

Schutz der Allgemeinheit vor weiteren Straftaten bei.

So gab es im Jahr 2002 in 5 sozialtherapeutischen Abteilungen 153 Haftplätze. Nunmehr sind sozialtherapeutische Abteilungen in neun Justizvollzugsanstalten eingerichtet. Anfang des Jahres 2011 wird eine weitere Einrichtung in der Justizvollzugsanstalt Celle in Betrieb genommen. Die Anzahl der Haftplätze in den sozialtherapeutischen Abteilungen liegt dann bei 295 Plätzen. Damit wurde die Anzahl der sozialtherapeutischen Abteilungen verdoppelt und die Anzahl der sozialtherapeutischen Haftplätze seit dem Jahr 2002 um 142 Haftplätze ebenfalls fast verdoppelt. Seit Beginn dieser Legislaturperiode wurden 43 Haftplätze in sozialtherapeutischen Abteilungen der Justizvollzugsanstalten Celle, Hannover und Wolfenbüttel neu geschaffen. Dies ist eine Erhöhung um 17 %. Niedersachsen nimmt damit im bundesweiten Vergleich eine Spitzenposition ein.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Mündliche Anfrage im Namen der Landesregierung wie folgt:

Zu 1: Für eine Erweiterung der vorhandenen sozialtherapeutischen Abteilungen in der JA Hameln und in der JVA für Frauen in Vechta wären zehn Stellen erforderlich. Die Landesregierung wird im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung prüfen, ob hierfür die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden können.

Zu 2: Die Landesregierung ist auf dem Weg, die Sozialtherapie auszubauen, bereits sehr weit fortgeschritten. Die inhaltliche und zahlenmäßige Entwicklung wird mit dem Rahmenkonzept Sozialtherapie und der Eröffnung der sozialtherapeutischen Abteilung in der JVA Celle auch im Jahr 2011 fortgesetzt.

Zu 3: Das niedersächsische Justizministerium erarbeitet mit den Justizvollzugsanstalten und den sozialtherapeutischen Abteilungen ein Rahmenkonzept für die Sozialtherapie in Niedersachsen und wird dieses auch dem Niedersächsischen Landtag Anfang des kommenden Jahres vorlegen.

Der abschließende Bedarf an sozialtherapeutischen Haftplätzen in den Justizvollzugsanstalten ist schwierig zu bestimmen. Wesentliche Einflussfaktoren sind der Anteil der wegen eines der in § 104 Abs. 1 NJVollzG normierten Verbrechen verurteilten Gefangenen, die Indikationsquote, die Dauer der Behandlung und die Anzahl der Rück-

verlegungen wegen Erfolglosigkeit der sozialtherapeutischen Behandlung.

Die Landesregierung will auch vor dem Hintergrund der abnehmenden Gefangenenbelegung keine Überkapazitäten aufbauen. Sie wird daher die Entwicklung in allen Vollzugsarten sorgsam beobachten und die Planung den Erfordernissen anpassen.

Anlage 43

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf die Frage 45 der Abg. Gerd Ludwig Will, Heinrich Aller, Marcus Bosse, Wolfgang Jüttner, Jürgen Krogmann, Olaf Lies, Ronald Schminke, Klaus Schneck, Petra Tiemann und Sabine Tippelt (SPD)

Wann kommt die Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts?

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 11. November 2010 in einer Nachtsitzung beschlossen, die notwendigen Haushaltsmittel für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oldenburg–Wilhelmshaven zur Verfügung zu stellen. Im ersten Förderabschnitt 2011 stellt der Bund 32 Millionen Euro bereit, in den Jahren 2012 und 2013 folgen weitere 50 bzw. 100 Millionen Euro.

Vor der Entscheidung des Haushaltsausschusses war die Fertigstellung des von der Deutschen Bahn AG, dem Bund und dem Land geplanten zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke mit Lärmschutz und Elektrifizierung zu folgenden Endterminen jeweils vereinbart und zugesagt: zweigleisiger durchgehender Ausbau bis spätestens 2012 und Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen in den Neubaubereichen ebenfalls bis 2012, Elektrifizierung der Strecke Sande–Wilhelmshaven bis 2014.

Die Realisierung der genannten Baumaßnahme ist nun völlig offen. Angesichts der Haushaltslage des Bundes und der Vielzahl von weiteren Infrastrukturvorhaben in Deutschland ist es fraglich, ob die vollständige Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts überhaupt vorgenommen werden kann. Schon heute steht fest, dass die notwendigen Maßnahmen nicht bis zur Inbetriebnahme des Hafens vollendet und dem Verkehr übergeben werden können. Der parallele Ausbau der Schienenanbindung mit dem Hafetrieb wird zu erheblichen verkehrlichen Belastungen führen und zusätzliche Zeit- und Finanzmittel verbrauchen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist mit der Bearbeitung von Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Schienenanbindung des JadeWeserPorts befasst. Offenbar befürchtet die Behörde nun, dass sich aufgrund des fehlenden Lärmschutzes Einwen-

dungen von Anwohnern als begründet erweisen könnten.

Der Erfolg des Hafenprojekts ist durch die verzögerte Schienenanbindung erheblich gefährdet.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die vollständige Realisierung der notwendigen schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts aus?

2. Welche Beeinträchtigungen sieht die Landesregierung für den am 5. August 2012 in Betrieb gehenden JadeWeserPort, aber auch für die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs in der Region durch die unvollständige Schienenanbindung a) bis zum Abschluss der nun finanzierten Baumaßnahmen und b) über den Abschluss der o. g. Baumaßnahmen hinaus, z. B. aufgrund der fehlenden Elektrifizierung?

3. Welche Risiken sehen die Landesregierung und das Eisenbahn-Bundesamt für das Planfeststellungsverfahren des nun finanziell abgesicherten Ausbaus der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven aufgrund der fehlenden Lärmschutzmaßnahmen, deren Realisierung nun völlig offen ist?

Seit 1867 ist die für die Anbindung des Marinehafens in Wilhelmshaven zweigleisig gebaute Eisenbahnstrecke in Betrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg sind die beiden Abschnitte Rastede–Hahn und Jaderberg–Varel, also insgesamt gut 10 der gut 50 km Gesamtstrecke, auf ein Gleis zurückgebaut worden.

Mit der Entscheidung für den JadeWeserPort in Wilhelmshaven entstand auch die Notwendigkeit, diese Strecke dem erwarteten Aufkommen anzupassen. Als Bedarfsplanmaßnahme sind im Bundesverkehrswegeplan eine durchgehende Zweigleisigkeit plus Elektrifizierung und eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen. Hier von wird die Zweigleisigkeit als erstes umgesetzt, um dem Kapazitätswachstum Rechnung zu tragen. Zwar hat die Strecke bereits im nicht ausgebauten Zustand ausreichend Kapazitäten für die Anlaufphase des JadeWeserPorts. Die Fertigstellung der kompletten Zweigleisigkeit wird von der Landesregierung dennoch mit Nachdruck vorangetrieben. Denn ein zweigleisiger Ausbau macht zeitweilige Streckenvollsperrungen notwendig, die nach Inbetriebnahme des Hafens in jedem Fall vermieden werden müssen.

Auch bei der Errichtung des JadeWeserPorts und dem Ausbau der Schienenanbindung ist der Landesregierung der Lärmschutz ein großes Anliegen. Es ist der Landesregierung gelungen, beim Bund

die Zusage für eine umfassende Lärmvorsorge entlang der gesamten Strecke zu erreichen. Dieses Ergebnis geht weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. So bekommen auch die Anwohner der heute bereits zweigleisigen Abschnitte Lärmschutzmaßnahmen. Auch die zur Entlastung der Bevölkerung geplante Umfahrung Sande, die für den JadeWeserPort nicht erforderlich wäre und die rechtlich nicht zu erzwingen gewesen wäre, ist ein besonderes Anliegen der Landesregierung und stellt einen seltenen Sonderfall dar. Im Mai 2011 wird hierzu das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Baubeginn wird in der zweiten Jahreshälfte 2012 erwartet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1: Anfang 2011, also in spätestens zwei bis drei Monaten, wird die direkte Schienenanbindung des Hafens in Wilhelmshaven fertiggestellt sein. Damit wird der niedersächsische Tiefwasserhafen JadeWeserPort an das europäische Schienennetz angeschlossen sein. Somit besteht die weitere vollständige Realisierung der notwendigen schienengebundenen Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts dann noch aus dem Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven und der Beseitigung von Engpässen im norddeutschen Schienennetz. Der folgende Zeitplan bezieht sich lediglich auf die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven. Selbstverständlich müssen auf den Ausbau dieser Strecke noch weitere Maßnahmen für die „notwendige schienengebundene Hafenhinterlandanbindung des JadeWeserPorts“ folgen, u. a. die Y-Strecke. Dieses hat die Landesregierung bereits an anderer Stelle deutlich gemacht.

Zum Zeitplan: Die Planungen der DB AG sehen die Fertigstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit bis Ende 2012 vor. Zu den beiden Bauabschnitten gehören auch die Lärmschutzmaßnahmen und die Mastgründungen zur Vorbereitung der späteren Elektrifizierung dieser Abschnitte. Die Elektrifizierung soll bis Ende 2016 erfolgen. Dies steht jedoch unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund.

Zu 2: Die in der Frage vorgenommene Unterstellung einer unvollständigen Schienenanbindung ist nicht korrekt. Wie bereits zu 1. erwähnt, ist der JadeWeserPort in zwei bis drei Monaten an das Schienennetz vollständig angebunden. Für den neuen Hafen und die bestehenden Häfen in Wilhelmshaven stellen weder der Zustand der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven noch die geplanten

Maßnahmen zum Ausbau der Strecke bei Einhaltung des von der Landesregierung vorgesehenen Zeitplans eine Beeinträchtigung dar. Ebenso wird auch die Bahnstrecke selbst durch die Errichtung der Masten und der Einbau der Leitungen nicht nachhaltig beeinträchtigt werden. Auch bei erst späterer Elektrifizierung wird der Hafen vom ersten Tag an per Schiene erreichbar sein. Die noch anstehende durchgehende Elektrifizierung wird die Attraktivität des JadeWeserPorts nochmals erhöhen.

Zu 3: Risiken für das Planfeststellungsverfahren aufgrund angeblich fehlender Lärmschutzmaßnahmen können nicht gesehen werden, da Lärmschutz wesentlicher Bestandteil der Maßnahme ist.

Die Realisierung von Lärmschutz ist nicht offen. Sie stellt sich im Gegenteil wie folgt dar: Im Rahmen der vom Bund zugesagten Finanzierung entsteht vollständiger Lärmschutz von südlich Rastede bis nördlich Varel. Im weiteren Verlauf wird die Ortslage Sande durch den Bau der Umfahrung vor Lärm geschützt. Der verbleibende Abschnitt bis zum Hauptbahnhof Wilhelmshaven ist vom Güterverkehr nicht betroffen. Bleiben also nur noch die Streckenabschnitte zwischen Varel und Sande und von südlich Rastede bis Oldenburg Bahnhof. Auch hierfür ist vom Bund, obwohl die Strecke schon heute zweigleisig ist, Lärmschutz zugesagt worden. Der Zeitpunkt für die Realisierung des Lärmschutzes auf diesem Abschnitt ist derzeit offen. Der Grund hierfür liegt nicht im Planungsfortschritt der Maßnahme, sondern liegt an der Stadt Oldenburg, die den Bahnübergang Alexanderstraße neu plant. Ohne diese Neuplanung der Stadt könnten Vorbereitungen für Lärmschutzmaßnahmen bereits jetzt getroffen werden und, sobald die Finanzierung aufgestellt ist, umgesetzt werden. Das Land Niedersachsen setzt sich für eine rasche Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ein, damit der Lärmschutz vorhanden ist, wenn das Aufkommen des Güterverkehrs entsprechend zunimmt.

Anlage 44

Antwort

des Ministeriums für Inneres und Sport auf die Frage 46 des Abg. Heinrich Aller (SPD)

MI- und MW-Erlass behindert die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden - Spielen „Anti-Abzock-Urteile“ eine Rolle?

Öffentlich hat u. a. der Bürgermeister der Stadt Seelze den Runderlass der niedersächsischen Ministerien für Inneres und Sport (MI) und Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 7. Oktober 2010 kritisiert, durch den die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden massiv erschwert würde.

Nach Aussagen der Stadtverwaltung Seelze muss nach der neuen Erlasslage „vor jeder Durchführung einer Verkehrsüberwachungsmaßnahme auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung über die Auswahl der Messstellen, die Festlegung der Messzeiten und die Durchführung von Schwerpunkteinsätzen Einvernehmen mit der zuständigen Polizeiinspektion (...) erzielt werden“.

An dieser Neuregelung ist nicht nur verwaltungsseitig, sondern auch aus den Reihen der kommunalen Mandatsträger und Anlieger an neuralgischen Verkehrswegeabschnitten Kritik laut geworden. Behindert sehen sich vor allem diejenigen, die in der stationären und mobilen Überwachung des Straßenverkehrs einen wichtigen Beitrag sehen, öffentlich angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen im Interesse von mehr Verkehrssicherheit und Lärmschutz in Verbindung mit weiteren „geschwindigkeitsdämpfenden“ baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen durchzusetzen.

Durch den o. a. Erlass wird nun eine interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt Seelze und der Gemeinde Wennigsen erheblich behindert. Vor allem wird der spontane Einsatz der Messgeräte eingeschränkt und damit ein wichtiger Aspekt der vorbeugenden Optimierung der Verkehrssicherheit erschwert.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Gründe bzw. anderen Gründe als gegebenenfalls die „Anti-Abzock-Urteile“ in NRW haben die zuständigen Ressorts der Niedersächsischen Landesregierung veranlasst, durch den maßgeblichen Erlass von MI und MW vom 7. Oktober 2010 die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden erheblich zu erschweren?

2. Welchen Stellenwert haben für die beiden Ministerien die dringenden Wünsche aus Bevölkerung und Kommunalpolitik, an unterschiedlichen neuralgischen Straßenabschnitten insbesondere anlassbezogene und spontane mobile Verkehrsüberwachung durch Straßenverkehrsbehörden unbürokratisch zuzulassen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

3. Wie können die widerstreitenden Interessen zwischen Landes- und Kommunalbehörden kurzfristig so geregelt werden, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen wirkungsvoller überwacht werden können und den Sicherheitsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer besser Rechnung getragen werden kann?