dabei handele es sich um Delikte gegen das Leben, gegen körperliche Unversehrtheit und gegen die sexuelle Selbstbestimmung.

Auf die Wohnungseinbrüche zu sprechen kommend sei darzulegen, diese hätten sich seit den 80er-Jahren halbiert. Diese Halbierung sei deshalb erfolgt, weil in Rheinland-Pfalz eine intensive Präventionsarbeit betrieben werde und diese Bemühungen Erfolg zeigten. Deshalb brauche es keinen erhöhten Straftatbestand; denn die meisten Täter könnten in diesem Bereich ohnehin nicht gefasst werden, sodass durch eine Erhöhung auch keine größere Abschreckungswirkung zu erwarten sei.

Sie teile die Einschätzung, dass es auf diesem Feld um eine Verdrängungsbewegung gehe. Dort, wo der Verfolgungsdruck besonders hoch sei, zögen sich die Täter zurück und suchten vermeintlich weniger überwachte Gegenden auf. In dieser Hinsicht stehe Rheinland-Pfalz gut dar. Deshalb sollte die CDU-Fraktion damit aufhören, die Sicherheitslage im Land schlechtzureden. Schon in der letzten Plenarsitzung habe sie betont, das stelle keine gute Politik dar und sei zudem gefährlich.

**Herr Staatsminister Lewentz** betont, seitens der rheinland-pfälzischen Polizei würden entsprechende Beratungen durchgeführt, was als selbstverständliche Aufgabe wahrgenommen werde. Diese Beratungen würden in allen Polizeipräsidien angeboten.

Was das Thema Einstellungen angehe, so weise Rheinland-Pfalz die höchste Einstellungsrate auf, die das Land je vorzuweisen gehabt habe. Das zeige, auch auf diesem Feld erbringe die Landesregierung ihre Hausaufgaben.

Im Rahmen der Beratungen würden Aspekte angesprochen, wie die Bürgerinnen und Bürger die Fenster und Türen ihrer Häuser und Wohnungen sichern könnten. Die Durchführung obliege dann aber jedem Hausbesitzer selbst. Er vertrete jedoch die feste Überzeugung, dass auf Bundesebene die steuerliche Absetzbarkeit solcher Maßnahmen eingeführt werden müsste, um hier eine Initiative in Gang zu setzen. Hinzuweisen sei auf die gesetzliche Vorschrift bezüglich eines Rauchwarnmelders in Neubauten, in gleicher Weise könne beispielsweise in die Bauordnung eine Regelung bezüglich

Sicherheitsmaßnahmen mit aufgenommen werden; denn ein Haus habe einen Wert von mehreren hunderttausend Euro, dann sollte auch in entsprechende Sicherheitsmaßnahmen investiert werden.

Die Polizei unternehme die ihr möglichen Schritte. Ende der 80er-Jahre habe die Zahl der Wohnungseinbrüche bei 8.300 gelegen, im letzten Jahr bei 5.800. Wenngleich es sich um eine positive Entwicklung handele, so müsse er alldenjenigen recht geben, die sagten, für die Betroffenen habe ein solcher Einbruch persönlich mehr Folgen als in materieller Hinsicht.

Eine Veränderung im Strafrecht sähe er skeptisch, da es sich in der Regel um international operierende Banden handele, Mehrfachtäter, die sich von einem verschärften Strafrecht kaum abhalten ließen, weitere Einbrüche zu begehen. Hier sei vielmehr eine hohe Verfolgungsdruckausübung notwendig. Daran werde seitens seines Hauses intensiv gearbeitet, die Parameter, die Herr Abgeordneter Henter genannt habe, würden dabei erfüllt.

Es handele sich definitiv um ein bundesweites Phänomen, in der Regel werde entlang gut ausgebauter Verkehrswege operiert, um so schnell wie möglich flüchten zu können. Bundesländer, die an leicht zu überwachenden Grenzen lägen, wie beispielsweise Bayern, wiesen deshalb vielleicht geringere Quoten auf.

In der Innenministerkonferenz handele es sich bei dem Thema Wohnungseinbruchdiebstahl um ein ständiges Thema. Die damit befassten Arbeitskreise seien beauftragt worden, dafür Sorge zu tragen, dass die Einsatzszenarien der Länder stärker harmonisiert und aufeinander abgestimmt würden. Das laufe.

**Herr Mertesacker (Referent im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** legt zur Entwicklung der Wohnungseinbruchdiebstähle innerhalb des Landes dar, innerhalb der Präsidiien seien Schwankungen zu verzeichnen. Es gebe Präsidiialbereiche, die Anstiege, jedoch aber auch solche, die Abnahmen zu verzeichnen hätten. Selbst innerhalb der Präsidiialbereiche gebe es Landkreise oder kreisfreie Städte mit Anstiegen oder Abnahmen.

Anstiege seien, gemessen an den Vorjahreszahlen, bei den Polizeipräsidiien Westpfalz, Koblenz und Rheinpfalz zu verzeichnen, deutliche Rückgänge gebe es für Mainz und, allerdings geringfügiger, für Trier.

Was die Häufigkeitszahlen angehe, gebe es weder einen Landkreis noch eine Stadt, die die Häufigkeitszahl von 300 überschreite. Hier sei herauszustellen, die Durchschnittszahl von Nordrhein-Westfalen liege bei 300, während sie in Rheinland-Pfalz bei 146 liege. Selbst bei den Oberzentren, bei den kreisfreien Städten werde diese Zahl nicht als absoluter Wert erreicht.

Die Tagesordnungspunkte – Vorlagen 16/5101/5140 – haben ihre Erledigung gefunden.

Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt **Herr Vors. Abg. Hüttner** die Sitzung.

gez.: Berkhan

Protokollführerin