

INTERVIEW KATRIN EDER

Warum Rock'n'Roll für den Politikstil der Grünen-Spitzenkandidatin steht

Wie tickt die Grünen-Spitzenkandidatin? Im Interview erklärt Katrin Eder, warum sie von keinem Stau aufgehalten wird und warum es schwierig ist, Wahlkampf und Familie unter einen Hut zu bringen.

VON SEBASTIAN STEIN
UND BASTIAN HAUCK

MAINZ Sie begegnen uns allen seit ein paar Wochen immer öfter – im Straßenbild, in den sozialen Netzwerken oder in den Medien. Als Spitzenkandidatin oder Spitzenkandidat ihrer Parteien stehen sie im Fokus der heißen Phase des Landtagswahlkampfes, der am 22. März mit der Wahl endet. Wir stellen die sieben Spitzenkandidaten der im Landtag vertretenen Parteien sowie diejenigen Kräfte vor, deren Einzug aktuell wahrscheinlich ist – mit etwas anderen Fragen. Heute: Grünen-Spitzenkandidatin Katrin Eder.

Von welchem Politiker hatten Sie ein Poster in Ihrem Kinderzimmer hängen?

KATRIN EDER In den 90ern hat mich die Mainzer Kommunalpolitik politisiert: Alles, was uns Jugendlichen wichtig war, stand zur Debatte. In meinen politischen Anfangsjahren war Ex-Bürgermeister Günter Beck für mich eine prägende Figur. Sagen wir so: kein Poster an der Wand, aber ein klarer Eindruck im Kopf.

Was würden Sie beruflich heute machen, wenn Sie nicht Politikerin wären?

KATRIN EDER Dann würde ich in einer NGO für Naturschutz, Verkehrswende oder Klimaschutz arbeiten. Als Kind wollte ich „Meeresforscherin“ werden.

Wessen Amt würden Sie gerne mal für nur einen Tag ausüben?

KATRIN EDER Als Gewässerökologin – da würde ich kleine bedrohte Krebse, Muscheln und Fische aussetzen und so die Artenvielfalt zurück in unsere Gewässer bringen.



Katrin Eder ist Spitzenkandidatin der Grünen für den Landtagswahlkampf.

FOTO: LANDO HASSIDPA

Mit welchem Politiker würden Sie auf gar keinen Fall im Stau stehen wollen?

KATRIN EDER Wer steht schon gerne im Stau? Ich rolle lieber mit dem Fahrrad dran vorbei.

Welcher ist Ihr Lieblingswein?

KATRIN EDER Beim Wein greife ich am liebsten zu Bio, weil hier Weinkultur, Natur und Klimaschutz zusammenkommen. Besonders gern mag ich die Zukunfts-Weine des Weinguts Eva Vollmer. Das Weingut steht für eine ganze Reihe an Winzerinnen, die im Weinbau mit frischen Ideen und großem Erfolg neue Akzente setzen.

Wo ist Ihr Lieblingsplatz in Rheinland-Pfalz?

KATRIN EDER An drei Orten schlägt mein

Herz höher: am Frühstückstisch mit meiner Familie, im Nationalpark und auf der Straße beim Mainzer Rosenmontagszug.

Wer ist der größte Rheinland-Pfälzer/die größte Rheinland-Pfälerin in der Geschichte des Bundeslandes?

KATRIN EDER Für mich sind Frauen wie Maria Einsmann und Anna Seghers echte Vorbilder. Maria Einsmann lebte und arbeitete in der männerdominierten Weimarer Republik jahrelang als Mann, um ihre Familie zu ernähren. Anna Seghers, geboren als Netty Reiling, gehörte zu den Mainzerinnen im Widerstand gegen die Nationalsozialisten. In Zeiten, in denen Demokratie, Chancengleichheit und Freiheit unter Druck stehen, schöpfe ich Kraft aus ihrem Mut.

Was nervt Sie am Wahlkampf am meisten und worüber können Sie lachen?

KATRIN EDER Die vielen Termine am Abend und am Wochenende bringen mich den Menschen im Land ganz nah – die Gespräche und gemeinsamen Momente bedeuten mir viel. Gleichzeitig versuche ich, jede freie Minute mit meiner Familie bewusst zu genießen. Dieses Spannungsfeld kennen viele Eltern, besonders Mütter, die Beruf und Familie unter einen Hut bringen. Genau deshalb ist mir persönlich so wichtig, mich für eine verlässliche, hochwertige Kinderbetreuung mit guten Öffnungszeiten einzusetzen – und für den Schutz des Rechts auf Teilzeit. Beim Wahlkampf lache ich manchmal über die kleinen Pannen, die immer mal pas-

sieren. Was mich wirklich freut, ist die Begegnung mit vielen Bürgerinnen und Bürgern, die uneigennützig und oft ehrenamtlich für unsere Gesellschaft arbeiten: im Naturschutz, in Senioreneinrichtungen oder in der Geflüchtetenhilfe. Das sind die Momente, in denen ich Vertrauen in die Zukunft aufbaue.

Welches Vorurteil über Politiker ärgert Sie, weil es auf Sie gar nicht zutrifft?

KATRIN EDER Mein ständiger Begleiter bei allen Terminen ist mein Notizbuch. Darin halte ich Fragen und Aufgaben fest, damit gute Ideen von Bürgerinnen und Bürgern oder Verbänden nicht verloren gehen, sondern in konkrete Lösungen münden. Denn ja – in der Politik wird viel härter und ernsthafter gearbeitet, als viele denken. Das gilt nicht nur für mich, sondern für alle, die Verantwortung übernehmen.

Wenn Ihr Politikstil ein Musikgenre oder eine Band wäre – welches bzw. welche?

KATRIN EDER Rock'n'Roll: Ein schneller Rhythmus, der einen optimalen Klang auch durch Offbeats erreicht – denn in der Politik wie in der Musik sind Regeln nur so gut, wie sie das bestmögliche Ergebnis für alle erreichen können.

Was unternehmen Sie an einem ganz normalen, freien Sonntag?

KATRIN EDER Wir starten mit einem ausgedehnten Familienfrühstück und enden abends nach einem ganzen Tag im Erlebnisbad komplett erledigt, aber sehr glücklich im Bett.

Welche Schlagzeile über sich möchten Sie am 23. März in der Zeitung lesen?

KATRIN EDER Die nächste Landesregierung braucht Grün.

Trier: Staatsanwalt ermittelt gegen Bistumspräsident

TRIER (sey) Das Bistum Trier kommt aus den Negativschlagzeilen nicht heraus: Wegen eines laufenden Ermittlungsverfahrens hat Bischof Stephan Ackermann einem Bistumspräsidenten untersagt, den priesterlichen Dienst auszuüben. Der Mann wurde bis auf Weiteres von seinen Aufgaben freigestellt. Außerdem sei eine kirchenrechtliche Voruntersuchung eingeleitet worden, heißt es in einer am Dienstagmittag verschickten Mitteilung des Bistums. In der Pfarrei des Priesters seien sowohl das Leitungsteam als auch die ehrenamtlichen Gremien informiert worden. Um welchen Pastoralen Raum es geht und welche konkreten Vorwürfe im Raum stehen, teilte das Bistum nicht mit.

Diese Fälle im Bistum Trier sorgen zuletzt für Schlagzeilen

Zuletzt hatte der Trierer Bischof Ende September einen Geistlichen wegen Missbrauchsvorfällen freigestellt. Dem Priester wird vorgeworfen, einen zur Tatzeit 14-jährigen Firmling sexuell missbraucht zu haben. Eine Bistums Sprecherin betonte damals, die Freistellung bedeute keine Vorverurteilung. Bis zum Beweis des Gegenteils gelte die Unschuldvermutung.

Ende 2024 verurteilte ein Bitburger Schöffengericht einen damals 57-jährigen Priester des Bistums Trier zu einer Bewährungsstrafe. Hintergrund: Der Geistliche hatte während seiner Zeit in einer Pfarrei im Altkreis Bitburg nach Ansicht des Gerichts mehr als 130.000 Euro an Kirchengeldern hinterzogen. Später wurde bekannt, dass er zudem schon zuvor in der Kirchengemeinde St. Hildegard Trierer Land mehrere Zehntausend Euro unterschlagen haben soll. Mit dem Geld finanzierte er nach diesen Angaben einen aufwendigen Lebensstil – unter anderem durch Luxusreisen, teure Kleidung und kostspielige Limousinen.

Der wegen Untreue verurteilte Priester ist weiterhin von seinen priesterlichen Aufgaben entbunden. Er habe nun „eine administrative Aufgabe außerhalb der Pastoral“, heißt es.

Wegen Grenzkontrollen: 2,6 Millionen Überstunden in zehn Monaten

Gerade hat Bundesinnenminister Dobrindt die Verlängerung der Grenzkontrollen angekündigt. Doch wie lange schaffen die eingesetzten Polizisten die Mehrbelastung?

VON BERND WIENTJES

LUXEMBURG/TRIER Längst nicht mehr jedes Fahrzeug, das kurz vor dem Ende der A64 durch die Kontrollstelle der Bundespolizei fährt, wird angehalten und die Insassen werden kontrolliert. Nur noch stichprobenartig winken die Beamten Autos raus auf den Parkplatz neben der Autobahn. Es ist die einzige dauerhafte Grenzkontrolle bei der Einreise aus Luxemburg. Auf der Saarautobahn bei Schengen wurde die Dauerkontrollstelle auf Drängen von Luxemburg aufgelöst. An fast allen deutsch-luxemburgischen Grenzübergängen finden nur noch sporadisch Kontrollen statt.

Ständige Kontrollen gibt es in der Region auch auf der A60 bei der Einreise aus Belgien. Doch wie lange noch? Der Unmut bei der Bundespolizei über die Dauerbelastung durch die Grenzkontrollen wächst.

Grenzkontrollen seien ein wichtiges Instrument zur Bekämpfung irregulärer Migration, Schleusungskriminalität und grenzüberschreitender Kriminalität, sagt Roland Voss. Er ist stellvertretender Vorsitzender der Direktionsgruppe bei der Bundespolizeigewerkschaft.

Gerade erst hat Bundesinnenminister Alexander Dobrindt (CSU) die erneute Verlängerung der Kontrollen bis mindestens Mitte September angekündigt.

Voss geht davon aus, dass die Kontrollen auch danach nicht en-

den werden. Die Migrationslage werde sich nicht ändern, so der Gewerkschafter. „Es handelt sich längst nicht mehr um kurzfristige Maßnahmen, sondern um einen faktisch dauerhaften Einsatz im Schichtbetrieb, häufig zusätzlich zu den originären Aufgaben der Bundespolizei an Flughäfen, Flughäfen und in der Fläche.“

Die erneute Verlängerung der Grenzkontrollen bedeute für die eingesetzten Bundespolizisten weiterhin eine hohe Dauerbelastung „unter schwierigen personellen und organisatorischen Rahmenbedingungen“. Voss weiter: „Die Kräfte leisten seit Monaten und Jahren hochprofessionelle Arbeit, oft unter schwierigen Bedingungen, mit langen Anfahrtswegen, zusätzlichen Schichten und wachsendem Einsatzdruck.“

Grenzkontrollen kosten bislang 140 Millionen Euro zusätzlich

Das zeigt sich auch in den geleisteten Überstunden. Allein im vergangenen Jahr sind bis Ende Oktober rund 2,6 Millionen Überstunden bei der Bundespolizei angefallen. Das waren innerhalb von zehn Monaten mehr als im gesamten Jahr 2024, wie aus der Antwort des Bundesinnenministeriums auf eine Anfrage der Grünen hervorgeht. Der Einsatz an den Grenzen hat seinen Preis.

Seit Beginn der Kontrollen im September 2024 sind 140 Millionen Euro zusätzlich zu den Dienstbezüge für Überstunden, Zulagen, den

Betrieb der Grenzkontrollstellen, Materialverbrauch sowie Unterbringung und Verpflegung angefallen, wie aus einer Antwort des Bundesinnenministeriums auf eine parlamentarische Anfrage der Linken-Bundestagsabgeordneten Clara Bünger hervorgeht.

Die Gewerkschaft erwarte, dass die Entscheidung zur Verlängerung der Grenzkontrollen „konsequent mit ausreichend Personal, moderner Technik und klaren rechtlichen Rahmenbedingungen hinterlegt wird“, fordert Voss. Kontrollen sollten etwa durch den Einsatz von Drohnen unterstützt werden. Die Sicherheit an den Grenzen dürfe nicht dauerhaft „auf Verschleiß der Beschäftigten organisiert werden“.

Gehen Grenzkontrollen zulasten der Sicherheit in Zügen?

Auch dürften die Kontrollen nicht zulasten der Sicherheit an Flughäfen, Bahnhöfen und in Zügen gehen, warnt Voss. Die Bundespolizei ist auch für diese Bereiche zuständig. Nach dem gewaltsamen Tod eines Zugbegleiters in einem Regionalzug von Kaiserslautern nach Saarbrücken Anfang Februar ist die Sicherheit an Bahnhöfen und in Zügen wieder stärker in den Mittelpunkt gerückt. Ohne zusätzliches Personal sei das nicht leistbar, sagt Voss. Dobrindt müsse ein tragfähiges Personalkonzept vorlegen, „das die Beschäftigten spürbar entlastet und aus der Dauerbelastung herausführt“.

Nach dem Frost klaffen Schlaglöcher auf maroden Straßen

Insbesondere die Straßen, die in Rheinland-Pfalz ohnehin schon in schlechtem Zustand sind, haben unter dem Wechsel aus Frost- und Tauwetter gelitten.

MAINZ (dpa) Nach dem frost- und schneereichen Winter müssen in Rheinland-Pfalz mehr Schlaglöcher auf den Straßen repariert werden als im Vorjahr. „Wir gehen davon aus, dass wir im Frühjahr umfangreichere Sanierungsmaßnahmen durchführen müssen“, teilte der Landesbetrieb Mobilität mit. In diesem Winter seien von Oktober 2025 bis Februar dieses Jahres bereits rund 25.000 mehr Schlaglöcher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres beseitigt worden.

2025 mussten die Straßenmeisterinnen, die sich um Landes-, Bundes- und Kreisstraßen kümmern, 14 Prozent weniger Schlaglöcher als 2024 flicken – insgesamt rund 271.700. 2024 waren es mit 314.100 noch deutlich mehr.

In großen Städten und auf Autobahnen in Rheinland-Pfalz zeigt sich ein gemischtes Bild: Während die Stadtverwaltungen in Trier und Kaiserslautern mehr Schlaglöcher als im Vorjahr zählen, bleibt deren Anzahl auf Autobahnen und im Stadtgebiet von Koblenz etwa gleich. Das teilten die Autobahngesellschaft des Bundes und die Stadtverwaltungen auf Anfrage mit.

Was sind die Ursachen für Schlaglöcher?

Neben dem Wechsel von Frost- und Tauwetter begünstigen Streusalz und Regenwasser Schlaglöcher auf Fahrbahnen, die ohnehin schon rissig sind, wie eine Sprecherin des Landesbetriebs Mobilität erklärte. Wasser könne in feine Risse und Fugen eindringen, sodass sich diese

bei Frost weiteten, erklärte eine Sprecherin der Autobahngesellschaft. Die Kombination aus Tauwetter, Regen und viel Verkehr könne dann zu Aufbrüchen der Fahrbahn führen.

Die Stadt Trier macht für neue Schlaglöcher auch in Abschnitten, die bisher unauffällig waren, eine sanierungsbedürftige Infrastruktur verantwortlich. Dazu komme mehr zunehmender Schwerlastverkehr. Es seien besonders Straßen betroffen, die nicht ausreichend ausgebaut worden seien. An besonders stark befahrenen Straßen müssten mehrmals pro Jahr Schlaglöcher ausgebessert werden, hieß es von den Verwaltungen in Koblenz und in Kaiserslautern.

Auf den Autobahnen in Rheinland-Pfalz gebe es nur vereinzelt Fahrbahnschäden wegen winterlicher Witterungsverhältnisse, teilte die Autobahngesellschaft mit. Die Schäden auf den betroffenen Strecken wie der A6, A61, A63 und A65 seien mit denen in den vergangenen Jahren vergleichbar. Lediglich auf der A61 bei Schifferstadt gebe es wegen des frostigen und regnerischen Winterwetters mehr Fahrbahnschäden als im Vorjahr.

Bis Schlaglöcher ausgebessert sind, kann die Höchstgeschwindigkeit auf Straßen vorübergehend begrenzt werden. Auf der A6 zwischen Kaiserslautern-West und dem Autobahndreieck Kaiserslautern dürfen laut der Autobahn GmbH Autofahrer momentan nur 80 Kilometer pro Stunde fahren, auf der A63 in Richtung Mainz gilt auf einigen Abschnitten maximal Tempo

100.

Werden alle Schlaglöcher repariert?

Der Bund, das Land sowie die Landkreise seien für die Verkehrssicherheit der überregionalen Straßen verantwortlich und müssten gefährliche Straßenschäden reparieren, hieß es vom Landesbetrieb Mobilität. In Stadtgebieten sind die Kommunen zuständig. Streckenkontrollteams spüren Schlaglöcher auf, auch Hinweise von Bürgern kommen immer wieder.

Momentan werden Schlaglöcher laut Landesbetrieb provisorisch mit Kalthaltverfüllung und Warnschildern aufgestellt, weil sich Schäden bei gefrorenem Boden und Nässe nur oberflächlich reparieren lassen. Nachhaltiger als Kalthaltverfüllung sei das Herausstemmen oder Herausfräsen und anschließende Verfüllen mit Heißasphalt, erklärte die Stadt Koblenz.

Würden die Schäden großflächiger, werde die gesamte Fahrbahndecke erneuert. Solche größeren Sanierungen hingen von der Haushaltslage ab. Ausbesserungen, die für die Verkehrssicherheit wichtig seien, liefen unabhängig davon.

Die Stadt Trier etwa gab im gesamten Jahr 2025 rund 47.000 Euro für Kalthaltverfüllung – in den ersten Monaten dieses Jahres war es mit etwa 54.000 Euro bereits mehr als im ganzen Vorjahr.

Produktion dieser Seite:
Herbert Waschbüsch