

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

## 16. Wahlperiode

Innenausschuss

43. Sitzung am 11.09.2014  
– Öffentliche Sitzung –

– Elektronische Fassung –

### Protokoll – Teil 3 –

	Beginn:	Ende:
Öffentliche Sitzung:	10:01 Uhr	11:08 Uhr
	11:19 Uhr	15:15 Uhr
	15:27 Uhr	16:26 Uhr
Unterbrechung der Sitzung:	11:08 Uhr	11:19 Uhr
Nicht öffentliche Sitzung:	15:15 Uhr	15:16 Uhr
Vertrauliche Sitzung:	15:16 Uhr	15:27 Uhr

#### Tagesordnung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1. ...tes Landesgesetz zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes  
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU  
– Drucksache 16/3671 –

dazu: Vorlagen 16/4293/4312/4325

2. Sachstand zum Insolvenzverfahren der Flughafen Zweibrücken GmbH  
Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT  
– Vorlage 16/4297 –

3. Masterplan für die Südwestpfalz  
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT  
– Vorlage 16/4311 –

#### Ergebnis:

Siehe Teil 1 des Protokolls

Siehe Teil 1 des Protokolls

Siehe Teil 2 des Protokolls

Siehe Teil 2 des Protokolls

## Tagesordnung (Fortsetzung):

- |   | Ergebnis:  |
|---|--|
| 4. Weniger Bahnlärm: Lärmschutzkonzept für den Mittelrhein<br>Antrag der Fraktion der CDU<br>– Drucksache 16/3541 –   | Ablehnung empfohlen<br>(S. 4 – 5)                            |
| 5. „Gesundheitsmanager“ im Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM)<br>Antrag des Abgeordneten Alexander Licht (CDU) gemäß § 100 GOLT (Drucksache 16/3664)<br>– Vorlage 16/4137 –  | Siehe Teil 4 des Protokolls                                  |
| 6. Entwurf eines Staatsvertrags zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald<br>Unterrichtung nach Artikel 89 b LV i.V.m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung<br>Behandlung gemäß § 65 GOLT<br>– Vorlage 16/4222 – | Kenntnisnahme<br>(S. 11 – 12)                                |
| 7. Verfassungsschutzbericht 2013<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/4229 –  | Erledigt<br>(S. 6 – 10)                                      |
| 8. Einrichtung eines Hauses des Jugendrechts in Koblenz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4245 –   | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 9. Einrichtung von Polizeibeiräten in Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4287 –   | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 10. Erstmalige Verwendung der Kennzeichnung für Polizistinnen und Polizisten<br>Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4310 –  | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 11. Fehlende Lehrgangsplätze für Feuerwehren in Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4295 –   | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 12. Infrastrukturabgabe/Maut<br>Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4265 –  | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 13. Dialog der Fraport AG mit Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4294 –   | Siehe Teil 1 des Protokolls                                  |
| 14. EU-Beihilfeverfahren am Nürburgring<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4307 –   | Erledigt<br>Siehe auch Teil 4 des Protokolls<br>(S. 13 – 19) |
| 15. Pachtverträge am Nürburgring<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4308 –  | Erledigt<br>Siehe auch Teil 4 des Protokolls<br>(S. 13 – 19) |

**Tagesordnung (Fortsetzung):****Ergebnis:**

- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| 16. Aushändigung des Comfort-Letters von Vizepräsident Joaquín Almunia an die Ministerpräsidentin Malu Dreyer am 14. Juli 2014 (vgl. Drucksache 16/3917)<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/4327 – | Erledigt<br>(S. 20 – 21)    |
| 17. Mehrkosten in Höhe von 81 Millionen Euro für die Hochmoselbrücke<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4314 –   | Erledigt<br>(S. 22 – 29)    |
| 18. Kostensteigerung beim Projekt Hochmoselbrücke<br>Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4319 –  | Erledigt<br>(S. 22 – 29)    |
| 19. Kosten und Zeitplan beim Bau des Hochmoselübergangs<br>Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT<br>– Vorlage 16/4326 –  | Erledigt<br>(S. 22 – 29)    |
| 20. Busfahrer-Mangel in Rheinland-Pfalz<br>Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4315 –  | Siehe Teil 1 des Protokolls |
| 21. Umwelt- und Gesundheitsgefährdung durch PAK im Asphalt<br>Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>– Vorlage 16/4318 –   | Siehe Teil 1 des Protokolls |
| 22. Informationsfahrt  | Siehe Teil 1 des Protokolls |

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Weniger Bahnlärm: Lärmschutzkonzept für den Mittelrhein**  
**Antrag der Fraktion der CDU**  
– Drucksache 16/3541 –

**Berichterstatterin: Frau Abgeordnete Pia Schellhammer**

**Herr Abg. Dötsch** führt aus, in der Sitzung des Ausschusses am 3. Juli 2014 sei der Antrag bereits kurz diskutiert worden. Der Antrag datiere vom 9. Mai 2014, das heiÙe, von vor vier Monaten. Auch auf Wunsch der Vertreter der Fraktion der SPD sei man so verblieben, zu versuchen, einen gemeinsamen Antrag zustande zu bringen. Seinerzeit sei vonseiten der Vertreter der Fraktion der SPD zugesagt worden, dass möglichst kurzfristig entsprechende redaktionelle Änderungen der Fraktion der CDU zugehen würden, damit man sich damit auseinandersetzen könne. Mehrfach habe Kontakt in der Sache bestanden. Leider habe man erst gestern Morgen einen Vorschlag für einen gemeinsamen Antrag vorliegen gehabt, sodass man sich erst gestern mit der Materie habe auseinandersetzen können. Festzustellen sei, dass neben den redaktionellen Änderungen, die etwa die erste Hälfte des Antrags betreffen, auch inhaltliche Änderungen vorgenommen worden seien, mit denen man sich in der Kürze der Zeit nicht mehr in der erforderlichen Art und Weise habe auseinandersetzen können. Es sei klar, dass man innerhalb von 24 Stunden nicht das nachvollziehen könne, was in der Erstellung zwei Monate in Anspruch genommen habe.

In dem Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei auf Seite 2 ausgeführt, dass der Landtag begrüÙe, dass die Landesregierung weitere Messstellen für Lärm- und Erschütterungsereignisse eingerichtet habe. Interessant zu wissen sei, wo, wann und wie viele eingerichtet worden seien und welche Qualität diese Messstellen aufwiesen.

Die vorgenommenen Änderungen hätten nicht ausreichend diskutiert werden können. Für die vorgeschlagene Maßnahme sei es wichtig, diese möglichst schnell umzusetzen, wie er dies zuletzt angedeutet und in bilateralen Gesprächen immer wieder erwähnt habe. Die Punkte, auf die es ankomme, seien nicht berücksichtigt.

Darum gebeten worden sei, den Antrag der Fraktion der CDU heute zu behandeln. Zu dem Antrag selbst habe er in der letzten Sitzung Ausführungen gemacht.

**Herr Abg. Hüttner** weist darauf hin, in den nächsten Tagen werde das abschließende Gutachten zu den Maßnahmen im Schienenbereich erwartet. Die Finanzierung sei noch offen. Es könne einiges an Lärmreduzierung erreicht werden, aber in der Gesamtsumme sei nicht mit den Auswirkungen zu rechnen, die erforderlich wären. Im Grundsatz habe man schon einmal vor zwei Jahren einen gemeinsamen Antrag beschlossen.

Ein vernünftiges Trassenpreissystem müsse geschaffen werden, wie dies die Schweiz vormache. Gegen Tempobeschränkungen wehre sich die Bahn vehement. Die geforderten Maßnahmen und Änderungen lieÙen sich nicht bis 2015 sondern bis 2020 erreichen. Bisher seien nahezu keine Wagons umgerüstet, sondern nur neu angefertigt worden. Der Vollständigkeit halber seien die Alternativstrecken noch zu erwähnen.

Im Vergleich mit dem Antrag der Fraktion der CDU sehe er keine substanziellen Änderungen. Zwar sei wenig Zeit gewesen, dies zu lesen, aber substanziell sehe er die Unterschiede gar nicht so. Im Unterschied zu dem vor zwei Jahren beschlossenen Antrag werde heute über die Lärmmessstellen in dem Sinne gesprochen, dass alles gerechnet werde. Der Bundestag habe dies noch einmal beschlossen. Früher habe dies „Schall 03“ geheiÙen. Man könnte denken, dass alle positiven Verbesserungen der letzten Zeit mit den neuen Berechnungsmöglichkeiten wieder negativ dargestellt würden, sodass die Bahn in der Konsequenz nichts unternehmen müsse. Im Bundesrat sei gemeinsam dafür Sorge zu tragen, dass dieses Gesetz in der vorliegenden Form nicht verabschiedet werde. In Berlin müsse betont werden, welche Belastungen bei den Menschen vor Ort ankämen. Der entscheidende Punkt betreffe die rechtliche Situation.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Der Antrag enthalte keine großen substanziellen Änderungen. Bezüglich der vorgelegten Fassung sollte vonseiten der Vertreter der Fraktion der CDU über einen gemeinsamen Antrag nachgedacht werden. Wenn die Vertreter der Fraktion der CDU ihren Antrag zur Abstimmung bringen wollten, müsse dieser abgelehnt werden, obwohl man in der Sache dicht beieinander sei.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** schließt sich den Ausführungen von Herrn Abgeordneten Hüttner an und bittet die Vertreter der Fraktion der CDU, sich dies noch einmal in Ruhe anzuschauen. Der Antrag unterscheide sich nicht wirklich substanziell von demjenigen, der schon einmal gemeinsam verabschiedet worden sei. Alle seien sich über das Ziel des Handelns und der Forderungen einig. Es wäre schade, wenn man nicht doch noch zu einem gemeinsamen Antrag kommen könnte.

**Herr Staatsminister Lewentz** informiert, eine Messstelle sei seiner Erinnerung nach in Oberwesel installiert. Zugesagt werde, dem Ausschuss den aktuellen Standort der Lärmmessstationen mitzuteilen.

Herr Abgeordneter Hüttner habe recht, dass es lediglich um einen Beitrag zur Mitte Rechnung, das heiße, die Lärmbelastungen über den Tag gemittelt gerechnet, handele. Das, was als Höchstlärmpegel gemessen werde, sei nicht das, was in die Rechnungen eingehe.

Auf Nachfrage von **Herrn Abgeordneten Dötsch**, ob es sich um zusätzliche Messstellen gegenüber dem Stand von vor den Sommerferien oder um die zwei vor ein oder zwei Jahren installierten Messstellen handele, teilt **Herr Staatsminister Lewentz** mit, er wisse nicht, ob neue hinzugekommen seien.

**Herr Dr. Speck (Referatsleiter im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** erläutert, neben der von Herrn Staatsminister Lewentz erwähnten Messstelle in Oberwesel befinde sich noch eine weitere Messstelle in Assmannshausen in Hessen. Die Deutsche Bahn bereite Lärmmonitoringstationen vor. Am kommenden Montag wolle die Bahn im Beirat berichten, wie weit sie damit sei.

**Herr Staatsminister Lewentz** bringt bezüglich des Beirats zur Kenntnis, die Bahn habe Maßnahmen im Volumen von 100 Millionen Euro bewertet und aufaddiert, davon 77 Millionen Euro im rheinland-pfälzischen Teil, und erwarte eine Mitfinanzierung von 50 %. Eine Mitfinanzierung sei nicht darstellbar, da es ausschließlich Aufgabe der DB AG sei, wie das Netz mit Blick auf den Lärmschutz ausgestattet werde. An der Stelle sollte man einig bleiben. Wenn man sich für die Bahn wegen deren Aufgaben zerstreiten würde, wäre man sehr schlecht beraten.

Einer Bitte von Herrn Abg. Dötsch entsprechend sagt Herr Staatsminister Lewentz zu, dem Ausschuss den aktuellen Standort der Lärmmessstationen mitzuteilen.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktion der CDU, dem Landtag die Ablehnung des Antrags der Fraktion der CDU – Drucksache 16/3541 – zu empfehlen.

**Punkt 7** der Tagesordnung:

**Verfassungsschutzbericht 2013**  
**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**  
– Vorlage 16/4229 –

**Herr Schmitt (stellv. Abteilungsleiter im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** berichtet, auch 2013 sei es Extremisten nicht gelungen, in Rheinland-Pfalz weiter Fuß zu fassen. Das Bundesland sei bezogen auf verschiedene Indikatoren wie Mitgliederpotenziale, Straf- und Gewalttaten, Intensität des Aktionismus im unteren Drittel einer „Belastungsrangliste“ bundesweit geblieben.

Im Einzelnen:

Der Rechtsextremismus sei nach wie vor die zentrale Herausforderung für Staat und Gesellschaft. Deshalb werde er vom Verfassungsschutz in Rheinland-Pfalz intensiv beobachtet und analysiert. Die Bekämpfung des Rechtsextremismus sei Aufgabenschwerpunkt der Landesregierung. In der Bekämpfungsstrategie nehme wiederum die Prävention seit Jahren eine Schlüsselrolle ein. Ziel sei es, die Machenschaften frühzeitig zu entlarven, die Spielräume soweit möglich einzuengen und dafür zu sorgen, dass kein Nachwuchs gewonnen werden könne.

Das Berichtsjahr 2013 sei durch folgende Ereignisse geprägt gewesen:

Die Gesamtzahl der Rechtsextremisten sei im Jahr 2013 bundes- wie landesweit leicht zurückgegangen. In Rheinland-Pfalz habe es rund 660 Rechtsextremisten gegenüber 680 im Jahr 2012 gegeben.

Die Zahl der gewaltbereiten Rechtsextremisten sei im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr mit 150 Personen gleich geblieben. Das gewaltbereite Spektrum sei entgegen dem Trend der Vorjahre nicht weiter angestiegen. Dennoch bleibe unter den Rechtsextremisten die Bereitschaft verbreitet, politische Forderungen als Ausdruck ihrer menschenverachtenden Weltanschauung im Extremfall auch mit Gewalt zu verfolgen. Dass sich hieraus in letzter Konsequenz terroristische Gewalttaten entwickeln könnten, habe das unfassbar brutale Vorgehen des NSU gezeigt.

Die Zahl rechtsextremistischer Gewaltdelikte in Rheinland-Pfalz habe sich im Jahr 2013 auf 36 belaufen. Damit sei im Vergleich zum Vorjahr wieder ein Anstieg zu verzeichnen gewesen. Es seien damals 22 gewesen. Eine generelle Tendenz für einen kontinuierlichen Anstieg der Gewalttaten lasse sich indes daraus nicht ableiten. Für das Jahr 2014 seien mit Stand vom 31. Juli bislang 41 Straftaten und 10 Gewalttaten zu verzeichnen.

Die Zahl der Neonazis sei entgegen der Entwicklung der Vorjahre bundes- wie auch landesweit zurückgegangen. In Rheinland-Pfalz hätten diesem Spektrum 2013 ca. 200 Personen zugerechnet werden können. In 2012 seien es 210 gewesen.

Neonazistische Zusammenschlüsse tendierten zu strukturarmen bis strukturlosen Organisationsformen, zum Beispiel „Kameradschaften“ oder informelle Gruppen, seien aber um eine regionale Zusammenarbeit bemüht, eine Entwicklung, die bereits seit einigen Jahren zu beobachten sei und sich im Jahr 2013 fortgesetzt habe.

Die im Jahr 2003 erstmals aufgetretenen „Autonomen Nationalisten“ (AN), in der Vergangenheit eine besonders aggressiv agierende neonazistische Gruppierung, habe an Bedeutung verloren. Diese existierten nicht mehr als eigenständige Erscheinungsform, sondern kämen heute eher als Aktionsform zum Tragen. In Rheinland-Pfalz seien nach wie vor keine Strukturen dieser „Autonomen Nationalisten“ zu erkennen.

Im rechtsextremistischen Parteienspektrum habe sich der Aufbau neuer Parteistrukturen mit der Gründung der Partei „Der III. Weg“ im September 2013 fortgesetzt. In dem Zehn-Punkte-Programm komme deren ideologisch eindeutig neonazistische Prägung mit Anlehnung an den historischen Nationalsozialismus zum Ausdruck. So propagiere die Partei die „Schaffung eines Deutschen Sozialismus“, eine „raumgebundene Volkswirtschaft“ sowie als weiteres Ziel „die Erhaltung und Entwicklung

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

der biologischen Substanz des Volkes“. Damit existiere zusammen mit der Partei „DIE RECHTE“ eine weitere, neonazistisch geprägte Kleinstpartei im rechtsextremistischen Parteienspektrum. Beide hätten sich bisher bundesweit weder festigen noch etablieren können.

Die NPD sei weiterhin zahlenmäßig die stärkste Organisation im rechtsextremistischen Spektrum, trotz rückläufiger Mitgliederzahlen und interner Schwierigkeiten.

Nach einem langen Führungsstreit sei der Bundesvorsitzende Apfel 2013 zurückgetreten. Damit sei auch dessen Versuch gescheitert, der NPD ein neues, vordergründig seriöses Erscheinungsbild zu geben. Ideologisch und programmatisch habe sich die NPD jedoch nie von ihrem rassistischen, antisemitischen und demokratiefeindlichen Gedankengut gelöst.

Zur Wahl in Sachsen. Das Scheitern der NPD in Sachsen sei eine schwere Niederlage für diese Partei. Die Landtagsfraktion in Sachsen sei für die NPD eine der wichtigsten parlamentarischen Aktionsforen gewesen. Zurzeit sei sie nur noch in Mecklenburg-Vorpommern vertreten. Darüber hinaus habe sie dadurch Mobilisierungsmöglichkeiten für den eigenen Nachwuchs verloren. Der Verlust von etwa 1,4 Millionen Euro Fraktionsgeldern sei eine der wichtigsten Niederlagen für die NPD.

Die Prognosen, dass der Einzug in den Landtag Brandenburg und in den Landtag Thüringen gelingen könne, seien nicht sehr optimistisch. Es werde sich zeigen, wie sie sich an den wenigen noch verbleibenden Tagen von der AfD absetzen könne; denn diese Partei habe ihr immerhin fast 13.000 Stimmen weggenommen. Des Weiteren komme es darauf an, wie sie die enttäuschten Anhänger der eigenen Partei mobilisieren könne, die in Sachsen zu gut 10.000 der Wahlurne ferngeblieben seien.

Die NPD sei weiterhin aktiv. Sie sei eine Bedrohung für den freiheitlich demokratischen Rechtsstaat. Deshalb gebe es keinen Grund, den NPD-Verbotsantrag zurückzunehmen. Es seien keine politischen Debatten entbrannt. Im Gegenteil. Bei der NPD setze die große Debatte über die strategische Neuausrichtung ein. Es scheine der Versuch gescheitert zu sein, gemäßigt aufzutreten. Die Hardliner in der NPD sähen sich bestärkt. Es bleibe abzuwarten, wie dies in der anstehenden Neuwahl des Bundesvorsitzenden seinen Niederschlag finden werde. Der Bundesvorsitzende Pastörs sei eigentlich nur eine „Übergangsfigur“.

Die NPD habe in Rheinland-Pfalz Wahlerfolge erzielen können, allerdings in bescheidenem Maße. Anders sehe es zum Beispiel in Sachsen aus. Die NPD verfüge dort über 200 kommunale Mandate. In Rheinland-Pfalz seien es fünf.

Die Themen Asyl und Zuwanderung seien im Jahr 2013 als Agitations- und Aktionsfelder der Rechtsextremisten in den Vordergrund gerückt. Rechtsextremisten missbrauchten und manipulierten insbesondere bei ihren öffentlichen Aufmärschen und anderen Aktionen die in Teilen der Bevölkerung vorhandenen subjektiven Ängste und Bedrohungsgefühle.

Das subkulturell geprägte rechtsextremistische Milieu verliere seit Jahren immer mehr an Bedeutung. Dieser Trend setze sich auch 2013 fort. Auffällig sei, dass nur noch Gruppierungen Zulauf verzeichneten, deren zumeist junge Anhänger ein unauffälligeres Erscheinungsbild pflegten.

Für das gesamte rechtsextremistische Spektrum habe das Internet nach wie vor große Bedeutung. Neben einer professionellen Eigendarstellung seien Rechtsextremisten verstärkt in sozialen Netzwerken aktiv.

Die Strafverfahren gegen Mitglieder des „Aktionsbüros Mittelrhein“ hätten nachhaltige Wirkungen hinterlassen, sodass die vor Jahren noch zu beklagenden Erscheinungsformen spürbar zurückgegangen seien. Dies sei ein Beleg dafür, dass mit Entschiedenheit, Nulltoleranz und rechtsstaatlichen Mitteln dem Gebaren der NPD Einhalt geboten werden könne.

Das zweite Standbein sei die Präventionsagentur, die alles tue, um die Gesellschaft, die jungen Mitbürgerinnen und Mitbürger, die Schülerinnen und Schüler sowie alle Mandats- und Entscheidungsträger in den Kommunen in der Abwehr solcher Agitationsformen zu festigen.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Die Zahl der Linksextremisten sei 2013 von 600 im Vorjahr auf etwa 550 gesunken. Ca. 100 seien als gewaltbereit einzustufen. 2012 seien rund 110 als gewaltbereit bekannt gewesen. Im Bund sei die Entwicklung ähnlich verlaufen.

Die von Linksextremisten ausgehende Gewalt sei bundesweit regional unterschiedlich ausgeprägt. Schwerpunkte bildeten die Großstädte Berlin und Hamburg, wie der Presse zu entnehmen sei. Die Gewaltbereitschaft insbesondere gegen Polizeibeamtinnen und -beamte sowie gegen Rechtsextremisten sei weiterhin groß. Die Hemmschwelle zur Gewaltanwendung habe sich in diesem Spektrum weiter verringert.

Im Bund-Länder-Vergleich bewege sich Rheinland-Pfalz mit acht festgestellten Gewalttaten im Jahr 2013 weiterhin im unteren Drittel.

Wichtigstes Aktionsfeld der Linksextremisten sei anhaltend der „Antifaschismus“. Im Vordergrund stünden hierbei Protestdemonstrationen, um Aufzüge rechtsextremistischer Parteien zu unterbinden, sowie gegen „Nazis“ gerichtete „Outing-Aktionen“, also die Identifizierung von Anhängern, die mit geeigneten Kommunikationsformen, insbesondere sozialen Netzwerken, in Gefährdung gebracht würden.

Der legalistische Linksextremismus kommunistischer Prägung sei weiter ohne nennenswerte Bedeutung und entfalte kaum Außenwirkung.

Der nach dem Rechtsextremismus wichtigste Bereich betreffe den islamistischen Terrorismus und Islamismus.

Die Ereignisse des 11. September jährt sich heute zum 13. Mal.

Es sei eine potenzielle Gefährdung vorhanden, die durch die Zusage der Bundesregierung, ihren Beitrag im Kampf gegen die Islamisten zu leisten, latent erhöht sei. Das größte Problem stellten fanatische Einzelkämpfer dar. Es lägen Zahlen im unteren einstelligen Bereich vor, wonach Islamisten aus Rheinland-Pfalz kommend den Weg in die Kampfgebiete gesucht und offenbar auch gefunden hätten. Hinsichtlich der Zahl der Rückkehrer, handele es sich um eine Dunkelziffer. Für Rheinland-Pfalz seien keine Rückkehrer hierbleibend festgestellt worden.

Die Videobotschaften von Dschihadisten aus Syrien und dem Irak, worunter sich auch Deutsche befänden, beginnend mit dem durch die Presse bekannt gewordenen Berliner Rapper Cuspert, fänden in Teilen der deutschsprachigen islamistisch geprägten Gemeinde Anklang. Durch die Art und Weise der Darstellung fühlten sich einige Islamisten angesprochen.

Es gebe keinerlei konkrete Anhaltspunkte, dass für Rheinland-Pfalz Anschläge geplant seien. Es sei eine durch die Ereignisse in den Kampfgebieten geprägte Aufmerksamkeit vorhanden, die die Gefährdungstufen sehr sorgfältig mit im Blick habe. Das, was der Presse zu entnehmen sei, basiere nach der Erkenntnislage des rheinland-pfälzischen Verfassungsschutzes im Konzert mit den Bundessicherheitsbehörden nicht auf konkreten, nachweisbaren und identifizierbaren Spuren.

Die Zahl der rheinland-pfälzischen Islamisten habe sich gegenüber dem Vorjahr weiter leicht von 835 auf 845 Personen erhöht. Zu erklären sei der Anstieg vornehmlich mit dem verstärkten Zulauf im Bereich des Salafismus. Es gebe insgesamt 70 Personen mit salafistischer Prägung.

Von den insgesamt ca. 100 Moscheevereinen in Rheinland-Pfalz wiesen rund 20 Bezüge zum Islamismus auf. Angehörige islamistischer Organisationen und/oder Salafisten mischten sich unter die Besucher, die nicht im islamistischen Sinne aktiv seien, mit der Gefahr der extremistischen Einflussnahme. In Rheinland-Pfalz habe dies mehrfach festgestellt werden können.

In Rheinland-Pfalz würden 600 Personen extremistischen Ausländerorganisationen zugerechnet, und zwar 500 Linksextremisten und 100 extreme Nationalisten.



**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Was die PKK anbelange, sei es im Jahr 2013 zu Annäherungen zwischen der PKK und der türkischen Regierung gekommen, um eine Lösung des Kurdenkonflikts zu finden. Diese Situation werde möglicherweise aufgrund der Entwicklung im Irak und durch die Einbindung der Peschmerga in den Kampf gegen den IS das Meinungsbild verändern. Es werde diskutiert, wie weit die PKK noch auf der Terrorliste bleiben solle. Dieselbe Diskussion habe man vor 10, 15 Jahren geführt. Damals habe man die PKK aus dem Blickfeld nehmen wollen, allerdings nicht, weil man die von ihr ausgehende Gefährdung nicht habe anerkennen wollen, sondern um vielleicht einen Beitrag dazu leisten zu können, die gemäßigten Kräfte in der PKK an den Verhandlungstisch mit der Türkei zu führen.

Die Spionageabwehr sei derzeit von einer intensiven Beobachtung auch elektronischer Angriffe geprägt. Die Herkunft dieser Angriffe sei schwer zu identifizieren. Dies könnten, was IP-Adressen oder Server anbelange, Fakes sein. Nicht jeder Angriff, der China zugeschrieben werde, komme auch von dort.

Was die NSA-Aktivitäten anbelange, sei anzumerken, dass der gesetzliche Auftrag sei, jede gegen das Land gerichtete nachrichtendienstliche Aktivität zu beobachten, Informationen zusammenzutragen, zu bewerten, den politischen Entscheidungsträgern zur Kenntnis zu geben und die Öffentlichkeit in geeigneter Form zu unterrichten. Es gebe keinen Ausschluss für irgendeinen Sektor.

Wenn hier amerikanische Aktivitäten festgestellt würden, würden diese nicht unter den Tisch fallen. Die Frage sei, wie man damit umgehe. Allein nach dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut sei man zu einer Zusammenarbeit verpflichtet. Hier gebe es eine deutliche Sprache. Die amerikanischen Kollegen seien sehr empfindsam und verstünden diese Äußerungen.

**Herr Staatsminister Lewentz** wirft ein, ein Ausgleich scheine gelungen zu sein, wenn er an Frau Clinton und andere denke.

**Herr Abg. Hüttner** sagt ein Dankeschön an den Verfassungsschutz und führt aus, wenn man sich die Wahlergebnisse vor Augen führe, zeige sich, dass die von der gesamten Landesregierung verfolgte Strategie richtig sei.

Ein besonderes Augenmerk sei darauf zu richten, dass „Der III. Weg“ und „DIE RECHTE“ nicht zu Auffangbecken für abdriftende NPD-Mitglieder oder sonstige Subkulturen würden.

Er teile die von Herrn stellvertretenden Abteilungsleiter Schmitt geäußerte Auffassung, dass die Finanzen das entscheidende Thema seien.

Der Linksextremismus sei trotz rückläufiger Zahlen zu erwähnen, damit es nicht heiße, der Blick sei nur auf den Rechtsextremismus gerichtet.

Große Probleme bereite der Islamismus, auch wenn die Zahlen dies noch nicht hergäben. Gedanken machen müsse man sich über Leute, die in die Kampfgebiete reisten und dann wieder zurückkehrten.

Als großes Problem sei der Spionagebereich zu sehen. Was die bekannt gewordenen Abhöraktionen anbelange, so sei dies nur die Spitze des Eisbergs. Dies treffe auch auf die Wirtschaftsspionage zu.

Im Rahmen des Besuchs eines Unternehmens in Bingen mit dem Sozialminister sei zu erfahren gewesen, dass die Firma alles selbst herstelle, damit gewährleistet sei, dass kein Teil aus China importiert werden müsse, in das beispielsweise ein Trojaner schon eingebaut sein könnte. Aus dem Telekommunikationsbereich sei bekannt, dass in aus China importierten Teilen die Überwachungstechnik bereits eingebaut sei. Es nutze nichts, nur die Situation zu beobachten, sondern die Wirtschaft müsse mit darauf reagieren.

**Herr Abg. Lammert** betont, die Arbeit des Verfassungsschutzes sei unverzichtbar. Erfreulich sei der Rückgang der Zahlen sowohl im Bereich des Rechtsextremismus als auch im Bereich des Linksextremismus. Vor allem der Islamismus bereite Sorge. Hier müsse man sehr wachsam sein. Es könnten Personen nach Rheinland-Pfalz kommen, von denen man nicht genau wisse, was mit diesen geschehe. Da die Zahl der Islamisten bzw. Salafisten ansteige, müsse man auf diesen Bereich in Zukunft

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

einen Schwerpunkt legen. Diese Gruppierungen würden für äußerst gefährlich gehalten. Die anderen Gruppierungen habe man im Großen und Ganzen im Blick und wisse, um was es gehe, aber hier würden sich neue Felder auftun. Diese Personen wollten die hiesige Staatsform zerstören, wozu ihnen jedes Mittel recht sei. Deswegen müsse dieses Thema ganz oben auf der Agenda bleiben.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** bedankt sich für den Bericht und begrüßt, dass parteiübergreifend weitestgehend Einigkeit bestehe und es sich um ein gemeinsames Anliegen handele.

Der Tagesordnungspunkt hat seine Erledigung gefunden.

ELEKTRONISCHE FASSUNG

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Entwurf eines Staatsvertrags zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung eines Nationalparks Hunsrück-Hochwald  
Unterrichtung nach Artikel 89 b LV i.V.m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Behandlung gemäß § 65 GOLT  
– Vorlage 16/4222 –**

**Herr Dr. Egidi (Referent im Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten)** berichtet, das Projekt sei zu Beginn der Legislaturperiode aufgelegt worden. Die Zielsetzung sei zunächst gewesen, ein geeignetes Gebiet zu suchen und nach dem Auffinden die weiteren Schritte in die Wege zu leiten. Mit Auftrag aus der Koalitionsvereinbarung seien bei diesem Vorhaben gewesen, die Grundsätze Partizipation anzuwenden und darüber hinaus den Aspekt Regionalentwicklung mit einzubeziehen. Es sei ein mehrstufiges Verfahren gestartet worden, das von den üblichen Verfahren deutlich abweiche. Es sei zunächst ein Interessenbekundungsverfahren veranlasst worden. Dies heiÙe, man habe nach einer fachlichen Vorprüfung insgesamt fünf potenziell geeignete Regionen angesprochen, ob dieses Vorhaben ein Thema sei, mit dem man sich weiter auseinandersetzen wolle.

Am Ende habe lediglich die Region Hochwald im westlichen Hunsrück ein überwiegend positives Votum abgegeben. Dies sei Grund gewesen, im Mai 2012 in eine sogenannte Dialogphase einzusteigen, die durch viele Bürgerinformationsveranstaltungen geprägt gewesen sei. Man sei mit dem Projektteam nahezu in jeder Gemeinde gewesen. Es seien Themen behandelt worden, die danach noch einmal in Bürgerarbeitskreisen sehr umfassend weiterverfolgt worden seien.

Der Naturpark Saar-Hunsrück habe auf kommunaler Ebene ein Eckpunktepapier erstellt, das in den Kommunen vor Ort beraten worden sei. Es seien sehr viele Gespräche mit den verschiedensten Interessengruppen, Vereinen, Vereinigungen, Jägern, Reitern, Mountainbikern bis hin zu Imkern geführt worden. Es sei in den dreistelligen Bereich hineingegangen, was aus dem Projekt heraus an Terminen wahrgenommen worden sei. Sehr viele Anregungen für das Gesamtvorhaben seien mitgenommen worden.

Auf Basis dieses Dialogprozesses sei am Ende ein sogenanntes Landeskonzept zur Einrichtung des Nationalparks im Hunsrück und zur nachhaltigen Entwicklung der Nationalparkregion aufgesetzt worden. Es handele sich um ein Konzept, an dem nahezu alle Ressorts beteiligt gewesen seien. Insbesondere seien das Innenministerium, das Wirtschaftsministerium, das Sozialministerium und das Bildungsministerium zu nennen.

Die Struktur dieses Konzepts greife in seinen einzelnen Fachkapiteln jeweils wieder diesen partizipativen Ansatz auf, als zunächst die Ausgangssituation, die Erwartungshaltung und das Ergebnis des Dialogprozesses in der Region aufgezeigt worden seien und welche zu berücksichtigende fachlichen Ziele und Grundsätze auf der anderen Seite die Landesregierung sehe, um daraus abgeleitet in einem Ansatz darzustellen, welche kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben in Verbindung mit dem Nationalparkprojekt umgesetzt werden sollten. Kurzfristig sei seinerzeit so definiert gewesen, bis zum Start des Nationalparks. Mittelfristig habe man sich an der neuen EU-Förderperiode orientiert und langfristig darüber hinaus.

Dieses Konzept sei am 26. September 2013 vorgestellt worden, und die Region sei aufgefordert gewesen, sich erneut zu positionieren. Es habe sich in den kommunalen Parlamenten zum Teil um eine dritte Befassung mit dem Vorhaben gehandelt. Am Ende hätten Abstimmungen in 101 kommunalen Gebietskörperschaften mit einer Zustimmung von über 80 % sowohl nach Fläche als auch nach Kopffzahl gestanden. Dies sei letztlich der Auftrag gewesen, diesen Prozess fortzuführen.

Der im Sommer vorgestellte Entwurf sei noch einmal in eine intensive kommunale Beratung gegangen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung habe stattgefunden. Rund 100 Verbände seien kontaktiert worden. Das Benehmen mit dem Bund, das heiÙe, mit dem Bundesumweltministerium und dem Verkehrsministerium, sei hergestellt, und der nun unterschriftsreife zweite Entwurf des Staatsvertrags sei im Wortlaut mit dem Saarland abgestimmt. Dieser sei am 15. Juli im Ministerrat beschlossen worden und liege dem Parlament jetzt noch einmal zur zweiten Befassung vor.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Die Grundsätze aus dem partizipativen Prozess seien in diesem Vertrag weiter verankert. Beteiligungsgremien seien auf verschiedenen Ebenen – auf kommunaler, auf bürgerschaftlicher Ebene – vorgesehen. Darüber hinaus sei der Aspekt Regionalentwicklung verankert. Es würden modellhaft Vorhaben in Zusammenarbeit mit der Verwaltung, in Abstimmung zwischen Verwaltung und kommunaler Ebene angegangen, um insbesondere dieser strukturschwachen Region wirtschaftliche Impulse zu geben. Das Ganze werde auch über die Definition einer Nationalparkregion in diesem Staatsvertrag gesichert.

**Frau Abg. Schellhammer** bedankt sich für die Skizzierung des Verfahrens und teilt mit, dass es sich im Bereich der Beteiligungsforschung um ein Projekt handele, das über die Grenzen von Rheinland-Pfalz hinaus Bedeutung habe, was dem Bemühen vieler zu verdanken sei. Sie möchte Herrn Dr. Egidi stellvertretend hierfür danken.

Das Setting der Bürgerbeteiligung sei mit dem mehrkanaligen Ansatz aufgebaut gewesen. Es habe Online-Angebote, eine Hotline, aber auch viele Präsenztermine – wie geschildert – gegeben. Dies zeige, wie breit und ernst gemeint Bürgerbeteiligung funktionieren könne. Dass es in der Region eine solch breite Zustimmung gegeben habe, zeige, dass dieser Austausch fruchte und ein guter Start für ein solches Vorhaben sei.

Zu begrüßen sei, dass der vorliegende Staatsvertrag die Partizipation auch in der Umsetzung vorsehe. Es sei wichtig, nicht nur in einer kurzen Phase bei der Konzeption eine Bürgerbeteiligung vorzusehen, sondern auch bei der Umsetzung. Gehofft werde, dass dies weiterhin mit so viel Elan begleitet werde und die Region von diesem Projekt insgesamt profitiere wie natürlich auch die Demokratie.

Der Ausschuss nimmt von der Unterrichtung – Vorlage 16/4222 –  
Kenntnis (Vorlage 16/4360).

**Punkte 14 und 15** der Tagesordnung:

- 14. EU-Beihilfeverfahren am Nürburgring**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/4307 –
- 15. Pachtverträge am Nürburgring**  
**Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT**  
– Vorlage 16/4308 –

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam aufgerufen und beraten.

Der Ausschuss kommt abweichend von § 82 Abs. 1 Satz 2 GOLT einvernehmlich überein, dass wörtliche Protokollierung erfolgt.

**Herr Abg. Licht:** Herr Minister, Sie müssen entscheiden, ab welchem Punkt vertraulich unterrichtet wird.

Der Antrag „EU-Beihilfeverfahren am Nürburgring“ hat sich zum Teil überholt, weil inzwischen die Beantwortung meiner Kleinen Anfrage eingetroffen ist. Die lag zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht vor. Deswegen will ich auf diese Kleine Anfrage in Gänze gar nicht groß eingehen, sondern nur auf den einen Punkt, dass die Landesregierung in dieser Kleinen Anfrage – in dem Zusammenhang ist sie zu nennen – auf Fragen antwortet, die aus Ihrem Hause beantwortet wurden, was Sie uns in welcher Form auch immer übermittelt haben, vertraulich oder wie auch immer. Auf Fragen, die außerhalb der Landesregierung beantwortet worden sind, können Sie nicht antworten oder sind gebeten worden, nicht zu antworten, so etwa war kurz zusammengefasst der Teil. Mich interessiert aber noch einmal, welche Fragen, an die Landesregierung gestellt, insgesamt auf dem Weg eingetroffen sind. Ich kann nicht beurteilen, welche Fragen Sie weitergeleitet haben, oder welche Fragen es waren, die von Ihrem Hause nicht beantwortet wurden. Deshalb interessieren mich diese Fragen schon.

Ich möchte darauf verweisen, da es in diesem Zusammenhang um die Komplexität von Eigentum des Landes geht, dass es um Fragen geht, die die Zukunft des Eigentums des Landes betreffen. Es interessiert, ob Ihr Kenntnisstand zu diesen Antworten nicht auch dem Parlament in welcher Form auch immer, vertraulich oder wie auch immer, mitzuteilen ist.

Wir als Parlamentarier haben in dem Punkt einen Nachteil. Sie übermitteln über die Bundesregierung an die Kommission Antworten, die wir nicht kennen, selbst Fragen, die wir nicht kennen. Darum noch einmal, wie weit kann dem Auskunftersuchen der Abgeordneten in welcher Form auch immer Rechnung getragen werden. Das ist dieser Punkt EU-Beihilfeverfahren.

Zu dem zweiten Komplex, Pachtverträge am Nürburgring betreffend. Die Presseveröffentlichungen machen deutlich, dass es einen Pachtvertrag nicht mit dem Eigentümer oder möglichen Eigentümer Capricorn gibt, sondern mit einer Betreibergesellschaft Capricorn, die ab dem 1. Januar 2015 die jetzige NBG – so verstehe ich es – übernimmt. Wir haben nach wie vor die Nürburgring-Gesellschaft, also unsere, an der wir, das Land und der Kreis Ahrweiler, beteiligt sind, und dann die aus der Insolvenz gegründete NBG. Diese tritt nach meinem Wissen am 31. Dezember aus, und ab 1. Januar soll, wenn die Besitzverhältnisse bis dahin nicht geklärt sind, ein neuer Vertrag gültig werden.

Ich hätte gerne gewusst, wie dieser Vertrag aussieht, mit wem er geschlossen wird, inwieweit wir, also die alte Nürburgring GmbH, in welcher Form dort betroffen ist und wie – das ist natürlich wichtig – die Arbeitersituation sich dort darstellt. Die Nürburgring GmbH hat nach wie vor Mitarbeiter. Wie gestaltet sich die Situation insgesamt ab dem 1., und wie ist die Information in dieser Vertragssituation mit der Landesregierung abgestimmt, wann involviert? Was können Sie dazu sagen?

**Herr Staatsminister Lewentz:** Herr Licht, ich versuche beide Punkte, Punkte 14 und 15, soweit dies in öffentlicher Sitzung möglich ist, zusammenzufassen und werde dann in der nicht öffentlichen Sitzung auf weitere Dinge eingehen, die in einem, so hoffe ich doch, ausreichendem Umfang ihre Frage-

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

stellung berühren und beantworten wird. Ansonsten würde ich bitten, dass die Herren rechts von mir Ihnen im Detail die Informationen zukommen lassen.

Zunächst einmal zu den zwei Fragenkomplexen. Ich beginne mit dem Tagesordnungspunkt 14.

Meine sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das EU-Beihilfeverfahren Nürburgring war bereits Gegenstand umfangreicher parlamentarischer Befassungen. Ich will nur einige wenige nennen:

Die Kleinen Anfragen Nrn. 745, 760, 906, 2410 und 2524.

Dann haben wir das Thema am 10. Mai 2012 und am 14. Februar 2013 im Innenausschuss behandelt.

Wie wir dem Landtagspräsidenten Anfang August 2014 mit der Vorlage 16/4263 mitgeteilt haben, was dann auch vom Antragsteller offensichtlich zur Begründung seines Antrags übernommen wurde, hat die Landesregierung in den vergangenen drei Jahren dem Landtag umfangreiche Dokumente und Stellungnahmen zum Beihilfeprüfverfahren der EU am Nürburgring zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Vorlagennummern können Sie der Vorlage 16/4263 entnehmen. Wir reden hier über einen sehr intensiven Austausch von Informationen und Dokumenten.

Mit der Kleinen Anfrage Nr. 2524 vom 8. August 2014 wird insbesondere um Auskunft gebeten, welche Fragen zu den einzelnen Beihilfen vonseiten der Kommission noch in 2014 an die Landesregierung gerichtet wurden und mit welchem Inhalt auf diese Fragen geantwortet wurde.

Mit dem Berichtsantrag zu dem vorliegenden Tagesordnungspunkt wird noch vor Ablauf der Frist zur Beantwortung der vorgenannten Kleinen Anfrage – Herr Licht, Sie hatten es erläutert – die gleiche Frage gestellt, nämlich in dieser Sache Bericht zu erstatten.

Ich kann deshalb gern auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage verweisen. Die Antwort umfasst 12 Seiten und dann noch Anhänge. Sie sind öffentlich zugänglich.

Dort hatte ich Ihnen mitgeteilt, dass die Auskunftersuchen der Europäischen Kommission von der Bundesregierung auf der Grundlage der von der Landesregierung – Maßnahmen der Jahre 2002 bis 2012 – bzw. der von den Verwaltern erarbeiteten Stellungnahmen – Bietverfahren – beantwortet werden.

Soweit es sich um Stellungnahmen handelt, die von der Landesregierung erarbeitet wurden, liegen Ihnen umfangreiche Stellungnahmen vor. Vergleichbare Auskunftersuchen, die von der Landesregierung zu beantworten gewesen wären, sind im Jahr 2014 nicht eingegangen.

Die EU-Kommission hat hingegen im Jahr 2014 durch zahlreiche, zum Teil äußerst kurzfristige – also binnen weniger Stunden in englischer Sprache zu beantwortende – Anfragen zu Details insbesondere des Bietverfahrens zu erkennen gegeben, dass sie mit Nachdruck am Abschluss des Verfahrens arbeitet, worauf, ich glaube, wir alle hier im Raum warten. Diese Anfragen bezogen sich im Wesentlichen auf Eingaben von Bewerbern, die im Rahmen des Bietverfahrens der Verwalter nicht zum Zuge kamen.

Hierzu könnte die Landesregierung auch keine eigene Stellungnahme abgeben, da sie das Verfahren nicht betrieben hat, sondern vielmehr die Ring-Verwalter.

Soweit es sich um solche Stellungnahmen handelt, die von den Verwaltern im Hinblick auf das Bietverfahren erarbeitet wurden, hatten diese bei einer entsprechenden Bitte des Innenausschusses vom März 2014 bzw. des Europaausschusses vom Juli 2014 mitgeteilt, dass es sich um Unterlagen aus einem laufenden Beschwerdeverfahren handelt, die sie nicht zur Weitergabe zur Verfügung stellen können, da es sich um betriebliche und verfahrensrechtliche Dinge handelt.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Darüber hatte die Landesregierung den Präsidenten des Landtags entsprechend informiert. Ich will die Vorlage 16/3800 bzw. die Vorlage 16/4263 ausdrücklich nennen.

Das ist das, was ich im Moment zu Tagesordnungspunkt 14 sagen kann.

Ich will noch einmal auf den öffentlichen Teil des Tagesordnungspunktes 15 kommen, und danach können wir es diskutieren. Sie sehen dann auch, was vertraulich ist.

In dem Berichtsantrag zu dem Tagesordnungspunkt 15 wird die Landesregierung um Berichterstattung zu den Pachtverträgen im Zusammenhang mit den Insolvenzverfahren am Nürburgring gebeten. Die Landesregierung hat keine Pachtverträge am Nürburgring geschlossen; denn sie hat weder das Insolvenzverfahren noch das Bietverfahren durchgeführt oder im operativen Bereich Verträge für die Nürburgring-Gesellschaften geschlossen.

Die Ring-Verwalter haben – das habe ich bereits mehrfach im Innenausschuss betont – den Veräußerungsprozess im Rahmen des Insolvenzverfahrens eigenständig durchgeführt. Ich verweise insoweit nochmals auf die entsprechenden Ausführungen insbesondere in den Sitzungen des Innenausschusses am 6. März 2013, am 20. März 2013, am 10. April 2014 – es war Herr Kollege Staatssekretär Kern anwesend – bzw. auch von Herrn Sachwalter Lieser am 20. März 2014 oder Herrn Professor Dr. Dr. Schmidt. Er hat hierzu einiges im „Trierischen Volksfreund“ vom 29. März 2014 geäußert.

Herr Professor Schmidt hat sich dankenswerterweise bereit erklärt, unter anderem in der Ausschusssitzung am 10. April 2014, für Fragen zur Verfügung zu stehen. Er hat im vertraulichen Teil der Sitzung entsprechende Erläuterungen gegeben, soweit ihm dies aus insolvenzrechtlicher Sicht möglich war.

Selbstverständlich haben wir ihn gebeten, zum heutigen Berichtsantrag zu berichten. Er kann aber aus terminlichen Gründen leider nicht an der heutigen Sitzung teilnehmen. Deshalb hat er mir eine Stellungnahme zugeleitet, die ich Ihnen allerdings – so die ausdrückliche Maßgabe – nur nach Herstellen der Vertraulichkeit vortragen darf.

So weit meine Ausführungen zum jetzigen Zeitpunkt.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt:** Herr Minister Lewentz, ich danke Ihnen.

Vielleicht sollten wir es auch in der Debatte zweiteilen, das heißt, erst einmal im öffentlichen Teil die Wortmeldungen entgegennehmen, die es dazu gibt, um dann im nicht öffentlichen oder vertraulichen Teil die Diskussion fortzusetzen. – Herr Kollege Hüttner.

**Herr Abg. Hüttner:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, Herr Minister, liebe Kolleginnen und Kollegen, es gibt bei uns in der Fraktion Leute, die sich intensiver mit dem Thema Nürburgring beschäftigen, als ich es tue. Als ich in Anbetracht der Personalsituation zu meiner Mitarbeiterin gesagt habe, suche mir einmal das zum Nürburgring heraus, hat sie gesagt, drei Leitz Ordner sind das auf jeden Fall, obwohl ich nicht so tief in der Sache bin.

(Zuruf des Herrn Abg. Licht)

– Herr Licht, andere dürften mehr haben.

(Frau Abg. Blatzheim-Roegler: Herr Licht hat angebaut! –  
Heiterkeit)

Wir haben Kleine Anfragen – der Herr Minister hat sie eben genannt –, eine nach der anderen, jeden Monat ist eine dabei. Sie werden von mehreren Mitgliedern gestellt.

Herr Licht, manchmal hat man den Eindruck, Sie sprechen nicht miteinander. Ob das Herr Billen, Herr Seekatz, Sie selbst oder Frau Klöckner sind, das ist vollkommen egal. Dieser Austausch untereinander scheint nicht immer sehr fruchtbar zu sein.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Wir reden im Plenum darüber. Eigentlich vergeht kein Plenum, in dem wir nicht darüber reden, was gerade der aktuelle Sachstand ist. Zur Not heißt es, Debatte zur aktuellen Situation. Im Ausschuss reden wir eigentlich auch jedes Mal darüber.

In der Konsequenz – wenn ich die Worte des Ministers höre –, nichts Neues in der Gesamtsituation. Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass, wenn es etwas Neues gäbe, das schnell genug präsent wäre; denn Sie haben an der Tagesordnung gesehen, dass der Minister auch von sich aus Punkte anmeldet hat, wenn es in der ganzen Sache etwas zu berichten gibt.

Darüber hinaus ist es manchmal wichtig, dass man im laufenden Verfahren ruhig redet und die Leute reden lässt, die dazu zu reden haben. Wir wissen doch, und Sie wissen es genauso gut wie ich – das erwarte ich zumindest –, dass der politische Teil nicht mehr dabei ist. Herr Lieser und Herr Schmidt arbeiten.

Ich erinnere mich noch, wie Herr Schmidt darüber berichtet hat – was wahrscheinlich gleich in vertraulicher Sitzung gesagt wird –, wie er mit der Situation umgeht, wenn durch die Medien wieder durchgetrieben wird, dass dort eine Firma ist, die mit der Entscheidung nicht einverstanden ist.

Es fällt Herrn Schmidt auch nicht einfach, nicht reagieren zu können. Er ist aber daran gehalten, nicht zu reagieren, und dann machen wir das hier und treiben die Kuh noch einmal durch das Dorf. Meines Erachtens wäre es wichtig, auch für die Menschen am Nürburgring, dass wir abwarten, bis die Sachen klar sind, bis sie fix sind, und wir dann etwas Gemeinsames präsentieren. Das sollten wir gemeinsam angehen. Dann hätten wir etwas Gemeinsames und Gutes für das Land getan.

Danke schön.

**Herr Abg. Licht:** Herr Kollege Hüttner, am besten hätten Sie sich gar nicht zu Wort gemeldet.

(Herr Abg. Hüttner: Das muss manchmal sein!)

Aus dem geht so viel Unwissenheit hervor. In der Tat, Sie konnten die drei Ordner auch nicht lesen, die man Ihnen zur Verfügung stellen wollte. Ich nehme das einmal so zur Kenntnis; denn in diesen Wochen vor der heutigen Sitzung gab es einige Meldungen. Es ist nicht so, dass es da so ganz rund läuft.

Herr Minister, ich möchte noch einmal zu dem 76er-Antrag, Punkt 14 kommen. Ja, es ist richtig, so, wie Sie in der Kleinen Anfrage geantwortet haben, die Stellungnahmen, die in Ihrem Hause erarbeitet wurden, sind uns zur Verfügung gestellt worden, aber nicht die anderen, so wie Sie es dargestellt haben. Ich frage noch einmal nach, um zu beurteilen, welche Fragen Sie weitergeleitet haben.

Dieses Schreiben nahm den offiziellen Weg über die Bundesregierung an die Landesregierung, und die Landesregierung entscheidet, antworte ich selbst oder lasse ich andere antworten. Aber das kann ich nicht beurteilen, weil ich noch nicht einmal die Fragen kenne.

Ich habe auch eine andere Auffassung zu dem, um was die Insolvenzverwalter mitunter bitten. Es ist legitim, dass sie sagen, wir möchten, dass keine Antwort weitergeleitet wird, aber die Antworten haben Sie, also die Landesregierung kennt sie.

Jetzt ist der Konflikt offen – das sehe ich so –, wie weit parlamentarisches Kontrollrecht in dieser Frage über Vertraulichkeit, strenge Vertraulichkeit oder was es für Möglichkeiten gibt, geht, das heißt, wie weit das Fragerecht von uns aus geht. Ich möchte heute nachfragen, ob uns wenigstens die Fragen mitgeteilt werden. Dann sehe ich schon, ob etwas weitergereicht wurde. Ich gebe mich nicht damit zufrieden, was die Insolvenzverwalter sagen. Das ist legitim und deren gutes Recht.

(Herr Abg. Hüttner: Das ist deren Pflicht!)

Das Fragerecht der Parlamentarier ist ein sehr hohes Gut. Ich meine, es ist auch in so schwierigen Dingen berechtigt, es auszudiskutieren. Das zu diesem Punkt.



**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Zu dem anderen. Herr Kollege Hüttner, dieser Pachtvertrag zum 1. Januar muss, wenn nicht vom Eigentümer Capricorn, sondern von der Betreibergesellschaft, die Capricorn gegründet hat, mit jemandem geschlossen worden sein. Dieser kann nur mit der Nürburgring GmbH, also mit der Landes-GmbH geschlossen worden sein. Da ist meine Frage, inwieweit sie – Sie haben gesagt, das ist von den Insolvenzverwaltern abgeschlossen worden –, die Landesregierung, daran beteiligt ist; denn es hat Auswirkungen auf das Land. Was zahlen sie an Pacht, wann zahlen sie welche Pacht, die dann wiederum am 1. Januar in die Landesgesellschaft fließt? Ich bitte um Auskunft, wie weit die Landesregierung an diesen Dingen beteiligt war, beteiligt ist, in die Verhandlungen eingeschaltet war und wie die Arbeitersituation ab dem 1. Januar aussieht.

**Herr Staatsminister Lewentz:** Ich glaube, zu dem zweiten Teil kann ich Ihnen in der vertraulichen Sitzung einige belastbare Informationen zukommen lassen.

Zu dem ersten Komplex. Ich bin im November 20 Jahre Mitglied des Landtags. Das sehe ich wie Sie. Das ist eine Situation, die aus Sicht eines Parlamentariers sicherlich nicht zufriedenstellend ist. Das kann ich unumwunden so sagen. Vielleicht sollten wir den Vorschlag unterbreiten, dass wir unter Begleitung des Präsidenten noch einmal mit Herrn Professor Dr. Dr. Schmidt ausloten, was geht. Wir sind ziemlich gebunden an das, was der Insolvenzverwalter uns vorgibt. Ob es manche Dinge gibt, von denen ich, wenn ich es beurteilen dürfte, sagen würde, da sehe ich überhaupt keine Probleme, das Parlament zu unterrichten: Er hat auf diesem Gebiet vielleicht nicht diesen Erfahrungsschatz wie wir. Woher auch, er ist kein Parlamentarier.

Ich biete ausdrücklich an, dass wir uns an einem solchen Gespräch gerne beteiligen, weil ich objektiv nachvollziehen kann, dass es für einen Parlamentarier nicht zufriedenstellend sein kann, über das, was Sie angesprochen haben, ohne über die Details reden zu wollen, in der großen Linie diese Informationen nicht zu bekommen.

Ich fühle mich im Moment gebunden. Mir sind die Hände gebunden. Aber vielleicht, dass wir, ausgehend von dieser Diskussionsrunde, mit Herrn Professor Schmidt noch einmal ein Gespräch suchen sollten.

Es gäbe sonst zwei Alternativen. Wir schauen rechtlich über das Justizministerium, ob wir weitergehen können. Möglicherweise käme das Justizministerium zu dem Ergebnis, nein, sie können nicht weitergehen. Dies ist – wie Herr Stich noch ein bisschen besser ausführen könnte – ein klar festgelegtes Verfahren. Die Frage ist, ob man aus Sicht von Herrn Professor Schmidt das eine oder andere in der vertraulichen Sitzung mitteilen kann. Ich habe keine Schwierigkeiten damit. Was ich beurteilen kann, sind keine Geheimnisse oder so etwas zu finden.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt:** Herr Minister, ich bin Ihnen sehr dankbar für diesen Vorschlag oder dieses Angebot, weil ich in der Tat, Herr Kollege Licht, dieses Grundproblem wieder neu herausgehört habe. Die Landesregierung ist nicht zuständig. Herr des Verfahrens ist der Insolvenzverwalter. Dieses Fragerecht des Parlaments, das sehr hoch zu schätzen ist, steht aber nicht über dem Insolvenzrecht. Das ist unser Problem.

(Herr Abg. Haller: Das wird auch so bleiben!)

Das können wir alle nicht einschätzen. Es muss durch Juristen passieren, was geht und was nicht.

Ich darf noch einmal in Erinnerung rufen, ich glaube, die enge Abstimmung mit der Kommission ist 1 : 1 gelaufen. Sie haben die Vorlagen in ihrem Berichtsantrag selbst aufgezählt. Mehr als das, was wir im Moment öffentlich besprechen können, geht nicht. Ansonsten bleibt uns leider erst einmal nur abzuwarten, was die EU-Kommission entscheidet. Sie hat das Heft des Handelns in der Hand. Manche von uns würden sich das sicherlich schneller wünschen, aber das ist die Krux, die ich sehe, die wir im öffentlichen Teil im Moment nicht ändern können.

**Herr Abg. Licht:** Mir geht es nicht um öffentlichen oder nicht öffentlichen Teil, sondern es geht um das Grundsätzliche.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Herr Minister, deswegen bin ich Ihnen dankbar dafür, dass Sie es zumindest aus Ihrer Sicht auch so sehen. Jetzt bin ich so frei und sage aus der Sitzung, die Sie zitiert haben, in der Professor Schmidt anwesend war, nicht öffentlich – – –

(Zurufe von der SPD)

– Ich mache überhaupt keinen Hehl daraus.

(Zuruf des Herrn Abg. Haller)

Der Professor nimmt Platz und sagt, ich kann nichts sagen. Dafür brauche ich die Nichtöffentlichkeit nicht herzustellen. Das ist nicht im Sinne des Verfahrens.

**Herr Staatsminister Lewentz:** Herr Kollege Licht, Sie werden mir zugestehen, dass jetzt der richtige Weg der Ältestenrat wäre, offizielles Verfahren. Ich habe Ihnen meine Meinung auch als Parlamentarier gesagt und kann diesen Wunsch verstehen.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt:** Herr Minister, dann darf ich vielleicht noch ergänzen, was mir Herr Perne gerade gesagt hat. Herr Perne kann es gerne selbst sagen. Es gab schon eine Prüfung der Frage der Verantwortlichkeit. Fakt ist, Verantwortlichkeit ist der Landesregierung im Moment aus der Hand genommen. Das ist klar. Möglicherweise kann eine Vereinbarung mit dem Insolvenzverwalter getroffen werden, aber das muss unter der Maßgabe – was ich eben schon sagte – Insolvenzrecht und der Frage des Schadens oder nicht oder wie auch immer abgestimmt werden. So hatte ich es verstanden.

Wollen Sie mich ergänzen oder verbessern, Herr Perne?

(Herr Ltd. Ministerialrat Perne: Nichts ist zu verbessern!)

– Gut.

Das ist der momentane Stand. Da haben wir einen ganz engen Rahmen, ob jetzt mit Ältestenrat oder ohne, wie auch immer.

Herr Kollege Hüttner.

**Herr Abg. Hüttner:** Vielen Dank, Frau Vorsitzende, dass Sie das schon einmal angerissen haben. Ich habe es vorhin angedeutet, die Verantwortlichkeit liegt bei den Herren Schmidt und Lieser, nicht mehr in dem politischen Bereich, über den wir hier debattieren. Das müssen wir so zur Kenntnis nehmen. Es wäre das Allerschlimmste, was passieren könnte, wenn diese Debatte dazu führen würde, dass irgendwo in der Systematik ein Fehler laufen würde, diese Verkaufsverhandlungen und diese Situation nachher kaputtgehen würden. Das ist das Allerschlimmste. Deswegen müssen wir uns daran halten, was Herr Schmidt uns in der Sache mitgibt. Das sollten wir so zur Kenntnis nehmen.

**Frau Abg. Müller-Orth:** Natürlich ist das alles gut und richtig. Wir sind nicht mehr Herr des Verfahrens, sondern die Insolvenzverwalter. Natürlich kann ich den Kollegen Licht verstehen, der sagt, so eine gewisse Informationsneugierde ist durchaus vorhanden. Auch auf unserer Seite ist sie vorhanden. Wir würden uns einem Gespräch, sollte eines stattfinden, nicht in den Weg stellen, sondern das positiv begrüßen.

Vielen Dank.

43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014  
– Öffentliche Sitzung –  
– Teil 3 –

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt:** Gibt es weitere Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall. Dann würden wir zunächst einmal die Nichtöffentlichkeit der Sitzung herstellen.

Der Ausschuss beschließt in **nicht öffentlicher Sitzung**, die Beratung in **vertraulicher Sitzung** fortzusetzen.

(Fortsetzung in **vertraulicher Sitzung**  
– siehe Teil 4 des Protokolls –.)

Die Anträge – Vorlagen 16/4307/4308 – haben in vertraulicher Sitzung ihre Erledigung gefunden.

ELEKTRONISCHE FASSUNG

**Punkt 16** der Tagesordnung:

**Aushändigung des Comfort-Letters von Vizepräsident Joaquín Almunia an die Ministerpräsidentin Malu Dreyer am 14. Juli 2014 (vgl. Drucksache 16/3917)**

**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**

– Vorlage 16/4327 –

**Herr Staatsminister Lewentz** trägt vor, am 14. Juli 2014 habe in Brüssel ein weiterer Gesprächstermin zwischen Herrn Kommissar Almunia, Frau Ministerpräsidentin Dreyer und ihm unter anderem bezüglich der den Flughafen Frankfurt-Hahn betreffenden Beihilfeprüfverfahren stattgefunden. Im Rahmen dieses Termins sei Frau Ministerpräsidentin Dreyer ein an sie adressierter Comfort-Letter, unterzeichnet von Kommissar Almunia, übergeben worden. Der Comfort-Letter beziehe sich ausschließlich auf die zwei den Flughafen Frankfurt-Hahn betreffenden Beihilfeprüfverfahren SA.21121 und SA.32833.

In dem Comfort-Letter werde ausgeführt, dass die streitgegenständlichen Beihilfen der anhängigen Verfahren zum Flughafen Frankfurt-Hahn Betriebs- und Investitionsbeihilfen in Form von Kapitalzuschüssen, Darlehen zu vergünstigten Konditionen, hundertprozentigen Staatsgarantien und jährlichen Verlustausgleichen umfassten, die dem Flughafenbetreiber Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) vor dem 4. April 2014 gewährt worden seien. Konkrete Beihilfen und Summen bzw. Beträge würden in dem Comfort-Letter nicht genannt.

Weiterhin werde in dem Schreiben formuliert, auf der Grundlage der im März 2014 von der Kommission angenommenen neuen Flughafenleitlinie könnten nach Auffassung der Generaldirektion Wettbewerb in Bezug auf die anhängigen Verfahren sowohl die in der Vergangenheit gewährten Betriebsbeihilfen als auch die Investitionsbeihilfen für in der Vergangenheit getätigte Infrastrukturinvestitionen als mit dem Beihilferecht vereinbar erachtet werden. Eine positiv, beide Verfahren endgültig abschließende Entscheidung werde kurz nach der Sommerpause ergehen.

Mit Blick auf die Zukunft weise Vizepräsident Almunia im Comfort-Letter darauf hin, dass eine Privatisierung in einem offenen, transparenten, diskriminierungs- und bedingungsfreien Vergabeverfahren, die nach einer Entscheidung über die Beihilfeverfahren erfolgen könne, keinen Anlass für beihilferechtliche Bedenken böte. Grundsätzlich sollte eine Privatisierung zu einem Preis, der im Wege eines solchen Verkaufsprozesses erzielt worden sei, auf keine beihilferechtlichen Bedenken stoßen. Er habe die Bereitschaft der Kommission angeboten, die Ausschreibungsunterlagen mit dem Land und den Anteilseignern der FFHG abzustimmen.

Generell betrachtet und losgelöst von den anhängigen Beihilfeprüfverfahren habe sich Vizepräsident Almunia im Comfort-Letter darüber hinaus zu den nach der neuen Leitlinie auch weiterhin grundsätzlich möglichen Beihilfen geäußert. Unter der Voraussetzung, dass sich Investitions- und Betriebsbeihilfen im Rahmen der neuen Leitlinie bewegten, seien diese prinzipiell unproblematisch.

In Ergänzung zu seinem Schreiben an den Landtag vom 2. September 2014 zur Beantwortung der Kleinen Anfrage 2524 zu laufenden EU-Beihilfeverfahren möchte er aus aktuellem Anlass noch ergänzen, dass die Kommission in den letzten Tagen noch um ein paar Erläuterungen gebeten habe, die die Landesregierung umgehend erteilt habe. Dies dürfte ein weiteres Indiz für eine nun zeitnahe Entscheidung sein.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** betont, auch hier sei das Grundproblem, dass Handelnder die EU-Kommission sei. Das Land hätte die Entscheidung gern so schnell wie möglich, habe das aber nicht in der Hand.

**Herr Abg. Licht** möchte geklärt wissen, ob es auch eine Aussage zu den Beihilfen betreffend die Fluggesellschaften gegeben habe, zumal am Flughafen Frankfurt-Hahn Ryanair eine große Rolle spiele.

**Herr Staatsminister Lewentz** verweist darauf, die CDU-Fraktion habe auch ein Gespräch mit Herrn O'Brien geführt. Nach seiner Kenntnis beträfen die Beihilfeprüfverfahren SA.21121 und SA.32833 nicht dieses Verfahren.

**Herr Stumpf (Abteilungsleiter im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur)** ergänzt, bekanntermaßen gebe es zwei Beihilfeverfahren, die den Flughafen Frankfurt-Hahn beträfen. Das ältere Verfahren stamme aus dem Jahr 2008. Die Aussagen im Comfort-Letter selbst bezögen sich auf die Maßnahmen aus der Landessphäre.

**Herr Abg. Hüttner** vertritt die Auffassung, wenn man sich überlege, wie lange es mit Informationen aus Brüssel dauere und wie vorsichtig die Äußerungen seien, wenn sie überhaupt erfolgten, sei das, was hier mitgeteilt worden sei, schon sehr weitgehend, wenn man beispielsweise die Formulierung „als mit dem Beihilferecht vereinbar erachtet werden“ betrachte. Eigentlich handele es sich um eine sehr gute Botschaft, die am 14. Juli 2014 an die Ministerpräsidentin übergeben worden sei. Schon seinerzeit habe man sich in der Presse darüber erfreut gezeigt. Von daher bestehe die Hoffnung, dass in den nächsten Tagen auch die endgültigen Entscheidungen ergingen, damit Ruhe in die gesamte Debatte hineinkomme. Insoweit werde diese positive Nachricht auch sehr positiv entgegengenommen.

**Herr Abg. Licht** spricht an, es gehe um die Zukunft des Flughafens Frankfurt-Hahn. Herr Staatsminister Lewentz habe davon gesprochen, dass es einige Nachfragen gegeben habe. Er hätte gern gewusst, ob diese Beihilfefragen die Fluggesellschaften beträfen oder ob es Gespräche seitens des Ministeriums mit der Kommission gebe, was diese Beihilfen angehe.

**Herr Stumpf** macht geltend, die Nachfragen hätten zwei Gegenstände zum Inhalt gehabt. Zum einen sei es um die Frage gegangen, wie die Abgrenzung zwischen Investitionen und Betriebsbeihilfen erfolge, also eine sehr technische Angelegenheit. Der zweite Punkt habe ebenfalls einen Gegenstand betroffen, der seit längerer Zeit im Verfahren vorgetragen bzw. entsprechend diskutiert worden sei. Er habe sich auf das Einzugsgebiet des Flughafens bezogen, woher also die Passagiere kämen.

**Herr Staatsminister Lewentz** fügt hinzu, in den Gesprächen werde natürlich auf die Bedeutung von Ryanair für den Flughafen Frankfurt-Hahn hingewiesen.

Der Tagesordnungspunkt hat seine Erledigung gefunden.

**Punkte 17 bis 19** der Tagesordnung:

**17. Mehrkosten in Höhe von 81 Millionen Euro für die Hochmoselbrücke**

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

– Vorlage 16/4314 –

**18. Kostensteigerung beim Projekt Hochmoselbrücke**

**Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT**

– Vorlage 16/4319 –

**19. Kosten und Zeitplan beim Bau des Hochmoselübergangs**

**Behandlung gemäß § 76 Abs. 4 GOLT**

– Vorlage 16/4326 –

Der Ausschuss kommt überein, die Tagesordnungspunkte 17 bis 19 gemeinsam zu behandeln.

(Den Ausschussmitgliedern wird eine Powerpoint-Präsentation als Tischvorlage zur Verfügung gestellt.)

**Herr Staatsminister Lewentz** lässt sich dahin aus, die Landesregierung habe gern angeboten, über die jüngsten Kostenentwicklungen und den Zeitplan beim Bau des Hochmoselübergangs zu berichten. Insofern rege er an, das gemeinsam so zu machen, wie es besprochen worden sei.

Zur Richtigstellung einiger Presseverlautbarungen möchte er zunächst darauf hinweisen, dass sich die aktuell kommunizierte Kostenmehrung von 81 Millionen Euro nicht ausschließlich aus den Kostenentwicklungen der Hochmoselbrücke ergebe, sondern sich auf die Gesamtbaumaßnahme B 50 vom Autobahnkreuz Wittlich bis nach Longkamp beziehe. Entsprechend seien die Kosten von 456 Millionen Euro die Kosten des Gesamtprojekts und nicht die Kosten der Hochmoselbrücke. Die Kosten bezögen sich auf alle Abschnitte des 25 km langen Hochmoselübergangs, der 40 Brücken- und Tunnelbauwerke und die eigentliche Hochmoselbrücke beinhalte und sich im Übrigen auf einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecke.

Die Landesregierung habe mit Schreiben vom 16. Juni 2014 dem Bundesverkehrsministerium die Kostenfortschreibung für alle Abschnitte des Hochmoselübergangs von bisher rund 375 Millionen Euro auf neu 456 Millionen Euro vorgelegt. Das Bundesverkehrsministerium habe die Kostenfortschreibung im Einzelnen geprüft. Mit Schreiben vom 25. August 2014 habe das Bundesverkehrsministerium der Kostenfortschreibung zugestimmt. Der Bund trage daher als Baulastträger auch die Mehrkosten allein. Dennoch seien solche Kostenerhöhungen auch für das Land als Vorhabenträger nicht erfreulich, sondern sogar ärgerlich. Sie seien aber im Einzelnen leider begründbar. Herr Hölzgen, der Technische Geschäftsführer des Landesbetriebs Mobilität (LBM), werde auf diese Aspekte im Einzelnen anhand der Entwicklung in den jeweiligen Bauabschnitten eingehen. Mit dem erwähnten Schreiben habe das Land das Bundesverkehrsministerium auch darüber informiert, dass nicht zuletzt aufgrund der verlängerten Berechnungszeiten bei der Ausführungsstatik zeitliche Verschiebungen bei der Fertigstellung eintreten würden. Auch diese Verschiebungen seien bei Großvorhaben dieser Dimension und bei einer Bauzeit von jetzt bereits 10 Jahren kein ungewöhnlicher Vorgang. Die mit dem Brückenbau beauftragten Unternehmen gingen derzeit von einem Abschluss der Bauarbeiten im Jahr 2018 aus. Daher würden alle weiteren Aufträge so getaktet, dass sich beim jetzigen Stand eine voraussichtliche Gesamtfertigstellung bis Ende 2018 erreichen lasse.

Beispielsweise seien die Kosten für die Schiersteiner Brücke, deren Bau federführend von Hessen Mobil durchgeführt werde, von 45 Millionen Euro im Bundesverkehrswegeplan 2003 auf aktuell 217 Millionen Euro gestiegen. Die Kosten für die Hochstraße in Ludwigshafen, die vom dortigen Stadtplanungs- und Bauamt geplant worden sei, hätten sich von 24 Millionen Euro im Jahr 1993 auf 249,3 Millionen Euro – möglicherweise sogar bis in Richtung von 267 Millionen Euro – im Jahr 2013 entwickelt. Diese Beispiele führe er an, um das Problem zu verdeutlichen, dass man im öffentlichen Straßenbau, vor allem im Brückenbau, diese unglaublich langen Zeiträume habe und zunächst einmal leider gezwungen sei, auch aufgrund von Bundesvorgaben zu dem Jahr, in dem es die ersten Kos-

tenberechnungen gebe, einen Status festzustellen, ihn aber nicht mit einem Aufschlag für eine längere Zeit der Bauplanung und Bauausführung belegen zu können.

**Herr Hölzgen (Technischer Geschäftsführer des LBM)** trägt vor, den Ausschussmitgliedern sei eine Tischvorlage zur Verfügung gestellt worden, deren Inhalt er kurz darlegen wolle. Zunächst sollten kurz die drei Abschnitte beschrieben werden. Es gehe um den Neubau von 25 km einer vierstreifigen Bundesstraße, ursprünglich A 60, dann von der Autobahnqualität auf eine Bundesstraße herabgestuft, die quasi von der Rheinschiene, A 61, bis zu den Nordseehäfen von Belgien reiche. Dabei handele es sich um eine für das Land Rheinland-Pfalz hochwertige infrastrukturelle Maßnahme. Seit den 70er-Jahren sei man dabei, die entsprechenden Planungen zu betreiben. Bei den drei Abschnitten gehe es zunächst um die Eifelseite. Diese Maßnahme sei seit 2003 quasi rechtskräftig und entsprechend im Bau. Daneben sei es der eigentliche Hochmoselübergang mit der Brücke, immerhin 1,7 km lang und 160 Meter hoch. Dann folge die Hunsrückseite, die auf dem Hunsrücksporn bis hinter Longkamp die neue B 50 darstelle.

Normalerweise müsste man über vier Abschnitte sprechen, weil es nämlich einen vierten Abschnitt gegeben habe, der quasi auf dem Hunsrücksporn direkt auf die B 327 habe führen sollen, ökologisch aber sehr kritisch gewesen sei und im Bedarfsplan entsprechend mit einem Aufdruck vorgesehen worden sei. Dieser Abschnitt hätte 170 Millionen Euro kosten sollen. Dieser Abschnitt sei zugunsten des Ausbaus der vorhandenen B 50 hinter Longkamp und diesem Zubringer fallengelassen worden. Daraus resultierten gewisse Mehrkosten. Er möchte jedoch betonen, man habe hier versucht, einerseits die günstigste Lösung, aber andererseits auch die umweltverträglichste Lösung zu konzipieren, weil dieser Abschnitt ein ökologisch sehr wertvolles Gebiet tangiert und gleichzeitig die Kosten im Bereich von 200 Millionen Euro gesteigert hätte.

Das Baurecht des Gesamtabschnitts habe leider nicht in einem Zug erreicht werden können, sondern zunächst sei das Baurecht für den Abschnitt I erreicht worden. Der mittlere Abschnitt II a und der Abschnitt II b seien beklagt worden. Dazu seien 12 Klagen eingereicht worden. Das Baurecht sei dort erst im Jahr 2008 erreicht worden. Dazwischen liege eine Zeitspanne von fünf Jahren. Fünf Jahre Baupreisindexsteigerungen seien in den letzten Jahren über 20 % gewesen. Das führe zwangsläufig dazu, dass genehmigte Kosten, die aus den gemeinsamen Zeiten 2003 ff. resultierten, quasi in dem Abschnitt vorangeschritten seien, ohne das überhaupt etwas gebaut worden sei.

Der LBM sei gehalten, die Kosten zum Zeitpunkt der Erstellung der Kostenschätzung anzugeben. Zum Lückenschluss bei der A 1 könne er schon jetzt voraussagen, dass die genehmigten Kosten für den rheinland-pfälzischen Abschnitt von jetzt 200 Millionen Euro bereits gestiegen seien, wenn dort der letzte größere Losabschnitt vergeben werde. Die Entwicklung werde dazu führen, dass dann möglicherweise Kosten von 240 Millionen Euro entstünden. Zwar könne man das dem LBM nicht zum Vorwurf machen, aber es sei schon jetzt absehbar. So ähnlich müsse man das bei dem gesamten Projekt des Hochmoselübergangs sehen.

Bei der Vergabe des eigentlichen Hochmoselübergangs, bei dem es sich um ein technisch sehr interessantes Projekt handele, seien gemeinsam mit dem Auftragnehmer einige Fragen zu klären gewesen. Da sie dem Wettbewerb unterliege, versuche die Firma, die das Angebot abgebe, natürlich auch eine entsprechende Marge für sich herauszuholen. Das werde in den Verhandlungen bei einem Projekt von immerhin 130 Millionen Euro für die eigentliche Brücke natürlich dazu führen, dass auch Kosten strittig gestellt würden. Das Problem von 20 Millionen Euro werde noch geklärt werden müssen.

Die Kosten für die eigentliche Hochmoselbrücke seien um rund 40 Millionen gestiegen. Das könne zum einen damit begründet werden, dass es eine Massenmehrung gegeben habe. Im ersten Abschnitt habe es eine Steigerung der Baukosten von 14 % gegeben. Im mittleren Abschnitt, die eigentliche Brücke, seien die Kosten um 22,8 % gestiegen. Es seien allein über 7.500 Tonnen mehr Stahl einzubauen. In der Summe seien es Mehrkosten von 21,6 % bei unterschiedlichen Basiszahlen. Die erste Kostenschätzung stamme aus dem Jahr 2008. Da das bis 2012 reiche, gebe es auch eine Diskrepanz der genehmigten Kosten in den einzelnen Jahren, die jetzt verglichen würden. Er könnte Beispiele anführen, in denen Kosten nicht nur beim Straßenbau, sondern auch im Hochbau bei Großprojekten wesentlich stärker als 21 % stiegen.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Herr Staatsminister Lewentz habe die Schiersteiner Brücke angesprochen. Er könne auch Beispiele aus anderen Bundesländern nennen. Rheinland-Pfalz befinde sich mit seinen Kostensteigerungen im Ranking der Bundesstraßen im unteren Durchschnitt. Insofern sei er der Auffassung, dass man hier einen Punkt erreicht habe, die 456 Millionen Euro seien aus heutiger Sicht die Zahl, die gehalten werden könne. Das hänge unter anderem von der Konjunktorentwicklung und bestimmten Vergabemaßnahmen, die noch bevorstünden, ab. Im Jahr 2015 werde das Decken- und Erdlos im ersten Abschnitt und das Decken- und Erdlos im letzten Abschnitt vergeben. Dabei handele es sich um eine Summe von rund 80 Millionen Euro.

Aus heutiger Sicht sei ein Jahr natürlich kein großer Zeitraum. Er könne jedoch nicht versprechen, dass die kalkulierten Kosten in der Größenordnung von 80 Millionen Euro nicht auf 85 Millionen Euro stiegen. Vielleicht seien es aber auch nur 75 Millionen Euro. Das hänge von der Konjunktur und Wirtschaftslage sowie von der Auslastung der Firmen ab.

In der Summe werde der Lückenschluss von 25 km im Durchschnitt die Kosten einer vierstreifigen Bundesstraße nicht überschreiten. Statistisch gesehen gebe es für eine vierstreifige neue Bundesstraße Kosten in der Größenordnung von 20 Millionen Euro pro Kilometer. Wenn man das umrechne, bewege man sich hier sogar noch darunter. Im Brückenbau befinde man sich mit Kosten von 3.500 Euro pro Quadratmeter für eine solche große Brücke im unteren Bereich. Die Brücke von Millau in Südfrankreich, die immer als Paradebeispiel genannt werde, habe Kosten von über 5.000 Euro pro Quadratmeter verursacht. Von der Höhe, der Länge und der Gestaltung her sei dies ein sehr gutes Beispiel für Brückenbaukunst. Von der Länge der Kilometer sei sie der Hochmoselbrücke ähnlich, doch liege der Quadratmeterpreis fast doppelt so hoch. Insofern sei das hier keine Besonderheit.

Für den LBM sei das keine außergewöhnliche Preisentwicklung, sondern das bewege sich im Rahmen dessen, was zu erwarten sei, wenn man den Zeitraum von über 15 Jahren von den ersten konkreten Planungen bis zum heutigen Zeitpunkt betrachte.

In dem Handout könne zum Beispiel die Entwicklung des Baupreisindex betrachtet werden. Bis 2005 bzw. 2006 habe es kaum Preissteigerungen im Baugewerbe gegeben. Danach seien die Preise angezogen. Leider habe der Baubeginn des zweiten Abschnitts in dieser Hochphase gelegen. Allein dadurch müsse man quasi 20 Millionen Euro mehr bezahlen, weil der Baupreis entsprechend gestiegen sei.

Auch der Preis für den Stahl müsse kalkuliert werden. Da das auch die Firmen kalkulieren müssten, gebe es eine Stoffpreisgleitklausel, weil das nicht allein der Firma angelastet werden könne, sondern bei bestimmten Preissteigerungen werde ein Teil der Mehrkosten auch vom Auftraggeber übernommen.

In dem Handout seien einzelne Kostensteigerungsgründe für die einzelnen Abschnitte aufgeschlüsselt. In der Presse sei die Aussage zu lesen gewesen, der LBM hätte gesagt, der nasse Sommer wäre mit ein Grund für Mehrkosten gewesen. Der Grund für die Kostensteigerungen sei nicht allein der nasse Sommer gewesen, sondern die Tatsache, dass es im Bereich des Bauprojekts einen sehr nasseempfindlichen Boden gebe. Wegen der vorhandenen Grundnässe hätten schon zwei starke Regelfälle dazu führen können, dass der Boden nicht mehr verdichtet werden könne. Das habe dazu geführt, dass der Boden quasi habe verbessert werden müssen. Es hätten sogar über 300.000 Kubikmeter ausgekoffert werden und woanders deponiert werden müssen, weil der Boden auch nicht mit Hilfsmitteln verdichtbar gewesen sei.

Für die Kostensteigerungen gebe es vielfältige Gründe. Einer sei ganz klar die zusätzlichen Massen an Stahl bei der eigentlichen Brücke. Das mache einen Großteil der Mehrkosten aus. Ansonsten seien es normale Kostensteigerungen aufgrund des Baupreisindex, der entsprechend gestiegen sei, und letztendlich auch aufgrund von Unwägbarkeiten bei zusätzlichen Punkten, die in der Planungsphase gar nicht erfasst werden könnten.

Der letzte Abschnitt habe eine Kostensteigerung von 23 Millionen Euro – 25,9 % – erfahren. Diese Kostensteigerung sei aber nicht allein darauf zurückzuführen, dass der Baupreisindex gestiegen sei, sondern dies sei der Tatsache geschuldet, dass der letzte Abschnitt durch das Kautenbachtal nicht



**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

realisiert worden sei. Dafür habe ein Zubringer zur Umgehung Longkamp und die Umgehung Longkamp als endgültige B 50 ausgewiesen werden müssen. Dafür habe der Querschnitt aufgeweitet werden müssen. Deswegen hätten zusätzliche Maßnahmen getätigt werden müssen, die allein über 8 Millionen Euro der Kostensteigerung beinhalteten.

Insgesamt würden in dem Gesamtstreckenzug noch der vorhandene Abschnitt hinter Longkamp bis zur Zusammenführung mit der B 327 und darüber hinaus entsprechend ausgebaut werden. Das geschehe mehr oder weniger auf der vorhandenen Strecke. Dabei müsse natürlich auch der langsame Verkehr berücksichtigt werden. Man vertrete jedoch die Auffassung, dass man hier eine Hochleistungsachse unter Berücksichtigung der vorhandenen Strecke herstellen könne. Das gelte dann auch in Richtung Ökologie, dass dort entsprechend umweltbewusst gearbeitet worden sei und die Kosten zumindest für den LBM überschaubar gestiegen seien, aber vor allen Dingen in jedem Punkt begründbar seien.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** bedankt sich für den Vortrag und das verteilte Handout. Der SPD-Fraktion sei es wichtig gewesen, in dieser Sitzung zusätzliche Informationen zu bekommen. Die Transparenz gebe es nicht nur im Ausschuss, sondern auch auf der Homepage des LBM. Herr Hölzgen habe in seinem Vortrag den Vergleich mit der A 1 gezogen. Diese Kostensteigerung halte sie für bedauerlich. Es handele sich immer um Geld des Steuerzahlers, egal ob der Bund oder das Land bezahle. Bei solchen Großprojekten sei das aus der Sicht der SPD-Fraktion aber kaum vermeidbar. Aus ihrer Sicht seien die Gründe für die Kostensteigerungen je Bauabschnitt nachvollziehbar dargestellt worden. Auch für die nächsten Jahre werde sich die Kostenentwicklung voraussichtlich nicht vorhersagen lassen. Nach ihren Informationen sei die Kostensteigerung mit dem entsprechenden Bundesministerium abgestimmt. Sie gehe davon aus, dass dieses Ministerium das nicht gemacht hätte, wenn klar gewesen wäre, dass es an Missmanagement oder Schlamperei gelegen hätte. Es seien im Gegenteil nachvollziehbare Gründe gewesen. Das sei für die SPD-Fraktion noch einmal ganz wichtig.

Vor diesem Hintergrund hoffe sie, dass der weitere Baufortschritt einigermaßen im Kostenrahmen bleiben könne. Es sei deutlich geworden, dass es nicht nur um die Brücke, sondern um einen Abschnitt von 25 km Länge gehe. In Europa gebe es vergleichbare Projekte. Für sie wäre die Alternative nicht, den Lückenschluss der A 1 nicht vorzunehmen, weil man nicht absehen könne, ob es am Ende 200 Millionen Euro, 240 Millionen Euro oder 250 Millionen Euro koste. Wenn ein Projekt eine solche strukturpolitische Bedeutung wie der Hochmoselübergang habe, dann müsse man dieses Projekt realisieren. Sie hoffe, dass Herr Hölzgen mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie der Bundesverwaltung das auch sozusagen optimal bewerkstelligen könne.

Die Verwendung des Begriffs „Missmanagement“ halte sie für völlig fehl am Platz. Aus der Sicht der SPD-Fraktion knirsche es auch nicht im Gebälk, weil irgendetwas zwischen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD-Fraktion konstruiert werde. Es gebe klare Festlegungen im Koalitionsvertrag. Sie glaube, dass die CDU/CSU froh wäre, ein solches Knirschen wie in Rheinland-Pfalz zu haben, nämlich keines in Sachen Maut.

**Herr Abg. Licht** stellt in den Raum, bei Koalitionen laufe nicht immer alles ohne Weiteres rund. In der Umsetzung der Brücke habe es immer eine große Mehrheit und einen großen Schulterschluss zwischen Sozialdemokraten und Christdemokraten gegeben. Wenn er von Missmanagement rede, habe das auch etwas damit zu tun, wie ein solches Großprojekt kommuniziert werde. Wenn bis vor einem halben Jahr oder einem Dreivierteljahr öffentlich davon die Rede gewesen sei, die Kosten blieben im Rahmen und es gebe keine Kostensteigerung, dann schreie die Öffentlichkeit natürlich auf, wenn es auf einmal um 80 Millionen Euro gehe und die Öffentlichkeit nicht die entsprechende Information habe. Sie könne sie sukzessiv erhalten, wie es Herr Hölzgen jetzt dargestellt habe. Herr Hölzgen habe die Spange über Kleinich genannt, die weggefallen sei, die 170 Millionen Euro gekostet hätte. Da alle damit einverstanden seien, hätte sie schon längst aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden können. Die Umplanungen bedeuteten eine längere Strecke. Die längere Strecke habe wieder andere Kosten verursacht. Das könne man der Bevölkerung doch sukzessive mitteilen. Dann wisse sie beispielsweise Bescheid, dass ein zusätzlicher Anschluss in Longkamp 15 Millionen Euro mehr koste. Wenn es jedoch über längere Zeit heiße, es bleibe alles im Rahmen, dann sei die Bevölkerung aufgebracht, wenn sie von heute auf morgen mit einer solchen Information überrascht werde.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Er bitte um Information darüber, warum mehr Stahl verbaut werden müsse. Das sei nicht erst seit Juli bekannt. Im Ausschuss habe es die Diskussion gegeben, die vom Bergamt ausgelöst worden sei. Allein durch die entsprechenden Gutachten seien Mehrkosten entstanden. In der entsprechenden Sitzung im Innenausschuss seien auch schon einige Maßnahmen genannt worden, die aufgrund neuer Untersuchungen beispielsweise im Sickerwasserbereich zusätzlich erfolgten. Wenn dies aus Sicherheitsgründen gemacht werden müsse, sei das unumgänglich. Die CDU-Fraktion wolle die Brücke, aber sie müsse sicher sein. Es werde darum gebeten, neben den Kosten für den Stahl die zusätzlichen Kosten in diesem Bereich – beispielsweise für Messgeräte, um Ströme zu messen – in Eurobeträgen zu beziffern.

Dass die Verzögerung durch Klagen um fünf Jahre zu bedeutenden Mehrkosten geführt habe, könne man schon am Baukostenpreisindex erkennen.

Auf einen Einwurf der **Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** bestätigt **Herr Abg. Licht**, dass daran nicht die Landesregierung schuld sei.

**Herr Hölzgen** führt aus, bezüglich der höheren Stahlmenge seien verschiedene Punkte zusammengekommen. In dem damaligen Entwurf sei eine Masse von rund 25.000 Tonnen Stahl vorgesehen gewesen. Dafür sei auch das Angebot abgegeben worden. Im Nachhinein habe sich dann herausgestellt, dass im Hinblick auf neue Vorschriften für den Beulnachweis nach dem Entwurf und der Festlegung der Tonnage eine Nachrüstung erforderlich geworden sei. Diese Nachberechnung habe dann dazu geführt, dass im Hauptträger dickere Stahlbleche als ursprünglich vorgesehen zu verwenden seien.

Gleichzeitig sei das Thema der Windlasten in der Fachwelt nicht ausreichend berücksichtigt worden. Bis zu einer Spannweite von 200 Meter gebe es entsprechende Vorschriften. Da es bei diesem Projekt Spannweiten bis über 210 Meter gebe, hätten die Vorschriften keine entsprechende Marge mehr angegeben. Das habe quasi durch ein besonderes Gutachten nachgerüstet werden müssen.

Außerdem habe das damalige renommierte Planungsbüro im Zusammenhang mit dem Bauverfahren zu wenig berücksichtigt, dass dort bestimmte Bauzustände existierten, die nicht bei der endgültigen Fertigstellung der Brücke zu Schwierigkeiten führen würden, aber in der Bauphase. Beispielsweise werde der Zustand des Kragarms über dem Widerlager später nicht mehr erreicht werden. Zwar sei dies natürlich berücksichtigt worden, aber bestimmte Zustände in der Bauphase bei dem Taktschiebverfahren seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Das habe insgesamt dazu geführt, dass 7.500 Tonnen Stahl mehr benötigt würden. Bei heutigen Preisen seien das über 25 Millionen Euro, die hinzukämen.

Der LBM streite mit der Firma auch noch über andere Punkte. Es sei jedoch normal, dass bei einem solch großen Projekt nicht immer Einigkeit darüber bestehe, ob Mehrkosten beim Auftragnehmer oder beim Auftraggeber anzusiedeln seien. Die Bauzustände seien normalerweise Aufgabe des Auftragnehmers. Da gebe es noch gewisse Punkte, die miteinander zu diskutieren seien. Aber letztendlich habe vor allen Dingen diese neue Richtlinie und das Nichtberücksichtigen von gewissen Bauzuständen zu dieser Mehrung geführt.

Der zweite Punkt betreffe die Gründung. Die reinen Gründungen für die zehn Pfeiler ohne die aufgehenden Pfeiler machten bei der Gesamtsumme von 170 Millionen Euro 8 % der Kosten aus. Die zwei in Rede stehenden Pfeiler 2 und 3 auf der Eifelseite machten davon noch nicht einmal 3 % aus. Wenn man dort alles, was da schon vorgesehen werde, verdoppeln würde, würde das insgesamt eine Verteuerung der Maßnahme um 3 % bedeuten. Das sei fast das, was die Mehrwertsteuererhöhung eingebracht habe. Die anderen Pfeiler seien im Prinzip schon im Werden, und die Gründungen seien sowieso schon vorhanden. Die Mehrkosten, die dadurch entstanden seien, beruhten auf Gutachten und Bohrungen. Dabei habe es sich um rund 300.000 Euro gehandelt. Das diene der Sicherheit des Projekts. Ansonsten könne man eine Rückverankerung oder eine Dauerverankerung machen. Das sei an der Gesamtsumme noch nicht einmal in Prozentzahlen auszurechnen. In der Gesamtsumme ergebe das im Prinzip keine Verteuerung der Brücke, von der man sagen würde, jetzt komme man auf einen dreistelligen Millionenbetrag, der dort durch Verteuerung eintrete.

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Auf eine Frage von **Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** antwortet **Herr Hölzgen**, die Gesamtkosten betragen 456 Millionen Euro.

**Herr Abg. Dr. Mittrücker** äußert, er könne nachvollziehen, wenn sich nach einer Planphase Vorschriften änderten, dass nachgeplant werde und sich eine Kostensteigerung ergebe. Wenn jedoch eine Firma, die geplant habe, eine Brücke erstellen wolle, ohne die staatlich notwendigen Dinge zu beachten, und sich danach entsprechende Mehrkosten ergäben, sei das ein Planungsfehler. Er bitte um Auskunft, ob seine Auffassung zutreffe und wer die Kosten dafür trage.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** macht deutlich, sie habe das Projekt Hochmoselbrücke von Anfang an abgelehnt. An dieser ablehnenden Haltung habe sich nichts geändert, auch wenn sie in den Koalitionsverhandlungen letztendlich habe akzeptieren müssen, dass ein Abbruch des Projekts politisch nicht durchsetzbar gewesen sei, nachdem schon alle rechtlichen Schritte ausgereizt gewesen seien. Mit solchen Entscheidungen müsse man umgehen können, wenn man sich in der Politik bewege. Daher werde der weitere Baufortschritt sehr kritisch begleitet. Deswegen habe sie absolut unterstützt, dass es weitergehende Gutachten gegeben habe.

Richtig sei auch, was Herr Abgeordneter Licht gesagt habe. Natürlich habe sie auch erlebt, dass es vor Ort immer eine Mehrheit für dieses Projekt gegeben habe, und zwar von CDU, SPD, FWG und FDP. Ihre Partei sei die Protestpartei und die Partei der Wirtschaftsverhinderer gewesen, die sowieso gegen alles sei. Wenn man frühere Protokolle beispielsweise aus dem Landtag lese, als Elke Kiltz noch Landtagsabgeordnete gewesen sei, oder sich an manche Kreistagssitzungen erinnere, werde man feststellen, dass ihre Partei immer davor gewarnt habe, dass das Projekt teurer als vorgesehen werde und länger dauern werde. Ende 2012 habe sie eine Kleine Anfrage gestellt, in der ihr bereits mitgeteilt worden sei, dass eine Firma Bauzeitverlängerung angemeldet gehabt habe. Daher gebe es jetzt keine wirklichen Überraschungen.

Zu den Kosten müsse man sagen, dass sie sich bestätigt fühle, dass Kosten bei Großprojekten in der Kommunikation absolut intransparent seien. Das sei kein Vorwurf gegen den LBM. Man erstelle nämlich eine Kalkulation aufgrund der Ist-Zahlen, die einem zur Verfügung stünden, wobei man noch gewisse Unwägbarkeiten berücksichtigen könne. In der Öffentlichkeit werde erst einmal die Ist-Berechnung veröffentlicht. Dann brauche man sich eigentlich nicht zu wundern, wenn es teurer werde.

Viele dieser Teilinformationen, was zum Beispiel die Neuplanung über Longkamp und nicht mehr durch das Kautenbachtal betreffe, seien in den letzten Jahren schon kommuniziert worden. Entsprechende Artikel seien in der Presse erschienen, beispielsweise im „Trierischen Volksfreund“. Diese Tatsachen hätten auch Herrn Licht bekannt sein können.

Am Anfang sei das Projekt noch mit einem privaten Investor geplant gewesen. Je 20 % der Kosten hätten der Bund bzw. das Land übernehmen sollen, während der Investor 60 % habe tragen sollen. Das wären für das Land 40 Millionen DM gewesen, die immer wieder in den Haushalt eingestellt worden seien. Mitte der 90er-Jahre sei das Projekt mit rund 200 Millionen DM veranschlagt gewesen. Über 220 Millionen Euro, 330 Millionen Euro und 376 Millionen Euro seien die Kosten schließlich auf 456 Millionen Euro gestiegen.

Das sei ein Beispiel dafür, dass man bei Planungen und Forderungen nach weiteren Großprojekten sehr vorsichtig sein sollte. Dass Straßenbauprojekte teurer als ursprünglich gedacht wurden, liege offensichtlich in der Natur der Sache. Von daher müsse man ihres Erachtens alles dafür tun, dass Neubauprojekte in der Verantwortung des Landes nicht mehr forciert würden, sondern das Geld in die Instandsetzung investiert werden sollte. Im Großen und Ganzen sei das auch der Tenor, in dem der neue Bundesverkehrswegeplan geplant werden solle.

Im Sommer 2014 seien Baustellenführungen für 12 Euro pro Person angeboten worden. Sie hätte gern gewusst, welche Einnahmen daraus im Laufe des Sommers erzielt worden seien.

Vor Kurzem habe sie einen Brief von jemandem bekommen, der das Projekt grundsätzlich befürwortet habe, der aber gesagt habe, diese Pfeiler in der Nähe der Ortschaften seien gigantisch, und die Anwohner seien darüber jetzt total erstaunt. Sie habe ihr Bestes versucht, den Betroffenen zu erklären,

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

dass es gigantisch werde. Sicher würden solche Sachen erst erfahrbar, wenn man sie vor Augen habe. Die Bevölkerung und auch die Gemeinden hätten die Frage, ob es noch irgendwelche Möglichkeiten gebe, Gemeinden in dem einen oder anderen Fall zu unterstützen. In diesem Zusammenhang habe es auch die Diskussion gegeben, ob man eine Lichtinstallation anbringen könnte. Dazu hätte sie gerne eine Einschätzung des Ministers. Sie finde den Künstler sehr begabt und sehr gut, sie könne sich aber eine Lichtinstallation an der Hochmoselbrücke nur schwerlich vorstellen. Ihrer Ansicht nach sei das Bauwerk so hässlich, dass es auch durch Licht nicht besser werde.

Sie bezweifle, dass es tatsächlich vergleichbare europäische Brückenbauprojekte gebe, die 200 Meter bzw. 700 Meter von der Bebauung entfernt lägen. Das sei hier etwas Besonderes.

Dass das Rotliegende im ersten Bauabschnitt schwierig zu bebauen sei, hätten die Fachplaner durchaus schon erfahren können, wenn sie in die Veranstaltung der Bürgerinitiative im Jahr 2000 gekommen wären.

Sie müsse Herrn Dr. Mittrücker recht geben, wenn eine Firma bei der Planung unter Umständen Vorgaben nicht beachte oder etwas vergesse, dann sei in diesem Punkt die Firma regresspflichtig zu machen. Herr Hölzgen habe angedeutet, dass es noch Auseinandersetzungen mit Baufirmen gebe. Hierzu bitte sie um Auskunft, ob das diesen Punkt betreffe.

**Herr Staatsminister Lewentz** bringt zur Kenntnis, die Gespräche zur Beleuchtung würden im Bundesverkehrsministerium geführt. Die Zwischenergebnisse seien ihm nicht bekannt. Vergleichbare Brücken gebe es in Winnigen und Bad Neuenahr nach seiner Einschätzung schon. Er finde Brücken nicht hässlich, sondern empfinde sie als verbindende Elemente.

**Herr Hölzgen** nimmt Stellung zur Regressfrage. Das planende Büro habe quasi im Auftrag des LBM den Verwaltungsentwurf erstellt. Dort seien bestimmte Dinge aus der Sicht des LBM von heute nicht genügend berücksichtigt worden. Für diesen Bereich werde der LBM bei dem Planungsbüro entsprechende Regressforderungen stellen. Wenn nicht zuvor eine Einigung herbeigeführt werden könne, wolle man das gerichtlich klären lassen.

Auf eine Nachfrage des **Herrn Abg. Licht** erwidert **Herr Hölzgen**, noch sei kein Klageverfahren anhängig. Die Statik sei insgesamt noch nicht fertig. Man müsse wissen, dass es eine Vorstatik gebe, die vom LBM gestellt werde. Die ausführende Firma erstelle im Prinzip eine eigene Statik, weil sie auch ein wirtschaftliches Angebot für eine bestimmte Bauform oder Bauart abgegeben habe. Diese Statik werde dann vom LBM über einen Prüfstatiker geprüft und dann freigegeben. Es könne durchaus sein, dass das eine oder andere bei der ursprünglichen Vorstatik noch zu ändern wäre, sodass der LBM gesagt habe, er behalte sich den Regress vor, aber man müsse erst einmal abwarten, bis die Statik komplett durch sei. Insofern werde der LBM einen entsprechenden Regressanspruch stellen.

Die andere Angelegenheit sei ein ganz normaler Fall bei einem solchen Projekt, für das ein Konsortium, eine Weltfirma, den Auftrag erhalte. Es gebe Baustellen, bei denen er das Gefühl habe, dass der Ingenieur mit dem Juristen über die Baustelle gehe, weil es dabei immer um die Frage von Stillstandskosten, Behinderungen, Erschwerniszulagen, nicht abgestimmt gewesen oder nicht im Plan enthalten gewesen gehe. Dabei handele es sich um ein normales Tagesgeschäft für den LBM. Hier gehe es um eine Größenordnung von 20 Millionen Euro, die strittig gestellt seien. Darüber werde man sich am Ende mit der Firma irgendwie einigen müssen. Notfalls müsse eine gerichtliche Klärung erfolgen, wer diese 20 Millionen Euro tragen müsse.

**Herr Abg. Dr. Mittrücker** ist der Ansicht, wenn man bei der Kalkulation der Mehrkosten diese Mehrkosten für den zusätzlichen Stahl schon einsetze, sei es eigentlich klar, dass mehr Stahl benötigt werde. Dann brauche man nicht mehr abzuwarten, bis die endgültige Statik da sei. Wenn man das genau wisse, könnte man das doch schon gleich machen.

**Herr Hölzgen** stellt klar, die 7.500 Tonnen Stahl seien anerkannt. Sie resultierten letztlich aus dem Planungsfehler. Das sei kein Thema mit der Firma. Es gebe andere Dinge bei der Firma, bei denen der LBM sage, der Bauzustand sei originäre Aufgabe der Firma, nicht des Auftraggebers. Wenn bestimmte Mehrstahlmengen erforderlich würden, weil die Firma einen bestimmten Bauzustand für ihre

**43. Sitzung des Innenausschusses am 11.09.2014**  
**– Öffentliche Sitzung –**  
**– Teil 3 –**

Bauform brauche, sage der LBM, das sei ein Teil der Aufgabe der Firma, und der LBM übernehme diesen Mehrstahl nicht. Diese strittigen Punkte hätten nichts mit den 7.500 Tonnen zu tun.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** wirft die Frage auf, ob die Feststellung, dass man mehr Stahl benötige, zu einem Zeitpunkt passiert sei, als man die Statik noch anpassen können. Die Pfeiler müssten das entsprechende Gewicht auch aushalten.

**Herr Hölzgen** erläutert, die Statik sei noch nicht endgültig fertiggestellt. Die Berechnung umfasse Tausende von Ordnern. Die Statik werde sukzessive für die einzelnen Abschnitte erstellt. Das, was er vorgetragen habe, sei aufgrund der jetzt geprüften und freigegebenen Statik die Mehrmenge an Stahl. Das sei vollkommen berücksichtigt. Vor Baubeginn müsse die Statik für den jeweiligen Pfeiler, für die Gründung und für den Überbau in Gänze freigegeben werden. Das sei geschehen. Dabei könne jetzt nichts Unverhofftes passieren. Die Befürchtung, dass es bei der Statik gar nicht berücksichtigt sei, sei vollkommen unbegründet.

**Frau Abg. Blatzheim-Roegler** bittet um Bestätigung ihrer Auffassung, dass die Statik nicht einmal insgesamt berechnet werde, sondern pro Pfeiler.

**Herr Hölzgen** erinnert daran, er habe von einer Vorstatik gesprochen. Der LBM mache einen Verwaltungsentwurf, zu dem eine Statik gehöre. Diese Statik sei nach den Regeln der Technik aufgestellt, sodass letztlich nichts passieren könne. Man könne jedoch nicht vorhersehen, welche Art des Überbaus oder welche Bauausführung die Firma, die später den Zuschlag erhalte, wähle. Dafür müsse sie eine eigene Statik für ihr gewähltes System erstellen. Das werde wiederum geprüft. Man brauche keine Angst zu haben, dass die Brücke ohne Statik errichtet worden sei. Es existiere eine Statik, die für einen Überbau und für eine vorgegebene Stützweite gelte, wie sie jetzt auch gebaut werde. Danach gehe es um Details. Wenn die Firma sage, sie wolle den Überbau bis auf einen bestimmten Pfeiler schieben, dann sei das etwas anderes, als wenn sie sage, sie lasse ihn über dem ersten Feld auskragen. Das sei in der Statik der Firma zu berücksichtigen und werde vom LBM geprüft.

Die Führung an der Baustelle werde nicht vom LBM durchgeführt, sondern vermutlich vom Fremdenverkehrsverein angeboten, der den Obolus von 12 Euro verlange. Leider trügen diese Einnahmen nicht zur Kostendeckung des Hochmoselübergangs bei.

**Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** weist darauf hin, die SPD-Fraktion habe den Hochmoselübergang besichtigen können, ohne dafür etwas bezahlen zu müssen. Eventuell könne auch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Hochmoselbrücke besichtigen.

Die Anträge – Vorlagen 16/4314/4319/4326 – haben ihre Erledigung gefunden.

Mit einem Dank an die Anwesenden schließt **Frau Sitzungsleiterin Abg. Schmitt** die Sitzung.

**gez.: Dohmen**

**Protokollführerin**