

**Kleine Anfrage****Elke Barth (SPD) und Tobias Eckert (SPD) vom 18.01.2023****ÖPNV – Chaotische Zustände bei der Taunusbahn****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt bei der Mobilität von Morgen eine herausragende Rolle. Eine Attraktivitätssteigerung und Ausweitung des Angebots sind von großer Bedeutung für die Akzeptanz, um mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehre zu bewegen. Eine große Rolle spielt vor allem auch die Verlässlichkeit des Angebots.

Vor diesem Hintergrund hat der Hochtaunuskreis in der Vergangenheit wegweisende und gute Entscheidungen getroffen: So hat der Verkehrsverbund Hochtaunus im Jahr 1989, nachdem die Deutsche Bahn angekündigt hatte, die Bahnstrecke der Taunusbahn stilllegen zu wollen, die Strecke selbst erworben und damit die Streckenstilllegung verhindert. Außerdem wurde früh die Entscheidung getroffen, künftig klimafreundliche Wasserstoffzüge einzusetzen.

Die geplante Umstellung auf Wasserstoffzüge fand überregional Beachtung und wurde auch durch Vertreter der Landesregierung begrüßt sowie mehrfach presserwirksam begleitet. Bei der Einweihung des ersten Wasserstoffzugs am 6. Dezember 2022 war Verkehrsminister Tarek Al-Wazir persönlich anwesend, um die Bedeutung dieses Schritts zu unterstreichen.

Seit der Inbetriebnahme der neuen Wasserstoffzüge herrschen leider chaotischen Umstände auf der Taunusbahnstrecke. Statt Aufbruch herrscht jetzt Katerstimmung. Was eine Werbung für den ÖPNV hätte sein können, ist zum jetzigen Zeitpunkt keine gute Werbung für den Umstieg auf den ÖPNV.

Die Probleme bei der Taunusbahn sind dabei exemplarisch für diverse Schwierigkeiten im Rhein-Main-Gebiet, leider gerade auch erneut auf der Strecke im Hochtaunuskreis, wo bereits im vergangenen Jahr wegen einer beschädigten Autobahnbrücke massive Einschränkungen auf der Strecke der S-Bahnlinie 5 zwischen Frankfurt und dem Hochtaunuskreis die Folge waren.

Die Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Hat die Landesregierung die Entscheidung und Umstellung auf Wasserstoffzüge bei der Taunusbahn inhaltlich begleitet?
- Frage 2. Wie hätten nach Einschätzung der Landesregierung die enormen Schwierigkeiten bei der Umstellung auf Wasserstoffzügen auf der Strecke der Taunusbahn verhindert werden können?
- Frage 3. Hatte die Landesregierung, nachdem bekannt wurde, dass von den 27 bestellten Wasserstoffzügen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 nur sechs an den Start gehen würden, dem RMV ihre Unterstützung angeboten, um den Betrieb der Taunusbahnstrecke sicherzustellen?
- Frage 4. Hat die Landesregierung ihrerseits zu irgendeinem Zeitpunkt Kontakt mit dem Hersteller der Wasserstoffzüge, Alstom S.A. aufgenommen?
- Frage 5. Hat die Landesregierung, nachdem Mitte Dezember 2022 erste Schwierigkeiten im regulären Betrieb der Taunusbahn offensichtlich wurden und etliche Verbindungen ausgefallen waren, Kontakt mit dem RMV und dem Hochtaunuskreis aufgenommen, um sich über die Probleme zu informieren?
- Frage 6. Ist es üblich, dass vor dem Ersteininsatz neuer innovativer Antriebstechnologien und bei Betreiberwechsel vorab keine Notfallpläne erstellt werden, um eventuellen Anfangsschwierigkeiten zu begegnen?
- Frage 7. Was unternimmt die Landesregierung, um die Kommunen und den RMV dabei zu unterstützen, die insgesamt aktuell starken Behinderungen im RMV-Netz aufgrund hoher Krankenstände und diverser Infrastruktur-Probleme im gesamten Betriebsgebiet zu beheben?
- Frage 8. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Landesregierung notwendig, um die überdurchschnittlich hohe Zahl von Verspätungen und Ausfälle kurz- und langfristig zu vermeiden?

Die Fragen 1 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die genannten Maßnahmen, bspw. die Umstellung auf Wasserstoffzüge und die Sicherstellung des Betriebs der Taunusbahn sowie der Behebung der aktuell starken Behinderungen im RMV-Netz aufgrund hoher Krankenstände im gesamten Betriebsgebiet, beziehen sich alle auf den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Der ÖPNV in Hessen ist nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte. Es ist damit Aufgabe der Aufgabenträger, den ÖPNV zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 5 Abs. 2 ÖPNVG). Damit ist der Betrieb des ÖPNV eine Aufgabe der kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen der Daseinsvorsorge, die sie gemeinsam in den Verkehrsverbänden für den regionalen Verkehr und in den Nahverkehrsorganisationen für den lokalen Verkehr wahrnehmen.

Bei dieser Aufgabenwahrnehmung unterstützt das Land die Aufgabenträger, indem es den ÖPNV in Hessen mit Mitteln von Bund und Land konsumtiv fördert, die den Verkehrsverbänden über die Finanzierungsvereinbarungen mit mehrjährigen Budgets zur Verfügung gestellt und zweckgebunden für Bestellungen von Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr verausgabt werden. Die Finanzierungsvereinbarungen regeln auch, dass ein Pauschalbetrag vom Verbund an die Aufgabenträger zur Verausgabung für den lokalen Verkehr weiterzuleiten ist.

Für die aktuell laufenden Finanzierungsvereinbarungen 2023 bis 2024 stellt das Land ein Gesamtbudget von rund 2,2 Mrd. € zur Verfügung und sorgt damit dafür, dass der Status Quo der Verkehrsleistungen auf sicheren Füßen steht. Zudem hat das Land anlässlich der Finanzierung des geplanten Deutschlandtickets, des Hessenpass mobil und des Ausflusstickets durch Änderungsanträge im Doppelhaushalt 2023 und 2024 die Mittel um mehr als eine halbe Mrd. € erhöht. Somit stehen dem ÖPNV in Hessen Rekordsummen von insgesamt 2,77 Mrd. € zur Verfügung. Dabei stammen inzwischen ein Drittel der Mittel aus dem Landeshaushalt, im Jahr 2024 werden dies nach jetzigem Stand 236 Mio. € aus dem Kommunalen Finanzausgleich und 264 Mio. € originäre Landesmittel sein.

Neben der Förderung des ÖPNV hat das Land, wie bereits ausgeführt, aufgrund gesetzlich bestehender Zuständigkeiten der Aufgabenträger, der Verkehrsverbände und Lokalen Verkehrsorganisationen keine Eingriffsbefugnisse hinsichtlich der in den Fragen 1 bis 8 im Einzelnen angesprochenen Geschäftsprozesse im Betrieb des ÖPNV. Als Gesellschafter von insgesamt 27 Gesellschaftern (15 Landkreise, 11 Städte und das Land Hessen) steht dem Land nur eine Stimme im Aufsichtsrat des RMV zu. Der Aufsichtsrat und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurden durch die Geschäftsführung des RMV in gebotener Weise eingebunden und informiert.

Unabhängig davon betreffen die Schwierigkeiten beim Betrieb der Taunusbahn Rahmenbedingungen, die sich außerhalb der Sphäre der Landesregierung bewegen. Die Landesregierung kann weder Einfluss nehmen auf die Lieferengpässe bei den Wasserstoffzügen noch auf den Personalmangel der Ersatzverkehre.

Zu betonen ist, dass die Landesregierung trotz aller aufgetretenen Schwierigkeiten das Pilotprojekt der Wasserstoffzugflotte als bahnbrechenden Schritt auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors anerkennt. Dieses Projekt ist in dieser Form und Dimension weltweit einmalig, weswegen es die Landesregierung bspw. durch finanzielle Förderung der erforderlichen Wasserstoff- und Schieneninfrastruktur unterstützt hat. Zu den konkreten Gründen der aufgetretenen Schwierigkeiten haben sich sowohl der RMV als auch zuletzt Alstom mit Pressemitteilung vom 26. Januar 2023 öffentlich erklärt und entschuldigt.

Frage 9. Welche Verantwortung trägt die unzureichende finanzielle Beteiligung des Landes mit originären Haushaltsmitteln der letzten Jahre an der Bereitstellung einer wie bspw. der Taunusbahn nicht funktionierenden und nicht stabilen Infrastruktur?

Die Darstellung, dass es sich bei der Taunusbahn um eine nicht funktionierende und nicht stabile Infrastruktur handele, ist unzutreffend. Die jetzige Problematik ist dem Umstellungsprozess auf neue Fahrzeuge bei einem gleichzeitigen Betreiberwechsel und anderen bedauerlichen Umständen geschuldet. Hiervon unabhängig erfolgen eine Elektrifizierung und ein Ausbau der Taunusbahn, um das Angebot weiter zu verbessern und auszuweiten. Für das Vorhaben wird im Laufe des Jahres 2023 das Baurecht erwartet. Das Land Hessen wird die Elektrifizierung und den Ausbau der Taunusbahn mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes und einer Komplementärfinanzierung mit Landesmitteln fördern.

Frage 10. Wie plant die Landesregierung künftig den benutzerfreundlichen Ausbau des ÖPNV im Rhein-Main-Gebiet als wichtigen Bestandteil der Mobilität von morgen in Hessen besser zu begleiten?

Die Schieneninfrastruktur des Knotens Frankfurt und seiner Zulaufstrecken ist geprägt durch den Mischbetrieb des Fern-, Nah- und Güterverkehrs. Der Ausbau des ÖPNV setzt daher den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur voraus, die sich mit wenigen Ausnahmen, wie z.B. der Taunusbahn, im Eigentum und der Zuständigkeit des Bundes befindet. Das Land Hessen fördert entsprechende Ausbaumaßnahmen für den Nahverkehr auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes und durch Landesmittel in Form einer Komplementärfinanzierung (Art. 125c Abs. 2 u. 3 i.V.m. Art. 104b Abs. 2 GG).

Die Planungs- und Umsetzungsschritte werden im Koordinierungsrat Frankfurt RheinMain abgestimmt und von diesem begleitet.

Wiesbaden, 22. Februar 2023

Tarek Al-Wazir