

lichkeit als Ausgangspunkt für die Anbahnung oder Durchführung von Drogengeschäften nutzte. Eine deutliche Intensivierung der polizeilichen Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg im Jahr 2007 wie beispielsweise die Erhöhung des polizeilichen Kontrolldrucks sowie die Einrichtung von Verbotszonen hatten im Ergebnis nicht dazu geführt, das Kriminalitätsphänomen mit den korrespondierenden Straftaten der Beschaffungskriminalität nachhaltig einzudämmen. Über die bereits dargestellten Rauschgiftdelikte registrierte die Polizei auch vermehrt gefährliche Körperverletzungen. Diese Tatsache und das regelmäßige Auftreten von Drogendealern und Konsumenten in diesem eng begrenzten Umfeld führten dazu, dass hier ein Angstraum für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oldenburg entstanden war. Diese Feststellung bestätigte auch die im Jahr 2006 durchgeführte „Kriminologische Regionalanalyse“ der Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Amerland.

Die Polizeidirektion Oldenburg hatte sich auf Basis dieses polizeilichen Lageberichtes sowie weiterer regelmäßiger Erhebungen im Jahr 2008 für das Aufrechterhalten des Videostandortes „Lappan“ in Oldenburg entschieden. Nach Einschätzung der Behörde waren und sind gravierende Veränderungen des dortigen Kriminalitätslagebildes auch nach Abschluss der umfangreichen Baumaßnahmen dieser Örtlichkeit im Laufe des Jahres nicht zu erwarten.

Daher ist beabsichtigt, bis zum Sommer dieses Jahres die Videoüberwachungsanlage im Bereich des Verkehrsknotenpunktes „Lappan“ zu errichten. Dabei unterliegt das zukünftige Straftatenaufkommen - insbesondere unter den rechtlichen Voraussetzungen einer Videoüberwachung - einer fortlaufenden polizeilichen Beobachtung und Auswertung, wobei es gilt, dieses Ergebnis regelmäßig zu bewerten.

Die Sicherheit sowie der Schutz von Freiheit und Eigentum sind Kernaufgaben staatlichen Handelns. Dabei ist es vorrangiges Ziel, Straftaten zu verhindern. Hierbei hat die Polizei eine besondere Stellung im Bereich der Gefahrenabwehr, weil ihr bestimmte Befugnisse zur Erkenntnisgewinnung vorbehalten sind und nur sie aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der Strafverfolgung über umfangreiches Erfahrungswissen verfügt, um kriminellen Gefahren entgegenzutreten zu können. Die Einstufung einer Örtlichkeit als sogenannter Kriminalitätsschwerpunkt hat deshalb die Polizei aufgrund ihr

vorliegender Erkenntnisse in Abwägung mit dem Wissen einer wirksamen Prävention zur Gefahrenabwehr vorzunehmen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich namens der Landesregierung die Mündliche Anfrage der Abgeordneten Helge Limburg und Ralf Briese (GRÜNE) wie folgt:

Zu 1: Siehe Vorbemerkung.

Zu 2: Siehe Vorbemerkung.

Zu 3: Polizei und Stadt Oldenburg arbeiten in Fragen der öffentlichen Sicherheit gut zusammen; darüber hinaus besteht dazu eine langjährige Sicherheitspartnerschaft. Dies schließt selbstverständlich unterschiedliche Meinungen und Betrachtungsweisen nicht aus. Wichtig ist jedoch, dass Entscheidungen des einen Partners, soweit sie von ihm zu verantworten sind, vom anderen Partner auch akzeptiert werden. Für die Videoüberwachung trägt die Polizei im Rahmen der eindeutig definierten rechtlichen Grundlagen die alleinige Verantwortung.

Anlage 32

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf die Frage 34 des Abg. Jürgen Krogmann (SPD)

Im Dauerstau vor der Schranke - Wie kann das Land den Kommunen bei der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen helfen?

Die durch den JadeWeserPort zu erwartenden zunehmenden Güterverkehre, aber auch die Personenverkehre werden die Probleme an den Bahnübergängen zwischen Bremen, Oldenburg und Wilhelmshaven, insbesondere aber im Gebiet des Oberzentrums Oldenburg verschärfen. Bereits jetzt kommt es bei den Bahnübergängen Stedinger Straße, Alexanderstraße und Ofenerdiek/Am Stadtrand zu erheblichen Wartezeiten, die den Verkehrsfluss behindern und für Verdruss bei Bürgerinnen und Bürgern sorgen. Sollten durch den JadeWeserPort, wie prognostiziert, bis zu 44 weitere Züge täglich die Strecke passieren, drohen gerade in den Abendstunden und den frühen Morgenstunden zunehmende Behinderungen.

Bei einer Besprechung im Bundesverkehrsministerium wurde vom Parlamentarischen Staatssekretär Achim Großmann darauf hingewiesen, dass im Land Nordrhein-Westfalen die dortige Landesregierung die von dem übermäßigen Bahnverkehr betroffenen Kommunen im Rahmen der Förderung des Schienenperso-

nennungsverkehr bei der Beseitigung von Bahnübergängen oder Untertunnelung von Bahnstrecken finanziell unterstützt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie schätzt die Landesregierung die Situation der höhengleichen Bahnübergänge im Hinterland des JadeWeserPorts, insbesondere im Stadtgebiet Oldenburg zukünftig ein?

2. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den vom zunehmenden Bahnverkehr betroffenen Kommunen in Niedersachsen finanziell aus den Mitteln der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) zu helfen, z. B. den Eigenanteil bei der Beseitigung einer Querung im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu erbringen?

3. Wurde bereits vom Land direkt oder von der LNVG Kommunen bei der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen geholfen? Wenn ja, wo und in welcher Höhe?

Die DB AG ist bestrebt, möglichst zahlreiche höhengleiche Bahnübergänge zu beseitigen. Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht im Rahmen einer Drittelfinanzierung, wobei der Bund, die Deutsche Bahn AG und der Baulastträger der kreuzenden Straße jeweils einen Anteil beisteuern. Handelt es sich bei der kreuzenden Straße um eine Kreis- bzw. Gemeindestraße, kann dieses kommunale Drittel vom Land Niedersachsen nach dem Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) bezuschusst werden. Die Förderquote richtet sich nach Steuereinnahmekraft der Kommune und liegt zwischen 60 % und 75 %. Diese Förderpraxis entspricht im Übrigen auch der des Landes Nordrhein-Westfalen.

Das Land hat mit der Bahn vereinbart, in den kommenden Jahren einen Schwerpunkt bei der Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen bei Maßnahmen im Zusammenhang mit der Seehafenhinterlandanbindung zu setzen. Aus diesem Grunde hat das Land ab 2009 einen Vorwegabzug vom Gesamtmittelrahmen in Höhe von jährlich 5 Millionen Euro vorgenommen und den Höchstfördersatz von 75 % festgelegt. Hiervon profitiert auch die Bahnanbindung von Wilhelmshaven.

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

Zu 1: Im Stadtgebiet von Oldenburg gibt es drei kritische Bahnübergänge, die nach Möglichkeit beseitigt werden sollen. Die konkreten Planungen für die Übergänge Stedingstraße und Staustraße sind abhängig vom weiteren Vorgehen hinsichtlich der benachbarten Eisenbahnbrücke über die Hun-

te. Hierzu ist ein gemeinsames Gutachten der Stadt Oldenburg, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest und DB Netz AG in Auftrag gegeben worden. Die Ergebnisse werden in Kürze erwartet. Für den Bahnübergang Alexanderstraße ist die Stadt Oldenburg gefordert, eine städtebauliche Planung vorzulegen. Das Land wird die Stadt bei der Umsetzung unterstützen.

Zu 2: Anlass für die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge im Bereich Oldenburg ist die erwartete Zunahme des Güterverkehrs aus dem JadeWeserPort. Die Landesregierung sieht aufgrund der ÖPNV-Zweckbindung der EntfG-Mittel keine Möglichkeit, aus den der LNVG zur Verfügung stehenden Mitteln eine Förderung gegenüber den Kommunen für die Finanzierung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen zu bewilligen.

Zu 3: Seit dem Jahr 2000 wurde und wird zurzeit noch die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen vom Land mit Mitteln nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz bzw. dem Entflechtungsgesetz für Vorhaben der Städte Diepholz, Hameln, Lehrte, Neustadt am Rübenberge, Nienburg, Sarstedt und Sehnde sowie der Gemeinden Bad Zwischenahn und Neu Wulmstorf mit einer Gesamtfördersumme von rund 15,5 Millionen Euro gefördert.

Anlage 33

Antwort

des Kultusministeriums auf die Frage 35 der Abg. Sigrid Rakow (SPD)

Welche Auswirkungen haben die Pläne der Landesregierung zur Veränderung der Schulstruktur auf den Landkreis Ammerland als Schulträger?

Nach den Plänen der Landesregierung zur Schulstruktur sollen die Hauptschulen zukünftig einen institutionellen Verbund mit einer berufsbildenden Schule bilden. Als Beispiel werden die Schulversuche in Neustadt und Hameln genannt, die besondere Kooperationsformen von Hauptschule und berufsbildender Schule erproben. In diesen Schulversuchen erhalten Schülerinnen und Schüler des 9. und 10. Schuljahrganges an zwei Tagen pro Woche Fachpraxis- und Fachtheorieunterricht im Umfang von 14 Stunden an der berufsbildenden Schule.

Übertragen auf den Landkreis Ammerland, müssten dann zukünftig die Schülerinnen und Schüler der Hauptschulen Edewecht, mit Außenstelle Friedrichsfehn, Bad Zwischenahn, Robert-Dannemann-Schule Westerstede, Wiefelstede, Augustfehn, mit Außenstelle Apen und