

Ausschussvorlage WVA 20/46 – Teil 1 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden zu

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))

– Drucks. [20/8126](#) –

1. Regionalversammlung FrankfurtRheinMain	S. 1
2. Hessischer Städte- und Gemeindebund	S. 4
3. LAG ÖPNV	S. 5
4. Deutsche Bahn AG	S. 8
5. Rheingau-Taunus-Kreis	S. 10
6. Hessische Landesbahn GmbH	S. 12
7. Rhein-Main-Verkehrsverbund	S. 14
8. VLK Hessen e. V.	S. 18
9. Odenwaldbahninitiative	S. 19
10. Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.	S. 20
11. Hessischer Städtetag mit Anlage: Stadt Frankfurt am Main	S. 22
12. Kreis Offenbach	S. 27
13. Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.	S. 29
14. Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e. V.	S. 33
15. HFK Rechtsanwälte	S. 38
16. BUND Hessen e. V.	S. 47
17. Hessischer Landkreistag	S. 52
18. Nordhessischer VerkehrsVerbund	S. 53



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Ausschusses für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

EINGEGANGEN

27. Mai 2022

HESSISCHER LANDTAG

Der Verbandsdirektor

Ansprechpartner: Thomas Horn

Telefon: +49 69 2577-1901

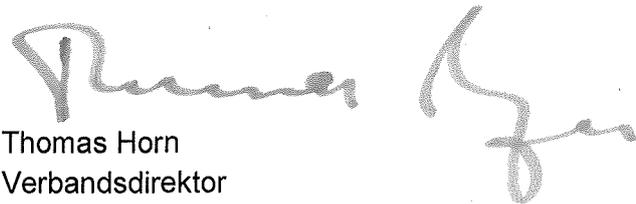
23. Mai 2022

Gesetzentwurf
Fraktion der Freien Demokraten
Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft
für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz
(HSchInfrastrGG)
Drucksache 20/8126

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Dr. Naas,

wir begrüßen alle Initiativen, die zur Verbesserung und Beschleunigung der
Schieneninfrastruktur beitragen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Horn
Verbandsdirektor



Regionalverband
FrankfurtRheinMain

Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

per Mail an:
h.schnier@ltg.hessen.de, m.eisert@ltg.hessen.de

Der Regionalvorstand

Ihr Zeichen: I 2.4
Ihre Nachricht vom: 12.05.2022
Unser Zeichen: Je

Ansprechpartner: Ulrike Jennen
Abteilung Mobilität

Telefon: +49 69 2577-1590
Telefax: +49 69 2577-1547
jennen@region-frankfurt.de

3. Juni 2022

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HschInfrastrGG)) – Drucks. 20/8126

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen des Hessischen Landtags

hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Gesetzentwurf betreffend die Gründung einer Hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft Stellung zu nehmen.

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain ist ein kommunaler Planungsverband, zu dessen Kernaufgaben die regionale Flächennutzungsplanung gehört. Der Regionale Flächennutzungsplan bildet zusammen mit dem Regionalplan Südhessen ein gemeinsames Planwerk, das die Siedlungsentwicklung, die Verkehrsinfrastruktur und die Sicherung des Freiraums für 80 Kommunen steuert. Die integrierte Betrachtung der verschiedenen Belange und der am Gemeinwohl orientierte Ausgleich verschiedener Interessen ist hierbei von zentraler Bedeutung und unterliegt einem politischen und gesellschaftlichen Diskurs.

Landesweite Schienen-Strategie

Im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes und im Rahmen von Strategien zur Verkehrswende wird deutlich, dass Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der künftige Bedarf an Schieneninfrastruktur noch stärker in den Fokus rücken. Für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur empfehlen wir daher die Erarbeitung einer landesweiten Strategie, die alle landeseigenen Schieneninfrastrukturprojekte bündelt und als Grundlage für die

Realisierung der einzelnen Projekte dient. Auf diese Weise können auch Wirkungszusammenhänge zwischen den Projekten berücksichtigt werden.

Beschleunigung von Schienenprojekten

Die weitere Entwicklung der Region FrankfurtRheinMain fußt auf der zügigen Realisierung der bereits als notwendig erkannten Schienenaus- und Neubauprojekte. Deshalb wird begrüßt, wenn sich das Land Hessen hierfür stärker engagiert.

Übertragbarkeit des Sonderfalls Regionaltangente West (RTW)

Wir freuen uns, dass die Regionaltangente West als beispielgebendes Projekt wahrgenommen wird, zu dem die Vorgänger des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain grundlegende Beiträge geleistet haben. Besonderes Kennzeichen der RTW ist ein Zweisystembetrieb mit Ausbau von Eisenbahninfrastruktur und Neubau von Stadtbahninfrastruktur. Deshalb waren auch Kommunen in die Planung und Finanzierung einzubeziehen sowie die Vorhabenträgerschaft zu klären. Für die Ergänzung der RTW zum Schienenring erscheint es vor einem öffentlichen Diskurs über Trassenkorridore im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung verfrüht, ob die Durchführung als landeseigenes Schieneninfrastrukturprojekt geeignet ist. Aus unserer Sicht erscheint es sinnvoll, dass Organisationsstrukturen für jedes einzelne Projekt zwischen den Projektpartnern vereinbart werden. Es wird empfohlen, die betroffenen Kommunen frühzeitig einzubinden.

„Schnelle Schiene Hessen“ durch privatrechtliche Organisation

Es sollte geprüft werden, welchen Beitrag eine privatrechtliche Organisationsform für eine „schnelle Schiene Hessen“ leisten kann, wenn diese nicht unabhängig von politischen Einflüssen agieren kann. Vor- und Nachteile dieser Organisationsform sollten gegenübergestellt und abgewogen werden.

Auf eine mündliche Anhörung verzichten wir.

Freundliche Grüße



Rouven Kötter
Erster Beigeordneter



HSGB
HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Ausschuss für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

Referent Herr Grobba
Abteilung 2.2
Unser Zeichen MG/hk

Telefon 06108 6001-39
Telefax 06108 6001-57
E-Mail hsgb@hsgb.de

Ihr Zeichen 1 2.4
Ihre Nachricht vom 12.05.2022

Datum 30. Mai 2022

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten
Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schienen-
infrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))
- Drucks. 20/8126 -**

Sehr geehrter Herr Dr. Naas,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und Anhörung zu dem geplanten Ge-
setzentwurf zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur. Da sich das
Gesetz an die Aufgabenträger im Sinne des ÖPNV-Gesetzes und insbesondere an kreisfreien
Städte richtet, werden unmittelbare Belange des kreisangehörigen Bereiches durch die geplante
Regelung nicht gerührt.

Wir sehen insofern von einer Stellungnahme zu dem Gesetz ab.

Mit freundlichen Grüßen


Heger
Geschäftsführer

Hessischer Städte- und
Gemeindebund e.V.
Henri-Dunant-Str. 13
D-63165 Mühlheim am Main
Telefon 06108 6001-0
Telefax 06108 6001-57

BANKVERBINDUNG
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN DE66 5065 2124 0008 0500 31
BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 035 224 14038

PRÄSIDENT
Matthias Baaß
ERSTER VIZEPRÄSIDENT
Markus Röder
VIZEPRÄSIDENT
Dr. Thomas Stöhr

GESCHÄFTSFÜHRER
Harald Semler
Johannes Heger
Dr. David Rauber





LAG ÖPNV · c/o traffiQ · Stiftstr. 9-17 · 60313 Frankfurt am Main

An den Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
z.Hd. Frau Geschäftsführerin Heike Schnier

h.schnier@ltg.hessen.de; m.eisert@ltg.hessen.de

Ihre Nachricht vom

Unsere Ansprechpartnerin
Dr. Dorothea Kalleicher

069 212-26642
d.kalleicher@traffiQ.de

Datum
31.05.2022

**Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im
Hessischen Landtag zum Thema Hessisches
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz
Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten Schnelle Schiene Hessen
Hier: Stellungnahme der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zu dem Gesetzentwurf der FDP zur Einrichtung einer Landesinfrastrukturgesellschaft Stellung zu nehmen.

Ohne die Erfolge der Gesellschaft RTW für die Vorplanung und Einleitung der Genehmigungen zur Regionaltangente West schmälern zu wollen, sehen wir jedoch die Ausweitung auf weitere bis alle kommunale Großprojekte in der vorgeschlagenen Organisationsform einer Landesinfrastrukturgesellschaft kritisch. Eine Beschleunigung der Bearbeitung der Projekte kann u.E. auf anderem Wege erreicht werden, ohne die Kompetenzen der Kommunen vor Ort in so erheblichem Maße einzuschränken.

Eine Beschleunigung von Vorplanung, Genehmigung und Bau von Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Schienenbereich, ist sehr zu begrüßen. Neben der Zuständigkeit des Bundes gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG), den Kompetenzen der kommunalen Aufgabenträger aus dem Hessischen ÖPNV Gesetz (HÖPNVG) sowie den Regelungen und Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für die insbesondere kommunalen Verkehrsunternehmen mit Schieneninfrastruktur, ist auch das Land Hessen wegen der Zubringerfunktionen der Lokalen Verkehre zu den Regionalen Schienenverkehren und bei regionenübergreifenden Projekten mit in der Pflicht.



Außerdem ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) für die Genehmigung der Nahverkehrspläne lokal und regional zuständig.

Die gesellschaftsrechtliche Beteiligung des Landes Hessen, sowohl am Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als auch an der Regionaltangente West Planungsgesellschaft (RTW), hat sich für die Prozesse im Rahmen der Regionaltangente West als vorteilhaft erwiesen. Ob dadurch eine Beschleunigung der Planungen erreicht werden konnte, kann durch die LAG ÖPNV jedoch nicht beurteilt werden. Nach dem Subsidiaritätsprinzip sollten jedoch die verkehrlichen Entscheidungen auf der Ebene der lokalen Verkehre bei den Kommunen verbleiben und eine Beschleunigung möglichst auf anderem Wege herbeigeführt werden.

Zum Gesetzentwurf selbst ist anzumerken:

Zu § 2 Übertragung von Aufgaben und Gesellschafterstruktur

Eine Übertragung kommunaler Zuständigkeiten sollte inhaltlich begrenzt und in einer Regelung als „Gruppe von Behörden“ rechtssicher gefasst werden, sofern dies von den betroffenen Gebietskörperschaften gewünscht ist. Ein Austausch hierzu, z.B. in den Gremien des RMV, hat bisher nicht stattgefunden.

Die vorgeschlagene Gesellschafterstruktur ist mit dem Land Hessen (51%), dem RMV (7%), dem Nordhessischen Verkehrsverbund (7%), der Hessischen Landesbahn (HLB) (7%), Hessen Mobil (7%), den fünf kreisfreien Städten (7%), den sieben Sonderstatusstädten (7%) und den 21 Landkreisen (7%) sehr weit gefasst. Ob hierdurch eine Beschleunigung von Prozessen und Projekten erfolgen wird, ist zu bezweifeln. Die Beteiligung der HLB, einem möglichen späteren Betreiber der Linien, wird auch unter Wettbewerbsaspekten als problematisch angesehen. Die Stimmrechtsverhältnisse zwischen Land/Landesgesellschaften und Kommunen zeigt ein deutliches Übergewicht zugunsten des Landes Hessen.

Zu § 3 Errichtung der Gesellschaft

Im Aufsichtsrat der Gesellschaft sollen neben den Gesellschaftern auch Mitglieder des Haushaltsausschusses und des Wirtschaftsausschusses des Landes Hessen vertreten sein, was nicht in allen Fällen sinnvoll und erforderlich erscheint.

Die Regelung in § 3 Abs. 2: „das Land Hessen wird nach Gründung der Gesellschaft die erforderlichen Finanzmittel zur Erfüllung der Aufgaben (Planung, Ausführung, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung von landeseigenen Infrastrukturprojekten) zuweisen“, lässt die Vermutung zu, dass das Land Hessen alle Kosten trägt. In der



Begründung heißt es dann jedoch: „ Klarzustellen ist, das seitens der kommunalen Aufgabenträger Schieneninfrastrukturprojekte von den Kommunen finanziell zu tragen sind.“ Eine Präzisierung im Gesetz wäre wünschenswert.

Änderungen des Gesellschaftsvertrages sollen der Zustimmung des Landtages – nicht jedoch der Kommunalparlamente der kommunalen Gesellschafter – bedürfen. Dieses wäre zu ergänzen, um lokale, regionale und Landesinteresse im Gesetz gleichrangig vorzusehen.

Zu § 4 Vertreter des Landes in der Gesellschafterversammlung

Das Land soll in der Gesellschafterversammlung durch den Staatsminister für Verkehr persönlich vertreten sein, welches bei der Terminfindung ebenfalls herausfordernd sein.

Zu § 6 Tochtergesellschaften

Projektgesellschaften sollen als Tochtergesellschaften gegründet werden, an denen nur „betroffene Gesellschafter der Muttergesellschaft“ beteiligt werden dürfen. Wer dann in den Gebiets-Clustern (Großstädte, Sonderstatusstädte oder Landkreise), die sich zusammen jeweils 7 % der Gesellschaftsanteile teilen sollen, hierzu berechtigt ist, bleibt offen.

Eine durch den Gesetzentwurf vorgesehene, so weitreichende Übertragung von Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger auf diese Landesgesellschaft ist aus Sicht der LAG ÖPNV abzulehnen, zumal die Finanzierungslasten bei der Kommune verbleiben sollen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Vorsitzender des Vorstandes
Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen

Dr. Kalleicher

31.05.2021



Deutsche Bahn AG • Weilburger Straße 22 • 60326 Frankfurt am Main

Dr. Klaus Vornhusen
Konzernbevollmächtigter
für das Land Hessen

Herrn
Dr. Stefan Naas
Mitglied des Hessischen Landtags
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

c/o
E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de
E-Mail: m.eisert@ltg.hessen.de

14.06.2022

**Entwurf Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz
Ihre Bitte um Stellungnahme vom 12.05.2022**

Sehr geehrter Herr Dr. Naas,

mit E-Mail vom 12. Mai haben Sie die Deutsche Bahn um Stellungnahme zum Entwurf für ein Gesetz zur Gründung einer Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur gebeten (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG), Drucksache 20/8126). Gern kommen wir dieser Bitte nach.

Wir begrüßen das Ziel des vorgelegten Gesetzentwurfes, die kommunalen und landeseigenen Schieneninfrastrukturen durch das Land zu fördern und entsprechende Projekte schneller voranzubringen. Dabei steht es uns nicht zu, der Region Empfehlungen zu geben, in welcher Organisationsstruktur die Bündelung von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Stadtbahnen und Straßenbahnen hessischer Städte oder auch der Infrastruktur der HLB Basis AG erfolgen könnte.

Als völlig ausgeschlossen sehen wir es an, dass eine solche Organisation in die Verantwortung und das Eigentum der Eisenbahnen des Bundes eingreift, sollte dies mit dem o.g. Gesetzentwurf intendiert werden. Aus Gründen der Sicherheit, der Effizienz und auch der Klarheit der Verantwortungs- und Finanzierungsstrukturen müssen der Betrieb, die Instandhaltung, der Aus- und der Neubau von Strecken der Eisenbahnen des Bundes eindeutig bei den zuständigen Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn verbleiben. So wurde es im Übrigen - mit gutem Ergebnis - auch bei den hinsichtlich EBO und BOStrab gemischten regionalen Schienenprojekten RegioTram Kassel und Regionaltangente West gehandhabt.

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für das Land Hessen
Weilburger Straße 22
60326 Frankfurt am Main

Tel: 069 265 24 700
Fax: 069 265 24 709
klaus.vornhusen@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com

S-Bahn: S3, S4, S5, S6,
S-Bf Frankfurt Galluswarte
Straßenbahn: 11, 21,
Hst. S-Bf Galluswarte



2022_0512

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier: www.deutschebahn.com/datenschutz

2/2

Da sich die Anhörung im Landtag ausschließlich auf Schienenwege des Landes Hessen bzw. der hessischen Kommunen beziehen können, halten wir eine Teilnahme der Deutschen Bahn an dieser Anhörung für verzichtbar.

Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Klaus Vornhusen', with a stylized flourish at the end.

Dr. Klaus Vornhusen

RHEINGAU – TAUNUS



KREIS

RTK Heimbacher Str. 7 65307 Bad Schwalbach

Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
des Hessischen Landtages

Per E-Mail
h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

DER KREISAUSSCHUSS

Stabsstelle Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung

Fachdienstleiter: Frau Grein
Raum : 1.225
Telefon : (06124) 510 - 308
Telefax : (06124) 510 - 18308
E-Mail : yvonne.grein@rheingau-taunus.de
Servicezeiten Persönliche Vorsprachen nur nach Terminvereinbarung.
Ihr Zeichen : I.2.4
Ihre Nachricht vom:
Bei Schriftwechsel angeben:
Unser Zeichen :

Datum: 14. Juni 2022

Gesetzentwurf der Freien Demokraten, Schnelle Schiene Hessen, Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur Stellungnahme des Rheingau-Taunus-Kreises

Sehr geehrte Frau Schnier, sehr geehrte Frau Eisert,

vielen Dank für die Gelegenheit, am 29. Juni 2022 in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zum o.g. Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Für den Rheingau-Taunus-Kreis wird Herr Verkehrsdezernent Döring an der Anhörung teilnehmen.

Unsere Anregungen zum Gesetzentwurf resultieren im Wesentlichen aus dem Planungsverfahren zur CityBahn von Mainz nach Bad Schwalbach. Wir begrüßen die Gründung einer Gesellschaft für Schieneninfrastruktur, welche über die personellen und fachlichen Ressourcen verfügt, um komplexe Planungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte voranzubringen. Wir teilen die Einschätzung, dass es für die Kommunen sehr schwierig ist, Schienenprojekte in Eigenregie zu planen.

Es ist nachvollziehbar, dass wie in § 2 aufgeführt, das Land Hessen Mehrheitseigentümer der Gesellschaft sein soll. Die Anteile, die auf die Kommunen entfallen, sind aber sehr gering. Die zusammen 21 Landkreise sollen nur 7 % der Anteile erhalten. Das sind je Landkreis 0,33 %. Eine wesentliche Aufgabe der zu gründenden Gesellschaft wird die Planung für die Reaktivierung von Schienenstrecken sein, die sich eher im ländlichen Raum befinden. Das spricht dafür, die Landkreise stärker einzubeziehen und ihren Anteil zu erhöhen. Insgesamt wäre es aus unserer Sicht angemessen, wenn der kommunale Anteil in der Gesellschaft auf mindestens 40 % steigen würde.

Positiv wird von unserer Seite auch gesehen, dass für einzelne Projekte Tochtergesellschaften gegründet werden sollen, die eine dem Projektzuschnitt entsprechende Beteiligung der planenden Gebietskörperschaften ermöglichen.

In § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfes ist vorgesehen, dass der Gesellschaft vom für Verkehr zuständigen Minister die Aufgaben der Planung, der Ausführung, des Betriebes, der Erhaltung und der Finanzierung von landeseigenen Schienenverkehrsprojekten übertragen wird. In § 7

1 / 2



des Gesetzentwurfes wird der Gegenstand und die Aufgaben der Gesellschaft auf landeseigene Schienenverkehrsinfrastrukturprojekte beschränkt. Wir empfehlen, dass der Holdinggesellschaft diese Aufgaben auch für kommunale Schienenverkehrsprojekte mit Zustimmung der jeweiligen Gebietskörperschaft übertragen werden können. Es werden neben landeseigenen Schienenverkehrsinfrastrukturprojekten auch zukünftig Projekte in kommunaler Verantwortung verbleiben.

In § 6 Abs. 3 und in § 7 sollten die Bahnhöfe aufgenommen werden. An der Erhaltung und Sanierung von Bahnhöfen müssen sich Kommunen finanziell beteiligen, da DB Station und Service diese Aufgabe allein nicht wahrnehmen will und kann. Die professionelle Begleitung der Sanierung von Bahnhöfen durch die Gesellschaft wäre für die Kommunen eine große Unterstützung.

Es würde uns freuen, wenn mit dem hohen Engagement des Landes Hessen in der Schieneninfrastrukturgesellschaft auch ein korrespondierendes Engagement bei der Finanzierung der Planungskosten einherginge, denn gerade für Schienenverkehrsprojekte - nicht nur in dichter besiedelten Gebieten - entstehen sehr hohe Planungskosten.



(Günter F. Döring)
Verkehrsdezernent



Hessische Landesbahn GmbH
Erlenstraße 2 · 60325 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Herr Dr. Naas
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

Hessische Landesbahn GmbH
Erlenstraße 2
60325 Frankfurt am Main

Telefon 069 24 25 24-0
Telefax 069 24 25 24-60
mail@hlb-online.de
www.hlb-online.de

per Mail an h.schnier@ltg.hessen.de, m.eisert@ltg.hessen.de

Ihr Zeichen
I 2.4

Ihre Nachricht:
12. Mai 2022

Bearbeiter/Zeichen:
Jochen Fink
11-01-86

Durchwahl:
-1057

Datum:
15. Juni 2022

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der FDP für ein „Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchilnfrastrGG)“
Drucksache 20/8126**

Sehr geehrter Herr Dr. Naas,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem von der Freien Demokratischen Partei eingereichten Gesetzentwurf für ein „Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchilnfrastrGG)“.

Die Hessische Landesbahn GmbH betreibt in Hessen rund 100 Kilometer Eisenbahninfrastruktur und ist im Auftrag Dritter für die Vorhaltung und die Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur tätig. Sie hat dabei in den vergangenen Jahrzehnten sehr erfolgreich und nachhaltig auch komplexe Projekte an der überwiegend in ihrem Eigentum stehenden Infrastruktur durchgeführt und abgeschlossen. Erwähnt seien die Einführung des Mischbetriebes Straßenbahn/Eisenbahn auf der Eisenbahnstrecke Kassel Wilhelmshöhe – Baunatal Großenritte, die Reaktivierung der Lossetalbahn Kaufungen Papierfabrik – Hessisch Lichtenau sowie die Wiederanbindung der Kreisstadt Eschwege an das übergeordnete Eisenbahnnetz durch Wiederinbetriebnahme und Neubau von Eisenbahninfrastruktur. Sie ist mit Abschluss der durch sie betreuten Modernisierung seit 1992 Betreiberin der im Eigentum des Verkehrsverbandes Hochtanus stehenden Taunusbahn und nunmehr auch nach 30 Jahren erfolgreichen Betriebes unmittelbar in das Projekt „Elektrifizierung und abschnittsweise zweigleisiger Ausbau“ eingebunden.

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Staatssekretär Dr. Martin J. Worms
Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Veit Salzmann

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt am Main
Registergericht Frankfurt am Main
HRB 25444
USt.-IdNr. DE 114164116

Bankverbindung:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN: DE95 5005 0000 5000 0020 96
BIC: HELA DE FF

Der vorgelegte Gesetzentwurf beabsichtigt eine Beschleunigung der Verkehrswende durch zügigere Planungsverfahren für landeseigene Schieneninfrastruktur-Projekte, die infolge der überwiegend im Eigentum des Bundes stehenden im Bundesland Hessen befindlichen (Eisenbahn-) Schieneninfrastruktur nur einen marginalen Anteil ausmacht.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Übertragung der Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb der Schieneninfrastrukturen trägt den Erfordernissen für die Verkehrswende allerdings keine Rechnung. Die Eigentümer und Betreiber der vorhandenen, ggf. auszubauenden oder auch neu zu bauenden Schieneninfrastruktur sind ohne Zweifel in der Lage, auch komplexe Infrastrukturprojekte aufzugreifen und mit qualifizierten Planern ausführungs- und abnahmereif umzusetzen.

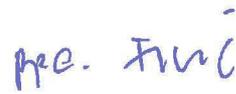
Die vorgesehene Schieneninfrastrukturgesellschaft als Holding kann dem Ansinnen eines verbesserten SPNV und ÖPNV Angebotes daher unseres Erachtens nicht gerecht werden, zumal sowohl eigentumsrechtlich, finanzierungsrechtlich als auch betreiberrechtlich im Hinblick auf die Einhaltung und Erfüllung der gesetzlichen Forderungen die Vorstellungen nicht umzusetzen sein werden.

Wir sehen daher mit dem Gesetzentwurf weder eine Verbesserung noch gar eine Beschleunigung in der Umsetzung von Schienenverkehrsprojekten.

Aus terminlichen Gründen ist eine Teilnahme von Vertretern der HLB bei der mündlichen Anhörung am 29. Juni 2022 in Wiesbaden leider nicht möglich. Wir bitten daher unsere schriftliche Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Hessische Landesbahn GmbH


Salzmann


ppa. Fink

Hessischer Landtag
 Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
 Wohnen
 Schlossplatz 1-3
 65183 Wiesbaden

17. Juni 2022

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Telefon	Telefax	E-Mail
I 2.4	600-GF-150	06192 / 294 600	06192 / 294 940	k_daubertshaeuser@rmv.de

Stellungnahme zum

Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten

Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrter Herr Dr. Naas,

vielen Dank für die Möglichkeit zu dem Entwurf des HSchInfrastrGG Stellung zu nehmen und damit diese begründete Initiative zugunsten einer schnelleren, effektiveren und abgestimmten Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Hessen zu unterstützen.

Eine entsprechende Absicht wird im Übrigen bereits im Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Hessen für die 20. Legislaturperiode erklärt: **„Zur Beschleunigung von Maßnahmen werden wir die Einrichtung einer Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft prüfen.“**

Für den RMV als regionaler Aufgabenträgerverbund hat eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Schieneninfrastruktur als Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs einen hohen Stellenwert. Wir teilen die Einschätzung des Gesetzentwurfs, dass ein allgemeines Defizit ausgebauter – sowie resilienter, moderner und digitalisierter – und neuer Schieneninfrastruktur besteht.

Dieser massive Nachholbedarf findet seinen Niederschlag im begonnenen „Jahrzehnt des Bauens“ und vor allem dann auch endlich mit dem Inbetriebnehmen in zahlreichen dem Regionalverkehr dienenden Infrastrukturprojekten, wie dem S-Bahn-Ausbau Frankfurt (Main)

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5
 65719 Hofheim a. Ts.
 T 0 61 92/2 94-0
 F 0 61 92/2 94-9 00
 www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
 Oberbürgermeister
 Peter Feldmann

Geschäftsführer und
 Sprecher der Geschäftsführung
 Prof. Knut Ringat
 Geschäftsführer
 Dr. André Kavai

Sitz Hofheim am Taunus
 Registergericht
 Amtsgericht Frankfurt a.M.
 HRB 34128
 USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
 Taunus-Sparkasse
 DE81 5125 0000 0025 0962 66
 SWIFT-BIC: HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
 Schiene: S2, Linie 20 bis
 Bahnhof Hofheim a. Ts.

West – Bad Vilbel – Friedberg, der Nordmainischen S-Bahn, der Schienenanbindung des Terminals 3 des Flughafens Frankfurt und eben der Regionaltangente West (RTW), an der wir neben dem Land Hessen und den betroffenen Gebietskörperschaften auch als Gesellschafter beteiligt sind.

Dabei kommt der RTW aufgrund ihrer Komplexität, der Anzahl betroffener Gebietskörperschaften und der vorzuweisenden Erfolge eine besondere Bedeutung zu. Ebenso ist zu konstatieren, dass hier eine umfassende Fachkompetenz hinsichtlich der Planung, Finanzierung und Ausführung von Schieneninfrastrukturprojekten geschaffen wurde und für den Betrieb, die Erhaltung geschaffen wird, die es zu sichern und für weitere Projekte nutzbar zu machen gilt.

Insofern ist es unseres Erachtens folgerichtig, wenn der vorliegende Gesetzentwurf hier anknüpft und sich die RTW gewissermaßen als Blaupause und zugleich als Keimzelle einer Hessischen Infrastrukturgesellschaft versteht, um das bei dort aufgebaute und sehr spezielle Planungs-Knowhow langfristig zu sichern sowie projektübergreifend auch für weitere Projekte verfügbar zu machen. Dies entspricht Überlegungen, die auch seitens des RMV bereits angestellt wurden.

Neben der Sicherung des Knowhows bietet dies v. a. auch die Möglichkeit einer sehr flexiblen und vergleichsweise zügigen Projektplanung und gegebenenfalls auch der Durchführung komplexerer Infrastrukturprojekte.

Der Ansatz würde es auch erlauben, etwaige frühere Bestrebungen, Nebenbahnnetze der DB AG zu „regionalisieren“ im Falle entsprechender bundespolitischer Initiativen und rechtlicher und finanzieller Rahmensetzungen wieder aufzugreifen, auch wenn dies derzeit sicherlich nicht im Vordergrund steht.

Inwieweit sich der Erfolg der RTW GmbH in einer erweiterten Holdingsstruktur auf weitere Projekte in Hessen übertragen lässt, hängt allerdings auch davon ab, ob eine nachhaltige Finanzierungsstruktur geschaffen werden kann und dadurch ergänzende Maßnahmen sowie Engpässe hinsichtlich externer Fachplanungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten am Markt und in den Behörden ausgeräumt werden können.

Der nach unserem Verständnis vorgeschlagene organisatorische Holding-Ansatz einer Dachgesellschaft, unter Mehrheitsbeteiligung des Landes sowie Beteiligungen der Verbände NVV und RMV, Hessen Mobil, der HLB GmbH – die ja selbst bereits Eisenbahninfrastrukturgesellschaft mit kommunaler Beteiligung ist - und der kreisfreien Städte, Sonderstatusstädte und Landkreise, mit der Möglichkeit der Gründung von Tochter-Projektgesellschaften für die jeweiligen Einzelprojekte unter Wahrung des Mehrheitseigentum der Muttergesellschaft und Beteiligung der betroffenen Kommunen, kann eine geeignete Organisationsform sein.

Wichtig ist aus unserer Sicht, dass die Organisationsstruktur so gestaltet wird, dass die vorhandenen, aufgebauten zentralen Kompetenzen für die Projektgesellschaften nutzbar sind und dort die Projekte schnell und flexibel vorangetrieben werden können.

Dabei ist hinsichtlich der Struktur auch zu beachten, dass für eine Inhouse-Beauftragung der Projektgesellschaften der jeweilige Gesellschafterstatus über die erforderlichen Gesellschafteranteile zur Wahrung des Kontroll- und Wesentlichkeitskriteriums der projekttragenden Kommune/Kommunen gegeben ist. Die Projektgesellschaften sollten aus Effizienzgründen dann z. B. auf entsprechende zentrale Dienstleistungen der Holding zugreifen können und projektspezifisch verschiedene Funktionen (Planen, Finanzieren, Bauen, Eignen, Instandhalten und Betreiben) übernehmen oder diese zum geeigneten Projektzeitpunkt übergeben. So könnte z. B. auch nach der Realisierung der Bauvorhaben die Infrastruktur an einen Dritten Eigner oder/und Betreiber übergeben werden.

Klärungsbedürftig ist in diesem Zusammenhang auch, wie die Fortführung und Ausweitung der RTW GmbH zu der neuen Schieneninfrastrukturgesellschaft konkret erfolgen soll. Neben der in § 2 Absatz 2 vorgesehenen Einbindung zahlreicher neuer Gesellschafter, ist dabei auch an diejenigen Gesellschafter der RTW zu denken, die aktuell noch Geschäftsanteile halten, zukünftig dann aber offenbar nicht mehr an der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur beteiligt wären. Kreisangehörige Gemeinden könnten diesbezüglich gegebenenfalls auf Ebene der Projektgesellschaft auch weiterhin Geschäftsanteile „ihres“ Landkreises übernehmen, um sich auch weiterhin einbringen zu können.

Die konkrete Ausgestaltung sollte einer rechtlichen und organisatorisch-strukturellen Prüfung unterzogen werden, um sie so umzusetzen, dass die Ziele der direkten Beauftragung und der schnellen, effizienten und flexiblen Umsetzung der Einzelprojekte am besten zu gewährleisten und auch taktische Blockaden aufgrund von Partikularinteressen zu verhindern sind. Dabei ist auch zu beachten, dass eine harmonische und passgenaue Weiterentwicklung der Infrastrukturgesellschaft entlang der unterschiedlichen Infrastrukturprojekte und Aufgaben ermöglicht und Akzeptanzprobleme vermieden werden.

Nicht hinreichend klar wird unseres Erachtens die Finanzierung der Gesellschaft, insbesondere in der Differenzierung zwischen der Muttergesellschaft und den etwaigen Tochter-Projektgesellschaften. In § 3 Absatz 2 wird festgelegt, dass das Land nach erfolgter Gründung der Gesellschaft die Finanzmittel zuweist, die es der Gesellschaft ermöglichen müssen, die ihr zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen und den Betrieb der Gesellschaft sicherzustellen. Auch unter Hinzuziehen der Begründung bleibt offen, ob dies lediglich die Muttergesellschaft oder auch deren etwaige Töchter betrifft. Sofern hier die Muttergesellschaft gemeint ist, hängt es von der Aufgaben- und Personalzuweisung an diese ab, wie eine etwaige Kostenverteilung aussehen wird.

Ergänzend zu beachten ist – neben dem nachgelagerten Aspekt der langfristig auskömmlichen Finanzierung des Betriebes auf der jeweiligen Infrastruktur - die Frage der Finanzierung der Planungs- und Baukosten der jeweiligen Projekte.

In der Begründung zu § 2 wird ausgeführt, dass *„klarzustellen ist, dass seitens der kommunalen Aufgabenträger Schieneninfrastrukturprojekte von den Kommunen finanziell zu tragen sind.“*

Hier bleibt offen, welche prozentualen Anteile auf die kommunalen Gesellschafter zukommen könnten, da die bundes- und landesseitige Förderkulisse noch nicht vollständig klar ist (bis zu 90 % der förderfähigen Baukosten übernimmt projektabhängig der Bund, offene Verteilung der Kofinanzierung durch Land und Kommunen). Auch der Finanzierungsschlüssel der mitunter erheblichen Planungskosten erschließt sich nicht eindeutig aus dem Gesetzesentwurf.

In der sicheren Erwartung, dass der Bedarf nach Planung und Umsetzung entsprechender Infrastrukturprojekte zukünftig noch zunehmen wird, halten wir die Initiative zur Gründung einer solchen Schieneninfrastrukturgesellschaft in Hessen für einen richtigen und in der vorgeschlagenen Entwicklung aus der RTW heraus für einen vernünftigen und zielführenden Ansatz.

Die konkrete Ausgestaltung bedarf unseres Erachtens einer breiten Diskussion mit den vorgesehen Beteiligten und entsprechender begleitender und vertiefender Untersuchungen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kawai', is written over a light blue horizontal line.

Dr. André Kawai
Geschäftsführer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kai Daubertshäuser', is written over a light blue horizontal line.

ppa. Kai Daubertshäuser
Geschäftsbereichsleiter Vergabe-, Qualitäts-
und Infrastrukturmanagement

VLK-Hessen e. V. | Adolfsallee 11 | 65185 Wiesbaden

Dem Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Hessischer Landtag
Schloßplatz 1–3
65183 Wiesbaden

Wiesbaden, 17. Juni 2022

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zum
Gesetzentwurf für ein Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG)
– Drucksache 20/8126 – der Fraktion der Freien Demokraten
hier: Schriftliche Stellungnahme für die öffentliche Anhörung am 29. Juni 2022 – Ihr Schreiben vom 12. Mai 2022 – Aktenzeichen: I 2.4**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker – Landesverband Hessen – VLK Hessen e. V. – dankt für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur – Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG) – der FDP-Fraktion vorab wie folgt schriftlich Stellung nehmen zu dürfen:

Zu § 1

Die o. g. Gesetzesinitiative der FDP-Fraktion ist aus kommunaler Sicht ausdrücklich zu begrüßen und zu befürworten.

Derzeit ist eine Verlegung der Verkehrslast aufgrund des mangelhaften Schienenausbaus nicht möglich. Deshalb ist der schnelle Ausbau der Schieneninfrastruktur dringend erforderlich und die Gründung einer Gesellschaft für Schieneninfrastruktur sinnvoll und zu befürworten.

Zu § 2

Die vorgesehene kommunale Beteiligung wird befürwortet.

Zu §§ 3 und 4

Die Errichtung der Gesellschaft in der vorgesehenen Rechtsform und die Vertretung des Landes in der Gesellschafterversammlung ist sinnvoll.

Zu §§ 5 und 6

Der Sitz der Gesellschaft in Wiesbaden wird akzeptiert. Die Gründung von Tochtergesellschaften sollte auch an anderen Orten möglich sein (Projektbetreuung vor Ort).

Die in § 6 Abs. 3 verankerte Flexibilität, dass Tochtergesellschaften, auch weitere Aufgaben, die im direkten Zusammenhang mit dem Schieneninfrastrukturprojekt stehen, übernehmen können, halten wir für wichtig.

Zu § 7

In Absatz 2 wird das Übertragen der Aufgaben an Dritte ausgeschlossen. Diese Regelung wird ausdrücklich befürwortet.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der Gesetzentwurf der FDP-Fraktion eine wichtige und zukunftsweisende Reaktion auf die politischen Versäumnisse der Vergangenheit beim Ausbau der Schieneninfrastruktur ist.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Heinrich Vesper
– Kommunalreferent –

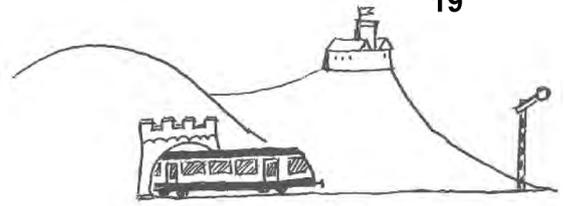
**Vereinigung liberaler
Kommunalpolitiker
Landesverband Hessen**

VLK-Hessen e. V.
Adolfsallee 11
65185 Wiesbaden
Tel. (06 11) 9 99 06-0
Fax (06 11) 9 99 06-35
info@vlk-hessen.de
www.vlk-hessen.de

Landesvorsitzender
Erster Stadtrat
Michael Schüßler
Tel. (0 61 06) 6 93-13 45
Fax (0 61 06) 6 93-33 44
michael.schuessler@rodgau.de

Bankverbindung
IBAN DE32 5019 0000 0301
3317 03
BIC FFVBDEFF

VLK-Bundesverband
Zu den Brodwiesen 63
34431 Marsberg
Tel. (0 29 92) 33 14
Fax (0 32 22) 3 74 56 22
brendel@vlk-bundesverband.de
www.vlk-bundesverband.de



Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
z. H. Frau Heike Schnier (<mailto:h.schnier@ltg.hessen.de>)
z. H. Frau Martina Eisert (m.eisert@ltg.hessen.de)

Initiative zur Förderung und Erhaltung der
Odenwaldbahn und ihrer Anschlussstrecken
Rostocker Str. 14
64372 Ober-Ramstadt
Tel. 06 15 44 07 90 17
uwe.schuchmann@odenwaldbahn.de
<http://www.odenwaldbahn.de>

20.06.2022

Anhörung zum FDP-Gesetzentwurf 20/8126

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

Kurzfassung unserer Stellungnahme:

Weil sich nicht alle derzeit stillgelegten Eisenbahn-Infrastrukturen und -Trassen im Eigentum des DB-Konzern befinden, ist endlich eine Übernahme von Verantwortung durch die Landesregierung sinnvoll. Obwohl im Frühling 2018 Herr Staatsminister Al-Wazir im Landtag sagte: „Jeder Meter Schiene hilft“, hat er im Mai 2018 der Gersprenztalbahn im Kreis Darmstadt-Dieburg nahe der Kreisgrenze zum ländlichen Odenwaldkreis nicht geholfen, die Regierungspräsidentin hat der Stilllegung der nicht-bundeseigenen Eisenbahn zugestimmt. Aktivitäten des Landes zur Reaktivierung für den Güterverkehr und Personenverkehr gibt es ebensowenig wie ein Bekenntnis des Ministeriums zur Trassensicherung zwischen Groß-Bieberau und Reinheim. Das Minister-Zitat, wiederholt im April 2022 anlässlich der Eröffnung der Lichtwiesen-Straßenbahn, entfaltet außerhalb des „Frankfurter Bogens“ im bevölkerungsreichsten Landkreis Südhessens keine Wirkung. Damit den Worten auch Taten folgen, sehen wir die Gründung der Schieneninfrastruktur-Gesellschaft als ersten Schritt zur Übernahme von Verantwortung durch das Land insbesondere für nicht-bundeseigene Strecken, so wie es schon 1946 in Artikel 41 des Landesverfassung intendiert ist.

Weitere Hinweise zum Gesetzentwurf:

Problem und Lösung, Seite 2: Nach unserer Kenntnis ist die RTW GmbH nicht für die Planung meterspuriger Straßenbahnstrecken im Raum Darmstadt-Dieburg zuständig. Ungeachtet dessen befürworten wir als Teil des [Regionalen Schienenbündnisses Darmstadt-Dieburg](#) nach Groß-Zimmern den Wiederaufbau als Eisenbahnstrecke sowie deren Verknüpfung am Darmstädter Ostbahnhof mit einer normalspurigen Straßenbahnstrecke zum Darmstädter Friedensplatz.

Zu § 2 mit Begründung: Beabsichtigt ist weiterhin eine finanzielle Beteiligung der Kommunen/Kreise an den Infrastrukturkosten. Für Eisenbahn-Infrastruktur sehen wir das nicht als zielführend an, da alle Strecken in ihren Erschließungsaufgaben von der Bedeutung mindestens den Landesstraßen gleichkommen. § 2 sollte so geändert werden, dass für (auch stillgelegte) Eisenbahn-Infrastruktur die organisatorische und finanzielle Verantwortung vollständig beim Land liegt, sofern es nicht bereits EIU gibt. Hiervon unabhängig sind Nutzungsentgelte analog denen anderer nicht-bundeseigener EIU sinnvoll, wobei sich diese an den Grenzkosten – nicht den Vollkosten – orientieren sollten.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Schuchmann
Sprecher der Odenwaldbahn-Initiative

HIHK e. V. - Karl-Glässing-Straße 8 - 65183 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Stellungnahme zum Gesetzentwurf
Fraktion der Freien Demokraten
Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen
Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))

20. Juni 2022

Unser Zeichen:
IHK Ffm/Be/60/05/01

Sehr geehrte Frau Schnier,

aus Sicht der hessischen Wirtschaft ist die Planung von kommunaler Schieneninfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben, aber auch eine der größten Herausforderungen für die öffentliche Hand.

Wichtig, da der Ausbau, die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bahnstrecken die Voraussetzungen für ein attraktives Gesamtsystem Schiene sind. Dadurch wird die Mobilität für Fachkräfte der Unternehmen verbessert und der Wirtschaftsverkehr auf der Straße deutlich entlastet wird.

Die Planung von kommunaler Schieneninfrastruktur ist ebenso eine große Herausforderung, da die komplexen und aufwendigen planerischen Aufgaben die Möglichkeiten der Kommunen als Einzelakteure deutlich übersteigen. Insbesondere der Mangel an Ingenieuren führt dazu, dass Kommunen selten die gewünschten Fachkräfte dauerhaft binden können und dies zu Verzögerungen oder dem dauerhaften Stillstand von Projekten führt.

Der HIHK begrüßt daher, dass die RTW Planungsgesellschaft weitere Projekte zur Planung von Infrastruktur in Hessen akquiriert hat und dadurch bereits heute breit aufgestellt ist und die betreffenden Regionen unterstützt. Gleichzeitig ist jedoch klar, dass es mit der aktuellen Gesellschafterstruktur nicht dauerhaft möglich ist, kommunale Projekte in ganz Hessen zu planen.

Aus Sicht des HHK ist es folgerichtig, nun eine Gesellschaft zur Planung und zum Betrieb (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) zu schaffen, die einen breit aufgestellten Gesellschafterkreis hat und gleichzeitig rechtlich getrennt ist von den Aufgabenträgergesellschaften bzw. Verkehrsverbänden. Zwar besteht mit den Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN bereits eine Struktur, bei denen die kommunalen Gesellschafter vertreten sind. Diese sollten jedoch auch für die Trennung von Netz und Betrieb nicht als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fungieren.

Der HHK begrüßt daher den vorliegenden Gesetzentwurf und fordert die Landesregierung auf, im Sinne einer effizienten Verwaltungsstruktur zügig eine Infrastrukturgesellschaft für die Schiene zu schaffen. Eine hessische Infrastrukturgesellschaft kann zudem für ein einheitliches landesweites Management von ÖPNV-Daten von Vorteil sein und unabhängig von Tarifgrenzen innerhalb Hessens tätig sein. Dies wirkt sich auf die Attraktivität des Gesamtsystems Schiene für die Fachkräfte der Unternehmen aus.

Mit freundlichen Grüßen



Frank Aletter
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Federführung Verkehr

Gemeinsam für Hessens
Wirtschaft: Der HHK koordiniert
die landespolitischen Aktivitäten
der zehn hessischen Industrie-
und Handelskammern.

Ihr Ansprechpartner:

Dr. Alexander Theiss
Tel. 069 2197-1332
a.theiss@frankfurt-main.ihk.de

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag (HHK) e. V.
Karl-Gläsing-Straße 8
65183 Wiesbaden
info@hik.de | www.hik.de

Präsidentin:

Kirsten Schoder-Steinmüller

Geschäftsführer:

Frank Aletter

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden

Register Nr.: VR 7167

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

Per E-Mail an:
h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

**Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen im Hessischen Landtag zum Thema
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken und für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g.
Gesetzentwurf.

Ziel dieses Gesetzes ist die Zusammenführung verschiedener
Aufgabenfelder hessischer Schieneninfrastrukturprojekte in einer
Gesellschaft. Hierfür soll das für Verkehr zuständige Ministerium
die Aufgaben der Planung, der Ausführung, den Betrieb, die
Erhaltung und die Finanzierung von landeseigenen
Schienenverkehrsinfrastrukturprojekten einer zu gründenden
Gesellschaft privaten Rechts übertragen.

Die Gesellschaft soll in unvermittelbarem Mehrheitseigentum des
Landes (51 Prozent) stehen. Die übrigen Anteile sollen zu
gleichen Teilen an den Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH
(7 Prozent), den Nordhessischen Verkehrsbund GmbH
(7 Prozent), die Hessische Landesbahn GmbH (7 Prozent),

Ihre Nachricht vom:
12.05.2022

Ihr Zeichen:
I 2.4

Unser Zeichen:
TA 797.3 Sw/ln

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
20.06.2022

Stellungnahme Nr.:
051-2022

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Land Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSDE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

Hessen Mobil (7 Prozent), die zum Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden kreisfreien hessischen Städte (7 Prozent), Sonderstatusstädte (7 Prozent) und Landkreise (7 Prozent) aufgeteilt werden.

Durch das vorliegende Gesetz soll die neu gebildete Gesellschaft gemeinsam mit den lokalen und regionalen für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger gemeinsame Planungsgesellschaften (Tochtergesellschaften) zum Zwecke der Planung und zum Bau von wichtigen lokalen und regionalen Ergänzungsstrecken bilden und diese Gesellschaften mit den jeweiligen Befugnissen der Gesellschafter zur Durchführung der Planung beleihen.

Allgemeines

Leider war es uns in der gegebenen Zeit nicht möglich, einen Beschluss unserer fachlich zuständigen Gremien zu dem Gesetzentwurf herbeizuführen. Die nachstehenden Hinweise beruhen daher auf vereinzelt Rückmeldungen aus unserem Mitgliederbereich. Danach können wir dem Gesetzentwurf nicht zustimmen. Eine durch den Gesetzentwurf vorgesehene, so weitreichende Übertragung von Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger auf diese Landesgesellschaft ist abzulehnen, zumal die Finanzierungslasten bei den Kommunen verbleiben sollen. Wir können nicht damit einverstanden sein, dass der überwiegende Einfluss von den Kommunen auf das Land Hessen übertragen wird.

Zudem fehlen Regelungen, die zu einer grundsätzlichen Verbesserung von Rahmenbedingungen, wie eine Beschleunigung von Planungs- und Baurechtsschaffungsprozessen, führen. Ebenso fehlen Regelungen für ein proaktives Handeln, insbesondere hinsichtlich Bedarfsermittlung, Flächensicherung und Management von Vorsorgemaßnahmen.

Zum Gesetzentwurf

Im Übrigen geben unsere Mitglieder folgende Hinweise zu dem Gesetzentwurf:

Zu § 2 Übertragung von Aufgaben und Gesellschafterstruktur

Eine Übertragung kommunaler Zuständigkeiten sollte inhaltlich begrenzt und in einer Regelung als „Gruppe von Behörden“ rechtssicher gefasst werden, sofern dies von den betroffenen Gebietskörperschaften gewünscht ist.

Die vorgeschlagene Gesellschafterstruktur ist sehr weit gefasst. Ob hierdurch eine Beschleunigung von Prozessen und Projekten erfolgen kann, ist ungewiss. Die Stimmrechtsverhältnisse zwischen Land/Landesgesellschaften und Kommunen zeigt ein deutliches Übergewicht zugunsten des Landes Hessen.

Die Beteiligung der HLB, einem möglichen späteren Betreiber der Linien, könnte sich unter Wettbewerbsaspekten als problematisch erweisen.

Zu § 3 Errichtung der Gesellschaft

Die Regelung in § 3 Abs. 2: „das Land Hessen wird nach Gründung der Gesellschaft die erforderlichen Finanzmittel zur Erfüllung der Aufgaben (Planung, Ausführung, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung von landeseigenen Infrastrukturprojekten) zuweisen“, lässt die Vermutung zu, dass das Land Hessen alle Kosten trägt. In der Begründung heißt es dann jedoch: „Klarzustellen ist, dass seitens der kommunalen Aufgabenträger Schieneninfrastrukturprojekte von den Kommunen finanziell zu tragen sind.“ Hier bedarf es einer genauen Regelung, wie die Kosten aufgeteilt werden sollen.

Änderungen des Gesellschaftsvertrages sollen der Zustimmung des Landtages – nicht jedoch der Kommunalparlamente der kommunalen Gesellschafter – bedürfen. Dieses wäre zu ergänzen, um lokale, regionale und Landesinteresse im Gesetz gleichrangig vorzusehen.

Zu § 6 Tochtergesellschaften

Projektgesellschaften sollen als Tochtergesellschaften gegründet werden, an denen nur „betroffene Gesellschafter der Muttergesellschaft“ beteiligt werden dürfen. Wer dann in den Gebiets-Clustern (Großstädte, Sonderstatusstädte oder Landkreise), die sich zusammen jeweils 7 % der Gesellschaftsanteile teilen sollen, hierzu berechtigt ist, bleibt offen.

Mit freundlichen Grüßen



Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

Stadtverwaltung, Dezernat XII, 60275 Frankfurt am Main

Hessischer Städtetag
Frankfurter Str. 2

65189 Wiesbaden

per E-Mail an posteingang@hess-staedtetag.de

Auskunft erteilt	Zimmer
Wolfgang Siefert	1-12
Telefon Durchwahl	Fax
069 212-47786	069 212- --
E-Mail	
wolfgang.siefert@stadt-frankfurt.de	
Ihre Nachricht / Ihre Zeichen	Unsere Zeichen
TA 797.3 Sw/In	D XII (66.S)
Datum	

Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchlInfrastrGG))

Gesetzentwurf der FDP-Fraktion – Drucks. 20/8126 –

Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Hessischen Landtag

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu o.g. Gesetzentwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzlich stehen wir der Idee, eine Schieneninfrastrukturgesellschaft des Landes zu gründen positiv gegenüber, halten jedoch den vorliegenden Entwurf noch nicht für beschlussreif.

Die mit dem Gesetzesentwurf zur Gründung der hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft verbundene Institutionalisierung und rasche Abrufbarkeit von Personal sowie Know-how birgt auch aus Sicht der Stadt Frankfurt am Main großes Potenzial. Auf diese Weise könnten sich die Handlungsspielräume der hessischen Kommunen im notwendigen Auf- und Ausbau ihrer Schieneninfrastruktur erheblich erweitern.

Für kommunale Infrastrukturprojekte, die über die Grenzen der einzelnen Gebietskörperschaften hinaus gehen, könnte auf ein großes Personal- und Wissensreservoir zurückgegriffen werden, das mit der derzeitigen RTW GmbH verfügbar gemacht wurde. Ohne eine Weiterentwicklung der RTW GmbH zu einer landesweiten Schieneninfrastrukturgesellschaft aber gingen diese Assets nach Beendigung der Planung und des Baus der Regionaltangente West – sukzessive, aber sicher – wieder verloren.

Allerdings können die Erfolge der RTW GmbH alleine noch nicht alle tugrundeliegenden Probleme lösen.. Wie d die Fragen der Zuständigkeiten, Entscheidungshoheit, Finanzierung und Genehmigungen lückenlos geklärt und vertraglich geregelt werden, wird in dem Gesetzentwurf bedauerlicherweise nicht geklärt. Mit diesem Regelungen müssen natürlich auch der Betrieb der Strecken und das Betreiben der Anlagen nach Projektfertigstellung angegangen werden können.

Die Konsequenzen, die sich aus der Zuständigkeit der Gesellschaft über alle Phasen der Projekte ergeben und obendrein die Nutzungsphase mit einbeziehen, dürften wesentlich sein und müssten vorab genau untersucht werden

Dennoch erscheint es überlegenswert, die mit dem Gesetzesentwurf vorliegende Chance, die Erfahrungen der RTW GmbH, ihre Kräfte und Potenziale dauerhaft in der zu gründenden Schieneninfrastrukturgesellschaft – unter Beteiligung des Landes Hessen als kompetenter und finanzkräftiger Partner der Kommunen – zu bündeln und zum Wohle der hessischen Kommunen und Regionen zu nutzen. Dabei legen wir Wert darauf, dass die essenziellen kommunalen Zuständigkeiten durch Einflussmöglichkeiten in der Landesgesellschaft sowie in den angedachten Tochtergesellschaften gewahrt werden.

In dem Gesetzesentwurf ist z.B. nicht ausreichend dargelegt, weshalb in der Muttergesellschaft über den Landesanteil von 51 % hinaus, das Land über die Beteiligung der Landesbehörde HessenMobil (7 %) und der landeseigenen Hessischen Landesbahn (7%) mit 65 % fast eine Zwei-Drittel-Mehrheit besitzen soll. Um die kommunalen Einflussmöglichkeiten insbesondere der ÖPNV-Aufgabenträger nicht nur in den Tochtergesellschaften zu wahren, sondern auch in der Muttergesellschaft angemessen zu berücksichtigen, kann das aus Sicht der Stadt Frankfurt am Main nicht akzeptiert werden. Diese Aufteilung sollte dringend zu Gunsten der kommunalen Anteilseigner geändert werden.

Darüber hinaus schlagen wir vor, sollte dem Entwurf gefolgt werden, den § 6 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes so zu fassen, dass die Tochtergesellschaften NICHT im mehrheitlichen Anteilseigentum des Landes stehen müssen. Vielmehr sollten die vom Projekt konkret betroffenen Gebietskörperschaften Mehrheitseigner sein.

Zusätzlich sind durch die Gestaltung des jeweiligen Projektgesellschaftsvertrags die Einflussmöglichkeiten konkret von einem Vorhaben betroffener Kommunen sicherzustellen. Bei Angelegenheiten, die die hoheitlichen Rechte einer Gesellschafterin (d. h. einer Kommune) betreffen, darf nicht gegen deren Votum – auch nicht durch qualifizierte Mehrheitsentscheidungen – entschieden werden. Eine solche Klausel sieht etwa der Gesellschaftsvertrag der RTW GmbH in seinem § 9 Abs. 3 bereits vor.

Überdies bedarf es einer fundierten juristischen Prüfung, ob durch die Beteiligung der Hessische Landesbahn GmbH (HLB) gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 des Gesetzesentwurfs wettbewerbsrechtliche Probleme auftreten können, wenn bzw. weil die HLB bzw. ihre Konzerntöchter an künftigen Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen teilnehmen.

Darüber hinaus sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass Kommunale Gebietskörperschaften, die – auch gemeinsam – ein Infrastrukturprojekt in Eigenregie durchführen wollen, dies auch Kraft ihrer Zuständigkeit entscheiden können.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Majer
(Stadtrat)

Kopie:

1. Hauptamt und Stadtmarketing, 09.11.1 (mail.staedtetag@stadt-frankfurt.de)
2. RTW GmbH
3. traffiQ
4. VGF (NBG)

Kreis Offenbach · Postfach 12 65 · 63112 Dietzenbach

An den
Hessischen Landtag

Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Der Kreisausschuss

Fachdienst:
FD 63.2 - Bauaufsicht besondere
Bauvorhaben
Ansprechpartner/in:
Herr Brehm
Raum:
3.D.27
Telefon:
06074-8180-4342
Telefax:
06074-8180-4932
E-Mail:
m.brehm@kreis-offenbach.de
Zeichen:
63-87
Datum:
.20.06.2022

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Aktenzeichen: I 2.4

Gesetzentwurf der FDP „Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hess. Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz – HSchInfrastrGG)

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zum Gesetzesentwurf der Fraktion der Freien Demokraten - Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesetz – HschInfrastrGG) – Drucks. 20/8126 – durch den Hessischen Landtag, wird vom Kreis Offenbach wie folgt Stellung genommen:

Der Gesetzesentwurf ist deutlich angelehnt an das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz - InfrGG) des Bundes.

Anders als dieses benennt es jedoch im Rahmen der Aufgabenübertragung nicht die gesetzlichen Grundlagen, aus denen sich eine Zuständigkeit des Landes ergibt.

Im Rahmen des InfrGG war der Bund Alleingeschafter, hier werden auch weitere Akteure zu Gesellschaftern bestimmt, namentlich die Aufgabenträger nach dem ÖPNV-Gesetz und deren Nahverkehrsorganisationen sowie die HLB und Hessen Mobil.

Das Gesetz ist unseres Erachtens, mit Blick auf die Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger, in deren Rechte durch die gesetzlich geregelte Gesellschafterstellung eingegriffen wird, nicht konkret genug.

Grundsätzlich scheint die Schaffung einer Organisationsstruktur im „Bereich Schiene“ analog zu der vorhandenen im „Bereich Straße“ (Autobahn GmbH / Hessen Mobil) denkbar und könnte positiv bewertet werden.

Die absehbar entstehende Konkurrenzsituation zu den vorhandenen Verkehrsverbänden ist im Hinblick auf Zuständigkeiten klar zu regeln.

Die zitierte „Vorbildfunktion“ der RTW GmbH kann nur bedingt gelten, da diese für ein konkret definiertes, räumlich begrenztes und singuläres Projekt gegründet wurde. Eine hessenweit agierende Schieneninfrastrukturgesellschaft setzt auch entsprechende Personal- und Finanzausstattung voraus.

Zu den einzelnen Paragraphen die folgenden ergänzenden Hinweise:

- **§ 3 Abs. 3:** Wieso bedarf nicht auch der Gesellschaftsvertrag an sich und nur die Änderung der Zustimmung des Landtags?
- **§ 6 Abs. 1:** soll wohl auch Grundlage für eine mögliche Beleihung durch die einzelnen Aufgabenträger sein, vgl. Gesetzesbegründung. Aus dem Gesetzeswortlaut selbst ergibt sich das nicht hinreichend und sollte daher ergänzt werden.
- **§ 6 Abs. 1 S. 3:** grammatikalisch mit Blick auf den in Bezug genommenen Satz 2 falsch formuliert.
- **§ 6 Abs. 1 S. 4:** Was ist damit gemeint? Die Gesellschafter sind nicht „Dritte“. Umformulierung sinnvoll. Gemeint ist wohl (siehe Gesetzesbegründung), dass nur die direkt von der Planung betroffenen Kommunen auch Gesellschafter der Planungsgesellschaft werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Eva-Maria Schumacher
Fachdienstleitung

**Stellungnahme
zum Gesetzentwurf
der Fraktion der FDP im Hessischen Landtag
für ein Gesetz zur Gründung der Hessischen
Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz)**

Landtagsdrucksache 20/8126

20.06.2022

Zusammenfassung

1 Um Mobilitätsangebote für Personen- und Güterverkehre zu verbessern und so den
2 Wirtschaftsstandort Hessen attraktiver zu machen, muss die Schieneninfrastruktur
3 deutlich ausgeweitet und modernisiert werden. Dazu müssen die Planungen und
4 Genehmigungen sowie der Bau von Schieneninfrastruktur beschleunigt werden.

5 Die Errichtung einer hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft kann, wie im
6 Gesetzentwurf vorgeschlagen, dazu beitragen, die oben genannten Ziele zu erreichen.
7 Allerdings stellen sich praktische Umsetzungsfragen, die gründlich beraten werden
8 sollten: (1) Die aufgrund der Gesellschafterstruktur zu erwartende Interessenvielfalt
9 innerhalb der Schieneninfrastrukturgesellschaft darf nicht dazu führen, dass Vorhaben
10 blockiert werden. (2) Um personelle Ressourcen und Know-How zu sichern und
11 vorhabenbezogen einzusetzen, kann eine Schieneninfrastrukturgesellschaft in Form
12 einer Holding geeignet sein, jedoch fragt sich, ob es zwingend eine Holding sein muss.
13 (3) Mangels landeseigener Infrastruktur müssten Aufgaben zur Betreuung etwa von
14 kommunaler Schieneninfrastruktur der Schieneninfrastrukturgesellschaft übertragen
15 werden.

16 **1. Sachverhalt**

17 Im Jahr 2008 wurde die RTW Planungsgesellschaft mbH als Projektgesellschaft
18 gegründet. Geschäftsgegenstand ist die planerische Vorbereitung des Vorhabens
19 "Regionaltangente West", konkret: - Vorbereitung und Ausschreibung von
20 Planungsleistungen, - Steuerung der Planungsleistungen, - Koordinierung der
21 Prozesse für die beteiligten Aufgabenträger, - Erarbeitung der Grundlagen für die
22 Herbeiführung der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse durch die betroffenen
23 Aufgabenträger.

24 Mit dem Vorhaben Regionaltangente West wird eine regionale Stadtbahnverbindung
25 im östlichen Rhein-Main-Gebiet zwischen dem Hochtaunuskreis (Bad Homburg,
26 Oberursel und Steinbach), dem Main-Taunus-Kreis (Eschborn und Sulzbach),
27 Frankfurt Höchst, dem Flughafen Frankfurt am Main und dem Kreis Offenbach (Neu-
28 Isenburg und Dreieich) geschaffen, bei der Teile des bestehenden
29 Regionalschienennetzes ergänzt werden durch Stadtbahnabschnitte und dadurch eine
30 zusammenhängende Verbindung erreicht wird.

31 Gesellschafter der RTW Planungsgesellschaft sind das Land Hessen, der RMV sowie
32 die von der Errichtung der Schieneninfrastrukturmaßnahme unmittelbar betroffenen
33 Städte und Kreise, durch deren Gebiete die Trasse verläuft.

34 Mit dem Gesetzesvorhaben soll nach dem Vorbild der RTW Planungsgesellschaft mbH
35 eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft in der Rechtsform einer GmbH als
36 Holding-Gesellschaft gegründet werden, die mit der Planung, der Ausführung, der
37 Erhaltung und der Finanzierung von neuen landeseigenen
38 Schieneninfrastrukturprojekten beauftragt wird. An der Gesellschaft sollen das Land
39 Hessen mit 51 %, die zwei hessischen Verkehrsverbünde mit insgesamt 7 %, die
40 Hessische Landesbahn mit 7 %, Hessen Mobil mit 7 %, die kreisfreien Städte in
41 Hessen mit insgesamt 7 %, die Sonderstatusstädte in Hessen mit insgesamt 7 % und
42 die hessischen Landkreise mit insgesamt 7 % der Gesellschaftsanteile beteiligt
43 werden.

44 **2. Bewertung**

45 Dem Gesetzentwurf der FDP-Landtagsfraktion liegt das richtige Ziel zugrunde,
46 Hessens Schieneninfrastruktur schneller und effektiver auszubauen und dann
47 effizienter zu unterhalten.

48 Das verfolgte Ziel teilt die VhU ausdrücklich. Um eine Verkehrsverlagerung sowohl im
49 Schienenpersonenverkehr, als auch im Schienengüterverkehr zu erreichen, muss das
50 Angebot qualitativ und quantitativ attraktiver und insgesamt zuverlässiger werden.
51 Hierzu ist die beschleunigte und effektive Schaffung sowie Unterhaltung der
52 entsprechenden Gleise, Bahnhöfe, Stellwerke, Weichen etc. notwendige
53 Voraussetzung. Der dringend erforderliche Ausbau der Schieneninfrastruktur ist eine
54 Priorität in der Verkehrspolitik.

55 Die VhU teilt die Auffassung, dass die RTW über eine erfahrene, praxiserprobte
56 Geschäftsführung und geeignetes personelles Know-How verfügt, um
57 Schieneninfrastrukturprojekte zu planen und umzusetzen. Richtig ist daher die
58 Überlegung, diese wertvollen Ressourcen auch für weitere Vorhaben, nicht nur im
59 Süden und Osten des Rhein-Main-Gebiets, einzusetzen.

60 Aus Sicht der VhU kann die Errichtung einer Schieneninfrastrukturgesellschaft in der
61 vorgeschlagenen Form durchaus dazu beitragen, das verfolgte Ziel zu erreichen.
62 Fragestellungen ergeben sich allerdings mit Blick auf die vorgesehene
63 Gesellschafterstruktur und die damit einhergehenden, vielfältigen Interessenlagen der
64 die Gesellschaft tragenden Gesellschafter. Diese Interessenvielfalt darf nicht zu einer
65 Blockade oder Verschleppung von Vorhaben führen – beispielsweise dann, wenn
66 Gesellschafter der Holding von einem Projekt selbst nicht direkt profitieren, weil sie
67 räumlich weit entfernt sind.

68

69 **Gemeinsam getragenes Infrastrukturprojekt**

70 Der große Vorteil der RTW Planungs-GmbH ist der Umstand, dass sie die Interessen
71 sämtlicher, unmittelbar von einem konkreten Schieneninfrastrukturprojekt betroffener
72 Akteure unter ihrem Dach bündelt und in Einklang bringt. Die Gesellschafter verfolgen
73 das Ziel der Schaffung von Schieneninfrastruktur innerhalb ihrer eigenen
74 Gemarkungen zu ihren Vorstellungen und zu ihrem eigenen Nutzen, nämlich der
75 schienenverkehrlichen Anbindung an das Liniennetz des Rhein-Main-Gebiets. Das
76 Projekt der RTW wird von einer gemeinsamen Intension der Gesellschafter getragen.
77 Das führt zu effektiven und effizienten Verfahrensabläufen, schnellen und
78 gemeinsame getragenen Entscheidungen und Umsetzungsmaßnahmen innerhalb der
79 Gesellschaft.

80 Bei der im Gesetzentwurf vorgesehenen Errichtung einer Hessischen
81 Schieneninfrastrukturgesellschaft fehlt es im Gegensatz zur RTW bislang an einem
82 gemeinsamen, konkreten Projekt, hinter dem sich die Gesellschafter mit einer klaren
83 Zielsetzung und einer gemeinsamen Intension versammeln können. Es könnte die
84 Gefahr bestehen, dass die Interessen der Gesellschafter schon bei der Auswahl von
85 zu planenden Vorhaben divergieren werden. Bei der Umsetzung von einzelnen
86 Vorhaben müssten auch diejenigen Gesellschafter, die nicht unmittelbar betroffen
87 sind, aus Überzeugung und mit voller Unterstützung mitarbeiten.

88 Impulse für die Entwicklung von Infrastrukturmaßnahmen sollten aus den sie
89 unmittelbar berührenden Gebietskörperschaften, von den Verkehrsverbänden oder
90 vom Land Hessen kommen, an denen es dann liegt, ggfls. über eine entsprechende
91 Planungsgesellschaft nach dem Vorbild der RTW GmbH, die politische und
92 planerische Umsetzung zu gestalten und zwar mit denjenigen, die das Ziel teilen und
93 ein gemeinsames Interesse haben.

94 Bei der Koordinierung kann und sollte das Land unterstützend tätig werden.

95 **Holdingstruktur zur Know-How Sicherung**

96 Sofern nach dem Gesetzentwurf die Hessische Schieneninfrastrukturgesellschaft als
97 Holding für einzelne, auf konkrete Schieneninfrastrukturprojekte errichtete
98 Tochtergesellschaften errichtet werden soll, hält die VhU dies für geeignet, um
99 personelle Ressourcen zu bündeln und Know-How zu sichern und vorhabenbezogen
100 einzusetzen.

101 Unklar ist allerdings, welche konkrete Aufgabe die Holding darüber hinaus
102 übernehmen kann, wenn der im Gesetzentwurf vorgesehene Gegenstand der
103 Gesellschaft, nämlich Hessens Schieneninfrastruktur schneller und effektiver
104 auszubauen und effizienter zu unterhalten, von einer vorhabenspezifischen
105 Tochtergesellschaft ausgeführt wird. Es stellt sich die Frage, ob eine Holdingstruktur
106 wirklich schon die optimale Gliederung darstellt?

107

108 **Keine landeseigene Schieneninfrastruktur**

109 Das Land Hessen hält keine eigene Schieneninfrastruktur. Von dem ca. 2800 km
110 langen Schienennetz in Hessen, sind 2400 Kilometer bundeseigene
111 Schieneninfrastruktur und 400 Kilometer Schienenwege stehen in kommunalem
112 Besitz. Eine hessische Infrastrukturgesellschaft, die neben dem Neubau ja auch
113 Schieneninfrastruktur betreuen soll, wäre daher für dieses Geschäftsfeld der
114 Betreuung bestehender Strecken darauf angewiesen, dass ihr entsprechende
115 Aufgaben, vornehmlich aus den Kommunen mit eigener Schieneninfrastruktur,
116 übertragen werden.

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.
Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik
Tobias Grün, Referent für Verkehrs- und Logistikpolitik
Telefon: 069 95808-223
Mobil: 0173 7803148
E-Mail: TGruen@vhu.de
www.vhu.de

Eisert, Martina (HLT)

Betreff:

WG: Pro Bahn & Bus - Stellungnahme zum FDP-Gesetzesentwurf
 "Schnelle Schiene..." - 20/8126 - Endfassung

Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V.

zum Gesetzentwurf

**Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für
 Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))
 – Drucks. 20/8126 –**

1. Die Formulierung „Schnelle Schiene“ im Titel des Gesetzesentwurfs weckt Hoffnungen auf eine tatsächliche Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren.
 Im Gesetzestextentwurf selbst wird jedoch lediglich die Gründung einer bzw. weiterer Gesellschaften als zusätzliche Akteure in dem ohnedies schwer übersichtlichen Gefüge der Beteiligten vorgeschlagen, ohne die Beseitigung der eigentlichen Projekthemmnisse darzustellen. Zur Vermeidung eines Etikettenschwindels ist daher zwingend ergänzend zu belegen, in welcher Weise die zur Gründung vorgeschlagenen Gesellschaft(en) selbst bzw. die Landespolitik durch konkrete Vorgaben zu einer solchen, zweifellos erwünschten Verfahrensbeschleunigung beitragen werden.

2. Seit Jahrzehnten ist in der Fachwelt klar, dass jegliche Entwicklung der Infrastrukturen an zuvor aufzustellende Konzepte zur stufenweisen Verbesserung der Fahrplangefüge zu koppeln sind. Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur, nicht umgekehrt!
 Doch Infrastrukturen müssen flexibel sein, müssen nötige Änderungen im Raum-Zeit-Gefüge eines Fahrplans konfliktarm abbilden können, so dass es einer deutlichen besseren Infrastrukturausstattung bedarf (Gleise, Bahnsteige, höhenfreie Verzweigungen, Einrichtungen zur betrieblichen Behandlung, Reserveflächen usw.).
 Das Wesen eines Integralen Taktfahrplans (ITF – aktuell als „Deutschland-Takt“ vermarktet) wurde leider vom Bund noch vom Land, den Verbänden oder der Infrastruktur- bzw. Verkehrsunternehmen der Öffentlichkeit gegenüber auch nur halbwegs vermittelt.
 Die Politik hat es daher mit der absurden Situation zu tun, über Strukturen befinden zu müssen, deren eigentliche Aufgaben in Bezug auf Fahrplanverbesserungen und Investitionsmittellenkung nur die Wenigsten wirklich verstanden haben.
 Bevor also schon wieder neue Organisationsstrukturen geschaffen werden sollen, wäre es weit nötiger, die eigentlichen Zukunftsaufgaben zu begreifen bzw. die Hemmnisse bei deren Teilumsetzungen klar zu benennen.

3. Die Rolle der Landesplanung bzw. von Institutionen wie der Region FrankfurtRheinMain als bloße Zaungäste, die mit gebundenen Händen einer der ÖV-Verbesserung völlig kontraproduktiven Flächen“vermarktung“ durch nicht ans Gemeinwohl gebundene Einzelakteure (z.B. DB Imm) tatenlos zuschauen müssen, kennzeichnet den dringenden Reformbedarf überkommener Entscheidungsprozesse.

Es ist ein Skandal, dass rund um Autobahnen (40m) bzw. Bundesstraßen (20m) per Gesetz jegliche Bauvorhaben unter Vorbehalt stehen, dass jedoch ähnliche Schutzzonen rund um Eisenbahntrassen nicht bestehen – bzw. die DB oder andere Eigentümer ohne jede taugliche Prüfung auf künftige Schienenverkehrsbelange gewidmete Flächen für andere Flächennutzungen freigeben und damit im Einzelfall die Schienennetz- bzw. Fahrplanentwicklung konterkarieren bzw. gar dauerhaft verhindern.

Seit Jahren überfällig ist der Aufbau bzw. die kontinuierliche Pflege eines landesweiten Katasters, das die kritischen Stellen der Netzentwicklung (Zusatzgleise, zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken, Zusatzbahnsteige nebst Zuwegungen, Umbau höhengleicher Verzweigungen auf höhenfrei, Abstellmöglichkeiten, Anlagen zur Elektrifizierung usw.) rechtzeitig benennt und damit die Informationsbasis bildet, um entsprechende Maßnahmen zur Flächensicherung rechtswirksam einleiten zu können.

4. Wer formuliert die verkehrspolitischen Aufträge für diese Gesellschaft bzw. ihre Tochtergesellschaften?
Die Landespolitik nach Tageslaune? Die Zufallsmehrheiten in kommunalen Parlamenten, die die Tragweite solcher Einzelentscheidungen erfahrungsgemäß selten im Gesamtzusammenhang überblicken?
Ohne klar formulierte Aufträge ist eine zusätzliche Akteursebene – noch dazu mit äußerst begrenztem inhaltlichen Zuständigkeitsbereich auf wenige Netzteile unter Außenvorlassung des DB-Netzes – wenig sinnvoll.

5. Zitat aus Gesetzentwurf (Abschnitt „A. Problem“
„Dieses allgemeine Defizit an ausgebauter und neuer Schieneninfrastruktur hemmt die Entwicklung des Landes. Dies erschwert die Entstehung neuer Baugebiete in den Ballungsräumen, (...)“
Aktuelles Negativ-Beispiel ist die irrationale Entscheidung des RP Darmstadt zur Fehlplanung einer Bahnsteigmodernisierung in Wiesbaden-Erbenheim!
Obwohl allen Beteiligten seit Jahren bekannt ist, dass es hier einen absehbaren Ausbaubedarf gibt, obwohl es dafür eine weiterhin gewidmete zweite Gleisachse bereits existiert, obwohl der Bedarf in Bezug auf die Ansiedlung des Bundeskriminalamtes in unmittelbarer Nähe zur Trasse der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen klar war, beharrt die DB auf die Umsetzung einer nicht aufwärtskompatiblen Murks-Planung, die in der Station Erbenheim (ehemaliger Bahnhof) die Option auf die Wiedereinrichtung einer dortigen Zweigleisigkeit mit Wiedereinrichtung der Möglichkeit für Zugkreuzungen unnötig erschwert bzw. in Bezug auf die dafür geforderte NKU-Rechnung gar verunmöglicht.
An solchen konkreten Fehlleistungen überkommener Planungs(verhinderungs)kultur ist abschätzbar, dass und warum die Dysfunktionalität der bisherigen Planungspraxis auf Dauer immer absurder wird. Erst wird auf Steuerzahlers Kosten gebaut, um es dann kurze Zeit später wieder abreißen bzw. umbauen zu können.
Das ist das genaue Gegenteil von Verkehrswende! Und das ist nur ein Beispiel von vielen.

6. Zitat: *„...positiven Erfahrungen und Erfolge“ der RTW-Gesellschaft“*
Was genau ist denn so positiv und was soll auf den stark erweiterten Aufgabenbereich quasi automatisch übertragbar sein, der sowohl räumlich als auf hinsichtlich der inhaltlichen Aufgaben ein deutlich anderes Aufgabenfeld haben wird?
Ob die bisherigen, vielfältigen Restriktionen unterworfenen Planungen der RTW-Gesellschaft tatsächlich ein so großer Erfolg werden, kann man erst wissen, wenn die Züge fahren. Inhaltlich gibt es diesbezüglich berechnete Zweifel. Eine Planungszeit von 10 Jahren ist wohl kaum als Erfolg zu

feiern. Eine privatrechtliche Gesellschaft kann ferner ruhig vor sich hin arbeiten, denn bei einer GmbH ist man Außenstehenden keine Rede und Antwort schuldig. Genau so, wie der RMV, der dies seit Jahren leider vorlebt.

Die im Gesetzestextentwurf schon quantitativ auffällige Lobhudelei auf die RTW-Gesellschaft hat in einem Gesetzesentwurf unseres Erachtens nach nichts zu suchen.

7. Zu Abschnitt E: „*Finanzielle Auswirkungen*“

Eine Planungsgesellschaft, die die objektiven Mängel bisheriger Planungs(behinderungs)praxis tatsächlich beseitigen soll, muss sich einen erheblichen Vorrat an Daten und Wissen erarbeiten und proaktiv agieren. Aus diesem Grund ist über die konkreten verkehrspolitischen Aufträge an eine solche Gesellschaft bzw. die daraus folgenden notwendigen Aufbau- und Fortschreibungstätigkeiten Klarheit zu schaffen.

Eine auf Billigbetrieb und lediglich auf Zuruf ausgerichtete Phantomstruktur lehnen wir grundsätzlich ab.

8. Die Verantwortungsverteilung mit kommunalen Stimmanteilen von nicht einmal 1% ist zu hinterfragen. Da die Verbünde stets und gerne ihre eigene Planungskompetenz hervorheben, sollten diese sich nicht nur formal sondern auch inhaltlich entsprechend stärker in einer solchen Planungsgesellschaft engagieren.

Wie soll mit Infrastruktur umgegangen werden, die sich bereits im "Landesbesitz/Kommunenbesitz" befindet (NE-Bahnen, Stadtbahnen)? Wird diese in die Gesellschaft überführt, wenn ja, wie? Was ist mit stillgelegten Strecken, ob reaktivierbar oder nicht? Der Umgang mit diesen Punkten wären eigentlich die Kernaufgaben einer Schieneninfrastrukturgesellschaft.

9. Das formulierte Ziel einer Entlastung der inhaltlich meist überforderten Kommunen wird begrüßt. Der Aufgabenbereich gerade bei Streckenreaktivierungen oder Ausbaumaßnahmen erstreckt sich jedoch vor Ort nicht nur auf die reine Schienenplanung und ergänzende Radwegeaspekte, sondern in der Praxis ebenso auf geänderte Straßen- bzw. Wegeführungen, die zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge erforderlich sind. Insofern geht es im Gesamtkontext auch um mit dem Bahnausbau in engem funktionalem Zusammenhang stehenden Neu- bzw. Umbau von Straßeninfrastruktur.

10. Um auf Augenhöhe mit der DB verhandeln zu können, müssten erhebliche Kompetenzen in der Bereichen Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr aufgebaut werden. Schon heute sind diese beim seit 1991/1995 arbeitenden RMV nur bruchstückhaft vorhanden.

Der Aufbau einer entsprechenden Wissens- und Argumentationsbasis erfordert einen nicht unerheblichen Aufwand. Andererseits ist es sinnarm, eine Landesgesellschaft zu etablieren, die sich im Alltagsbetrieb mangels eigener Kompetenzen dann doch wieder die Positionen von den DB-Bereichen in die Feder diktieren lassen muss.

Wir erwarten von Land eine klare Positionierung, wie eine solche Gesellschaft hinsichtlich ihres Wissens und ihrer darauf gegründeten Verhandlungsmacht aufgestellt sein soll.

11. Eine grundsätzlich wünschenswerte Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren darf nicht falsch angegangen werden.

Nicht ein Abbau von Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten mit dem Rasenmäher, sondern

im Gegenteil die frühzeitige Einbindung der Kundigen sind Voraussetzung für wirklich gute Planungen und die letztlich rechtssichere Umsetzung in den formalen Verfahren.

12. Wir erwarten eine frühzeitige Einbeziehung des Know-hows der Fahrgast- und Verkehrsverbände
Eine Reihe von Ziel- und Planungskonflikten wurde in der Vergangenheit durch eine viel zu späte oder gänzlich fehlende Beteiligung der im Wesentlichen ehrenamtlich organisierten Fahrgast- und Verkehrsverbände provoziert.
In Bezug auf eine neue Gesellschaft mit weitreichenden Planungsbefugnissen ist darzulegen, dass und wie eine frühzeitige bzw. kontinuierliche Beteiligung der Fachöffentlichkeit sichergestellt werden soll.

13. Eine mögliche offene Beteiligungsform gibt es längst, nämlich in Gestalt interaktiver Karten, wie sie zum Beispiel für die Beteiligung bei Nahverkehrsplänen erfolgreich Verwendung finden (siehe zuletzt Nahverkehrsplan für den Main-Kinzig-Kreis)
Aus unserer Sicht sollte es Ziel des Landes Hessen sein, solch ein Beteiligungsverfahren für die Weiterentwicklung des Deutschland-Taktes als Bundesmodellprojekt anzuregen und aktiv voranzutreiben! Dies könnte zugleich die Datenbasis bilden für einen regelmäßigen Schieneninfrastruktur- und Fahrplan-Zustandsbericht für ganz Hessen (incl. DB + NE), ergänzt um die längerfristigen Weiterentwicklungsperspektiven des Deutschland-Taktes.

14. Die eigentliche Ursache der bisher quälend langen Realisierungszeiträume von Schienenprojekten liegt in den ungünstigen bis kontraproduktiven Rahmenbedingungen sowie in einer Planungskultur, bei der jeder Akteur aus Eigeninteresse nichts macht und auf Initiativen anderer wartet.
Verantwortung-Mikado in Reinkultur („Wer sich zuerst bewegt hat verloren“ – und bleibt auf den Kosten sitzen).
Aus dem Gesetzentwurf geht nicht hervor, wie diese Hemmnisse künftig beseitigt werden sollen, wie also die Planungs- und Genehmigungsprozeduren ohne Abstriche an der Qualität und der Rechtssicherheit beschleunigt werden sollen. Ohne Ursachenbeseitigung wird es jedoch keine der versprochenen Projektfortschritte geben.
Insofern könnte eine Landesinfrastrukturgesellschaft nur dann den Schienennetzausbau wirklich flächendeckend vorantreiben, wenn zuvor die beschriebenen Selbstblockadememechanismen rasch und wirksam überwunden werden.

15. Eine Zuständigkeitsbeschränkung auf wenige landeseigene oder projektbezogen zu überplanende Infrastrukturen einzelner NE-Bahnen müsste dennoch die komplette Bandbreite der DB-Zuständigkeiten im Infrastrukturbereich (DB Netz, DB Station&Service, DB Energie) sowie hinsichtlich der Fahrplanentwicklung (DB Cargo, DB Regio, DB Fernverkehr) abdecken.
Im Koalitionsvertrag auf Bundesebene ist von der Absicht die Rede, die heutige DB Netz AG und DB Station und Service AG in eine neue „gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft“ zu überführen. Diese neue Gesellschaft soll ausdrücklich im Gesamtkonzern Deutsche Bahn AG verbleiben. Die DB-Infrastrukturunternehmen unterliegen aber bisher dem Grundsatz der politisch gewollten Gewinnmaximierung, obwohl sie zugleich Aufgaben der Daseinsvorsorge erfüllen müssten.
Mit welchem Auftrag sollte eine – zumindest gedanklich komplementär aufzustellende - Landesgesellschaft ausgestattet sein, die die auf Bundesebene beabsichtigten, aber noch keineswegs beschlossenen – geschweige denn in der Praxis bewährten - Umstrukturierungen auf der

Zuständigkeitsebene des Landes Hessen abbilden müsste?

Eine solche Landesgesellschaft kann nur dann effektiv arbeiten, wenn sie den ausdrücklichen politischen Auftrag hat, auch die sich überwiegend in DB-Eigentum befindlichen Infrastrukturanlagen zu betrachten, im Sinne aller drei Schienenverkehrsarten (SPFV, SPNV und SGV) zu beplanen und in ein schlüssiges, schrittweise umzusetzendes Fahrplan- und Infrastrukturkonzept einzubeziehen.

16. Die Schaffung einer neuen Planungsstruktur auf Landesebene kann ausschließlich dann zu Erfolgen

führen, wenn diese mit einem klaren Planungsauftrag für das gesamte Schienennetz ausgestattet wird, unabhängig von der augenblicklichen Eigentums- oder Nutzungssituation.

Ein solcher Planungsauftrag muss zwingend für eine flächendeckende Betrachtung der zu diskutierenden Netz- und Angebotserweiterungen sorgen. Die Planungsgesellschaft darf nicht auf externe Aufträge warten, sondern soll die Informations- und Entscheidungsbasis für spätere gezielte bausteinartige Teilprojekte proaktiv schaffen und insofern in bestehende Vorhaben für Flächenverkauf bzw. Entwidmungen steuernd eingreifen.

Ein leistungsfähiger, attraktiver Schienenverkehr benötigt zusätzliche Flächen! Diese Flächen sind rechtzeitig als solche zu erkennen und planerisch zum Zwecke des Bahnbetriebs rechtlich zu sichern. Die prinzipiell vorhandenen Instrumentarien wie Trassensicherung oder Flächenbevorratung sind endlich landesweit und rechtsverbindlich umzusetzen, unabhängig vom zufälligen Planungsstand einzelner konkreter Projekte.

Lauterbach, 30.06.2022

Inhaltliche Ansprechpartner

Christian Behrendt

Fahrgastverband Pro Bahn&Bus e.V.
Beisitzer im erweiterten Landesvorstand
Ressort Netz und Betrieb

Telefon: 06123 79 52 888
Mobil: 0151 172 111 56

Email: chh_behrendt@yahoo.com
Email: c_behrendt@t-online.de

Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.

Landesgeschäftsstelle Lauterbahn
(Nordbahnhof) Bahnhofstraße 102
36341 Lauterbach (Hessen)

www.probahnbus.de

Telefon (0 66 41) 6 27 27
Fax (0 66 41) 645 81 92

E-Mail: info@probahn-bus.org

Landesvorsitzender Stefan Sitzmann

HFK RECHTSANWÄLTE · Stephanstraße 3 · 60313 Frankfurt a. M.

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Herrn Vorsitzenden
Dr. Stefan Naas, MdL

Per E-Mail

Datum: 21. Juni 2022
Unser Zeichen: JS/JJ/TT
Ihr Zeichen: I 2.4

Telefon Nr.: (069) 97 58 22 - 156
E-Mail: stoye@hfk.de; jaeger@hfk.de

Geszentwurf zur Schnellen Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz [HSchInfrastrGG]) – Drs. 20/8126 Hier: **Stellungnahme für die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Einladung und die Gelegenheit, zum Gesetzesentwurf zur Gründung einer hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft (im Folgenden: HSchInfrastrGG-E) Stellung nehmen zu dürfen und dabei auf unsere Erfahrungen als Planungs-, Vergabe- und Baurechtsberater mit Schwerpunkt auf (Schienen-)Infrastrukturprojekten von Kommunen, Ländern und dem Bund zurückgreifen zu können.

Wir begrüßen den Gesetzesentwurf, da ein solches Gesetz den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land Hessen mithilfe einer öffentlich (überwiegend vom Land) getragenen – und mit hervorragender Fachexpertise ausgestatteten – Realisierungsgesellschaft beschleunigen kann. Den schützenswerten Belangen der betroffenen Gebietskörperschaften wird dabei durch das Konstrukt der für das konkrete Einzelvorhaben unter ihrer Beteiligung zu gründenden Projektgesellschaften (Tochtergesellschaften) angemessen Rechnung getragen. Verbesserungsbedarfe sehen wir allerdings im Detail, etwa in Bezug auf die Erweiterung des Aufgabenbereichs um urbane Seilbahnen.

HFK RECHTSANWÄLTE HEIERMANN FRANKE KNIPP UND PARTNER MB&B

FRANKFURT
PROF. HORST FRANKE
BERND KNIPP*
DR. JÖRG STOYE*
ARMIN HEISIEP*
PATRICIA SCHAUB*
DR. TILL KEMPER*
DR. MAXIMILIAN SCHULTE
MAX UNGERBERG
KRISTINA AUFFENBERG
TOBIAS BORSCHTEL
DR. JOHANNES JÄGER
THERESA VERFERS
ALEXANDER PRIEBE
JENNIFER KOPCO
HENDRIK KUJAWSKI
DR. JAKOB BRUGGER, RAK BOZEN

Stephanstraße 3 · 60313 Frankfurt a. M.
Tel. +49/69/975822-0
Fax +49/69/975822-225
frankfurt@hfk.de

BERLIN
ERNST WILHELM*
MICHAEL KÖHN, NOTAR*
DR. SEBASTIAN CONRAD*
THOMAS J. MICHALCZYK
DIETMAR HARTNICK
FRANZ-ULRICH KREMER
CHRISTINE MEYER
RICO SCHULZ
JÖRG D. RISCH
KATHARINA STICHT
DR. C. WOLFGANG VOGEL STAATSEKRETÄR A.D.

Knesebeckstraße 1 · 10623 Berlin
Tel. +49/30/318675-0
Fax +49/30/318675-29
berlin@hfk.de

MÜNCHEN
DR. CHRISTIAN NUNN*
DR. FLORIAN SCHRÄMMEL*
KAREN MITTERER
DR. FARDAD SHIRVANI
FRANZ-JOSEF KOCH
WOLFGANG HIERL
MICHAEL STEMMER
TIEMO SCHWARZ
DR. BERNHARD HARTL
MARTIN WODJANKA
GABRIELE KLINGER

Maximilianstraße 29 · 80539 München
Tel. +49/89/291930-0
Fax +49/89/291930-22
muenchen@hfk.de

HAMBURG
WULF CLAUSEN*
DR. THORSTEN BEHLE
DR. PHILIPP STEINWÄRDER
STEFAN SÖCHTIG
DR. JOACHIM WEGE
PROF. DR. HANS-ALBERT LENNARTZ**
JENS WÜSEKE
JASPER MORGENSTERN

Rathausmarkt 5 · 20095 Hamburg
Tel. +49/40/288095-30
Fax +49/40/288095-40
hamburg@hfk.de

DÜSSELDORF
DR. ALEXANDER ARNDT
CHRISTIAN SLOSSAREK
DR. PHILIPP RÜGEMER
MANUEL BAUMEISTER
MARKO HELDT
DR. DALINÇ DEREKÖY, LL.M.**

Königsallee 6-8 · 40212 Düsseldorf
Tel. +49/211/542165-0
Fax +49/211/542165-99
duesseldorf@hfk.de

STUTTGART
MANUEL NEUFELDT
DANIEL MOOSER
CHRISTIAN OPREA

Lautenschlagerstraße 22 · 70173 Stuttgart
Tel. +49/711/914359-00
Fax +49/711/914359-99
stuttgart@hfk.de

*Partner im Sinne des
Partnerschaftsgesellschaftsgesetzes
**of Counsel

IN KOOPERATION
WATT, TIEDER, HOFFAR & FITZGERALD L.L.P.,
McLean, Virginia, USA

www.hfk.de

Deutsche Bank AG
IBAN: DE04 5007 0024 0013 0369 00
BIC: DEUTDE33HAN

Hamburger Sparkasse AG
IBAN: DE87 2005 0550 1262 2002 96
BIC: HASPDE33HAN

USt-IdNr. DE 815812448

I. Zusammenfassung

- Der HSchInfrastrGG-E institutionalisiert mit der Weiterentwicklung der bisherigen Regionaltangente West (RTW) Planungsgesellschaft mbH (im Folgenden: RTW GmbH) das vor allem bei den Kommunen ad hoc für einzelne Schieneninfrastrukturprojekte zu beschaffende Personal samt seinen Praxiserfahrungen und seinem Fachwissen und macht es in der zu gründenden landesweit agierenden Realisierungsgesellschaft dauerhaft verfügbar.
- Für landeseigene Schieneninfrastrukturprojekte wird dieses Know-how unmittelbar durch das Gesetz auf die Muttergesellschaft übertragen. Für die (inter-)kommunalen Schieneninfrastrukturvorhaben beinhaltet der HSchInfrastrGG-E eine innovative Lösung, die den speziellen Charme des Gesetzesentwurfs ausmacht: Während die Planungshoheit und die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatus-Städte grundsätzlich unberührt bleibt, können auch originär kommunale Schieneninfrastrukturprojekte dieser Gesellschafter-Kommunen von der Beschleunigung bei der Realisierung profitieren. Über den Einsatz der hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft entscheidet aber der jeweilig zuständige Hoheitsträger selbst und völlig freiwillig. In diesem Falle gründen die betroffenen Gesellschafter-Kommunen eine passgenaue Tochtergesellschaft (zusammen mit) der HSchInfrastrG als Muttergesellschaft.
- Das Land Hessen ist auf der Ebene der Muttergesellschaft Mehrheitsgesellschafter und sichert damit die dauerhafte Existenz der Realisierungsgesellschaft und die ihr innewohnende Konzentration des Personals und Fachwissens. Die Vorhabenträgerschaft des jeweiligen Projektes ist hingegen bei der jeweils regionalspezifisch zu gründenden Tochtergesellschaft angesiedelt, während die operative Umsetzung der Planung, des Baus und des Betriebs der errichtenden Infrastruktur durch die Muttergesellschaft und dem in ihr konzentrierten Personal erfolgen. Durch diese gesellschaftsrechtliche Holdingstruktur ist insbesondere die Möglichkeit einer unmittelbaren In-house-Beauftragung der Realisierungsgesellschaft (Mutter) durch den jeweiligen Vorhabenträger (Tochter) gewährleistet. Daneben existieren jedenfalls auf Ebene der zur Projektrealisierung operativ tätigen Muttergesellschaft keine Zielkonflikte, sodass zumindest dort keine Streitigkeiten zwischen den Gesellschaftern und dadurch letztlich Verzögerungen entstehen dürften. Nachvollziehbare Partikularinteressen, z. B. einzelner Gesellschafter-Kommunen, können über die Gesellschafterstellung des jeweils zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgers in der Tochtergesellschaft vermittelt und vertreten werden.

- Verbesserungsbedarf sehen wir bei den folgenden Aspekten:
 - Wir schlagen eine Erweiterung der Aufgaben und des Gegenstandes der Muttergesellschaft (§§ 2 Abs. 1, 7 Abs. 1 HSchInfrastrGG-E) vor. Insbesondere sollten Bahnen besonderer Bauart (d. h. urbane Seilbahnen) aufgenommen werden. Urbane Seilbahnen können eine optimale Ergänzung zum klassischen ÖPNV sein, in Hessen besteht hieran aktuelles Interesse und das Regelungsregime für Planung, Bau und Betrieb einer Seilbahn ähnelt dem für schienengebundene Infrastrukturen, sodass von der vorhandenen Expertise der HSchInfrastrG ohne Weiteres profitiert werden kann.
 - Die Mehrheitsverhältnisse in den Tochtergesellschaften sollten individuell gestaltbar sein, d. h. auch die vom Projekt betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften bzw. ÖPNV-Aufgabenträger sollten als Gesellschafter die Mehrheit haben können, nicht zwingend – wie in § 6 Abs. 1 Satz 3 HSchInfrastrGG-E vorgesehen – stets die vom Land Hessen beherrschte Muttergesellschaft.
 - Fördermittel-/zuwendungsrechtlich ist es erforderlich, dass die Projektgesellschaften über die Inbetriebnahme der Infrastruktur hinaus Bestand haben, da bis zum Auslaufen der jeweils im Zuwendungsbescheid gesetzten Zweckbindungsfrist – regelmäßig 15 Jahre – die Infrastruktur im Eigentum der Projektgesellschaft stehen muss.

II. Im Einzelnen

1. Erweiterung des sachlichen Anwendungsbereichs auf andere Bahnen besonderer Bauart (inkl. urbane Seilbahnen)

Der Gesetzesentwurf sieht die Zusammenführung verschiedener Aufgabenfelder von Schieneninfrastrukturprojekten in der zu gründenden Muttergesellschaft vor (§ 1 Abs. 1 HSchInfrastrGG-E). In dem Zusammenhang schlagen wir die Erweiterung dieser sachlichen Zuständigkeit der Gesellschaft um weitere ÖPNV-Verkehrsmittel, insbesondere um urbane Seilbahnen, vor.

Der einzufügende § 1 Abs. 1 **Satz 3** HSchInfrastrGG-E sollte lauten:

„Schieneninfrastrukturprojekte im Sinne dieses Gesetzes sind Vorhaben von Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nichtbundeseigenen Eisenbahnen.“

Juristisch liegt dem die Erwägung zugrunde, dass auch für Seilbahnen die Förderfähigkeit gemäß der hessischen Verkehrsinfrastrukturförderung möglich ist. So gestattet § 3 Satz 1 Nr. 1 lit. a) des Mobilitätsfördergesetzes (MobFöG) ausdrücklich die Förderung von „Verkehrswege[n] der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, *einschließlich Seilbahnen*, und nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ (Herv. d. Verf.). Dieser Erweiterungsvorschlag des Anwendungsbereichs um Seilbahnen ist eine konsequente Fortsetzung der Erstreckung der Förderfähigkeit von Seilbahnen als ÖPNV-Vorhaben im ebenfalls um Seilbahnen erst vor wenigen Jahren erweiterte Bundes- und Landesrecht (vgl. Gesetzesentwurf der Fraktion der Freien Demokraten für ein Gesetz zur Änderung des Mobilitätsfördergesetzes, LT-Drs. 20/175).

Wir gehen fest davon aus, dass die Aufnahme von urbanen Seilbahnen in den Anwendungsbereich des HSchInfrastrGG-E zur praktischen Anwendung kommen und einen Mehrwert entfalten wird. Namentlich ist im Vergleich zu schienen- und straßengebundenen Verkehrsmitteln bei Seilbahnen der Ausstoß von Emissionen und der Verbrauch von Ressourcen (Energie, Fläche, Material) gering, zugleich sind die Sicherheit des Verkehrsmittels, die Verfügbarkeit und Taktung hoch und auch die Barrierefreiheit und der Komfort im Verkehrsmittel gewährleistet. Außerdem liegen die Planungs-, Bau- und Betriebskosten regelmäßig deutlich unter denen von klassischen schienengebundenen Verkehrsmitteln (vgl. eine Investitionskostenübersicht des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten 2018, S. 54 m. w. N., abrufbar unter https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/med/aktuell/leitfaden_urbane_seilbahnen_in_bayern.pdf).

Vor diesem Hintergrund wurde der Bau von urbanen Seilbahnen in Hessen in jüngerer Zeit bekanntlich mehrfach angestoßen, und zwar von Akteuren der Landes- und Kommunalpolitik (etwa

vom Regionalverband Frankfurt RheinMain für eine urbane Seilbahn innerhalb der Stadt Frankfurt am Main) oder der Wissenschaft und Forschung (so von der Hochschule Darmstadt). Auch seitens kleinerer Kommunen, für die der Aufbau entsprechenden Personals und Know-hows in einer eigenen kommunalen Planungsgesellschaft – bar der Frage der ÖPNV-Aufgabenträgerstellung – kaum zu stemmen wäre, wurden derartige Vorschläge in jüngerer Zeit gemacht. Die Gemeinde Schmitten im Taunus brachte etwa eine über den Taunuskamm in Richtung Frankfurt am Main führende Seilbahn als Idee in die öffentliche Debatte ein, um die verkehrliche Anbindung der – selbst von einem künftigen Ausbau der Schieneninfrastruktur in Hessen aus rein geografischen Gründen kaum profitierenden – Hintertaunuskommunen an den Vordertaunus zu verbessern.

Urbane Seilbahnprojekte finden nicht nur in den bekannten und vielzitierten Orten La Paz (Bolivien) oder Portland (Oregon) statt. Jüngst wurde in Paris mit der Realisierung des urbanen ÖPNV-Seilbahnprojekts „Câble 1“ begonnen, zu dem zwar bislang keine Presseberichterstattung in Deutschland erfolgte, es aber in Europa im Übrigen Aufmerksamkeit erhielt (siehe nur <https://www.euronews.com/next/2022/02/07/paris-reveals-a-new-cable-car-for-commuters-that-could-be-running-by-2025>).

Auch aus fachplanungsrechtlicher Sicht bietet sich eine Erweiterung des Aufgabenbereichs der hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft auf Seilbahnen an. Eine einheitliche Umsetzung des Europarechts hinsichtlich der nationalen Ausgestaltung der Zulassungs- und Genehmigungsverfahren für Seilbahnen (Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2000/9/EG [Seilbahnrichtlinie]) hat in Deutschland wegen der föderalen Gliederung nicht stattgefunden. Einige Länder – so das Land Hessen mit dem Hessischen Seilbahngesetz (HSeilbG) – haben eigene Landesseilbahngesetze erlassen. Derweil haben andere Länder – wie der Freistaat Bayern mit dem Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG) – die beiden technisch ohnehin verwandten Materien sogar in einem Gesetz zusammengefasst.

In Hessen unterliegen Seilbahnen – ganz wie die dem Personal der zu gründenden hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft vertrauten Projekte im Eisenbahn- und Personenbeförderungsrecht – der Planfeststellung gemäß §§ 72 bis 78 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG) i. V. m. § 4 Abs. 1 HSeilbG. Diese Erfahrungswerte und das Fachwissen im Umgang mit den weitaus komplexeren Planfeststellungen der schienengebundenen Infrastruktur können ohne Weiteres für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren nach dem HSeilbG fruchtbar gemacht werden.

Letztlich sind namentlich dieselben Tatsachen und Sachverhalte, d. h. die örtlichen Rahmenbedingungen für die Trassenführung oder die existierenden städtebaulichen Konzepte und Kontexte der betroffenen Kommunen, zu berücksichtigen. Insbesondere im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 25 Abs. 3 HVwVfG und

Anhörungsverfahren nach §§ 72 ff. HVwVfG) ist ein sensibler, pragmatischer und rechtssicherer Umgang mit persönlichen wie institutionellen Betroffenheiten – vor allem in puncto vorhandener Wohnbebauung in dichtbesiedelten Gebieten wie dem Rhein-Main-Gebiet – und damit verbundener Konfliktpotenziale zu wählen. Dafür verfügt die HSchInfrastrG über gewachsene Strukturen und Erfahrungen durch die unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitte der RTW. Explizit umfasst dies Kenntnis über Entscheidungsprozesse bei den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden, insbesondere dem zuständigen Regierungspräsidium Darmstadt.

Auch materiell ergeben sich große Schnittmengen zu Planfeststellungsverfahren nach dem Eisenbahn- und Personenbeförderungsrecht. So ist ebenfalls eine Planrechtfertigung erforderlich, ähnliche materielle Vorschriften sind einzuhalten und dem Abwägungsgebot ist gleichermaßen Rechnung zu tragen. Dadurch werden im Seilbahnrecht letztlich dieselben Punkte relevant wie bei Schienenbauprojekten. Dies umfasst explizit auch die Berücksichtigung überörtlicher oder anderer Planungen (auch anderer nicht am Vorhaben selbst beteiligter, aber von den Auswirkungen durchaus betroffener Kommunen), das Natur- und Artenschutzrecht samt CEF-Maßnahmen, Fragen des Forstrechts wie Waldumwandlungen oder das Immissionsschutzrecht mit Fragen zu Lärm- oder Verschattungsbelastungen (vgl. zum Ganzen nur *Stenneken/Neumann*, Urbane Seilbahnen als Gegenstand des Planfeststellungsrechts, DÖV 2016, S. 419 [422]).

2. Keine Anteilsmehrheit der Mutter- an der Tochtergesellschaft erforderlich bei kommunalen Projekten

Nach der Konzeption des HSchInfrastrGG-E trägt das Land Hessen als Mehrheitsgesellschafter die finanzielle und organisatorische Hauptlast an der – in der Rechtsform einer GmbH zu gründenden – Muttergesellschaft.

Hierin liegt aus unserer Sicht ein starkes politisches Signal an die planungs- und bauwilligen kommunalen Gebietskörperschaften. Denn das Land Hessen sagt nichts weniger zu, als Garant für den dauerhaften Betrieb der hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft zu sein und ihre Existenz auch und gerade dafür zu sichern, dass sie von den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern genutzt werden kann.

Auf der Ebene der Projektgesellschaften bedarf es hingegen bei der Umsetzung derartiger kommunaler Vorhaben einer Änderung des vorliegenden HSchInfrastrGG-E. Die Vorschrift des § 6 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzesentwurfs geht bislang davon aus, dass die Projektgesellschaften zwingend im Mehrheitsanteileigentum der Muttergesellschaft stehen müssen. Dies ist zur Wahrung der kommunalen Interessen zu ändern. Die Tochtergesellschaften sollten nicht per se im (unveräußerlichen) mehrheitlichen Anteileigentum der vom Land beherrschten Muttergesellschaft stehen. Von einem Schieneninfrastrukturprojekt, das (zumindest auch) in kommunaler Planungs-

hoheit und Trägerschaft steht, sollten die betroffenen Gebietskörperschaften Mehrheitseigner sein können.

Der zu ändernde § 6 Abs. 1 Satz 3 HSchInfrastrGG-E sollte mithin lauten:

„Tochtergesellschaften können, soweit es sich nicht um eine für ein landeseigenes Schieneninfrastrukturprojekt gegründete handelt, im Mehrheitseigentum der kommunalen Gebietskörperschaften im Sinne von § 2 Absatz 2 stehen.“

3. Zuwendungs-/fördermittelrechtliches Erfordernis: Dauerhafte Existenz der Projektgesellschaften

Aus zuwendungsrechtlicher Perspektive sollte in der Gesetzesbegründung vermerkt und in den jeweiligen Gesellschaftsvertrag aufgenommen werden, dass die Tochtergesellschaft keine „gewöhnliche“ Projektgesellschaft ist, die nach Fertigstellung des Baus bzw. zur Inbetriebnahme der Infrastruktur liquidiert wird.

Es bietet sich die folgende Formulierung als Ergänzung der Begründung zu § 6 Abs. 1 HSchInfrastrGG-E an:

„Die Projektgesellschaften bleiben mindestens bis zum Ablauf der jeweiligen, vom Fördermittelgeber in dem betreffenden Zuwendungsbescheid gesetzten, Zweckbindungsfrist bestehen. Die Projektgesellschaften enthalten sich innerhalb dieser Frist jeder Verfügung über die geförderte Schieneninfrastruktur, veräußern insbesondere nicht das Eigentum hieran an einen Dritten, um sich keiner etwaigen Rückforderung geleisteter Fördermittel zu versehen.“

Dieser Änderungsvorschlag basiert auf den folgenden Erwägungen:

Die Rechtsgrundlagen für die Zuwendungen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung finden sich in bundes- und landesrechtlichen Vorschriften, etwa im MobFöG. Für die Gewährung der Zuwendungen, den Nachweis ihrer Verwendung und die Prüfung der Verwendungsnachweise gilt einheitlich die hessische Landeshaushaltsordnung (LHO). Ferner gelten die vorläufigen Verwaltungsvorschriften (VV zu § 44 LHO) und das jeweils gültige Haushaltsgesetz des Landes Hessen sowie die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) – Anlage 2 zu den VV zu § 44 LHO.

Die ANBest-P schreiben in Nr. 4.1 vor, dass der Zuwendungsempfänger über Gegenstände, die zur Erfüllung des Zuwendungszweckes erworben oder hergestellt werden, vor Ablauf der im

Zuwendungsbescheid festgelegten zeitlichen Bindung nicht verfügen darf. Im Rahmen der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV sind dies in der Regel 15 Jahre (siehe Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz – Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr [ÖPNV] – April 2021, C I. 4).

Dies bedeutet, dass das Eigentum an der ortsfesten Infrastruktur grundsätzlich bis zum Ablauf der Zweckbindungsfrist beim Fördermittelnehmer, d. h. der Tochtergesellschaft als Vorhabenträgerin, verbleiben muss und mithin – jedenfalls bei fehlender Erlaubnis des Fördermittelgebers – erst danach auf einen anderen Infrastrukturbetreiber übertragen werden darf.

Stellt sich namentlich bei einer späteren Überprüfung des Fördermittelgebers heraus, dass eine oder mehrere Bewilligungsvoraussetzungen ganz oder teilweise nicht (mehr) vorliegen, kann der Zuwendungsbescheid ganz oder teilweise aufgehoben werden. Die Rücknahme bzw. der Widerruf richten sich dann nach §§ 48 ff. HVwVfG, wobei im Rahmen der Ermessensausübung freilich die Besonderheiten des Einzelfalles (u. a. die bisherige Zeitdauer der zweckentsprechenden Verwendung) sowie die Interessen des Zuwendungsempfängers und die öffentlichen Interessen gleichermaßen zu berücksichtigen wären (Nr. 8 VV zu § 44 LHO). Um jegliche Unklarheiten über die Bedeutung der im HSchInfrastrGG-E wie der Begründung als Projektgesellschaften bezeichneten Tochtergesellschaften des Gesetzesanwenders präventiv zu beseitigen, sollte auf die fördermittelrechtlichen Anforderungen hingewiesen werden.

4. Vergabe-, planungs- und kommunalrechtliche Aspekte des HSchInfrastrGG-E

Abschließend sind an dem Gesetzesentwurf die beiden folgenden Aspekte als politisch und rechtlich innovativ wie gelungen hervorzuheben:

- Erstens findet für landeseigene Schieneninfrastrukturprojekte eine Übertragung der Vorhabenträgerschaft durch das Gesetz selbst statt (§§ 2 Abs. 1, 7 Abs. 1 HSchInfrastrGG-E). Indessen setzt der HSchInfrastrGG-E stillschweigend voraus, dass für (inter-)kommunale Schieneninfrastrukturvorhaben eine Übertragung der Vorhabenträgerschaft auf die Tochtergesellschaft erfolgt. Hierzu bedarf es – bei interkommunalen Vorhaben – einer entsprechenden kommunalrechtlichen Vereinbarung und eines Abstimmungsprozesses mit der Planfeststellungsbehörde. Schon bei Gestaltung dieser Verfahrensschritte kann auf die Erfahrungen der Muttergesellschaft aus der Ausgestaltung der Kooperationen im Rahmen der RTW zurückgegriffen werden.
- Zweitens wird die Tochtergesellschaft (Projektgesellschaft) im Sinne einer sog. inversen Inhouse-Beauftragung nach § 108 Abs. 3 GWB ihre Muttergesellschaft (HSch-

InfrastrG), in der die Realisierungskompetenzen konzentriert sind, mit der operativen Durchführung der Planungs-, Bau- und Betriebsleistungen der Infrastruktur beauftragen. Diese Beauftragung ist trotz des nicht deckungsgleichen Gesellschafterbestands der Mutter- und der Tochtergesellschaft im Übrigen auch nach § 108 Abs. 4, 5 GWB zulässig, weil für beide Gesellschaften ein in sich abgeschlossener Gesellschafterkreis gemäß §§ 2 Abs. 2, 6 Abs. 1 HSchInfrastrGG-E besteht.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Jörg Stoye
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Vergaberecht



Dr. Johannes M. Jäger
Rechtsanwalt
Europajurist (Univ. Wü.)



BUND für Umwelt
und Naturschutz Deutschland e.V.
Friends of the Earth Germany

BUND Hessen e.V., Geleitsstr. 14, 60599 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
- Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen -
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Bearbeiter
Thomas Norgall
stellv. Landesgeschäftsführer
BUND Hessen
Geleitsstr. 14
60599 Frankfurt/Main

Fon 069 67737614
Mobil 0170 2277238
thomas.norgall@bund.net

Per E-Mail: H.Schnier@ltg.hessen.de
M.Eisert@ltg.hessen.de

21.06.2022

**Stellungnahme des BUND Hessen zum
Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten Schnelle Schiene Hessen – Gesetz
zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG)) – Drucks. 20/8126 –**

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend übersende ich die Stellungnahme des BUND Hessen e.V. zum o.g. Gesetzes-
vorhaben.

Bei der Anhörung am 29.06.2022 wird Herr Guido Carl, stellvertretender Vorsitzender des
BUND Hessen, unseren Verband vertreten.

Mit der Weitergabe unserer Stellungnahme und des Stenografischen Berichts der Anhörung
im Rahmen der Dokumentation sind wir einverstanden. Dies schließt die Verbreitung im
Internet ein.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Norgall
Naturschutzreferent



**Stellungnahme des BUND Hessen zum
Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten Schnelle Schiene Hessen – Gesetz
zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches
Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG)) – Drucks. 20/8126 –**

Stand: 20.06.2022

Der BUND Hessen e.V. vertritt seit vielen Jahren die Auffassung, dass der Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr einer deutlichen Stärkung bedarf. Die Intention des Gesetzentwurfs wird daher begrüßt. Wir vermissen allerdings die Einbettung des Gesetzesvorhabens in ein Gesamtkonzept für die „Mobilitätswende“. Bezeichnenderweise kommen die Worte „Klimawandel“ oder „Klimaschutz“ in der Drucksache mit dem Gesetzentwurf nicht einmal vor.

Nötig ist nach Auffassung des BUND eine umfassende „Mobilitätswende“. Diese Mobilitätswende muss schnell wirksame Maßnahmen zur Reduktion der klimaschädlichen Emissionen ebenso umfassen, wie die komplette Neuausrichtung der Verkehrspolitik inklusive einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsleistungen auf der Schiene gegenüber der Straße.

Diese Forderung hat durch die Klimaerhitzung eine noch größere Bedeutung erlangt. Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem die Emissionen in den letzten 30 Jahren nicht gesunken sind trotz der sich verschärfenden Klimakrise.

Unter der Überschrift „Problem“ heißt es im Gesetzesvorschlag, das

„allgemeine Defizit an ausgebauter und neuer Schieneninfrastruktur hemmt die Entwicklung des Landes.“

Diese Feststellung ist zutreffend, aber unvollständig. Allein mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur werden die Probleme nicht lösbar sein. Erforderlich ist die Integration in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept.

Der Hessische Landtag sollte sich deshalb dem Beschluss der Umweltministerkonferenz (UMK) vom 13.05.2022 anschließen und ein Tempolimit auf Autobahnen als Sofortmaßnahme fordern. Ein solches Tempolimit ist nach dem Beschluss der UMK

„als eine kostengünstige, schnellumsetzbare und sofort wirksame Maßnahme ..., um den gesamtdeutschen Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor sowie Abhängigkeiten von Kraftstoffimporten kurzfristig zu verringern. Gleichzeitig würden Treibhausgas-, Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht“.

Die Intention des Gesetzentwurfs zur Stärkung des Verkehrsträgers „Schiene“ teilen wir. Streckenstilllegungen waren schon in der Vergangenheit der falsche Weg zur Lösung der Mobilitätsfragen, und wir wären froh, wenn künftig nur noch über die Reaktivierung und den Neubau von Schienenwegen diskutiert werden müsste.

Die Autoren und Autorinnen des Gesetzentwurfs stellen fest, dass rechtlich der Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG grundsätzlich für den Bau der Schiene, d. h. die Eisenbahninfrastruktur,



zuständig ist. Die zusätzliche und neue Zuständigkeit des Landes leiten sie aus einem Finanzierungsproblem für den nötigen Ausbau der Schiene her. Angesichts der Ausbauprojekte im Schienenfernverkehr kommen sie zu dem Ergebnis:

„Bei allem guten Willen und Können der neuen Bundesregierung wird die finanzielle und personelle Kapazität zum Ausbau von regionaler Schieneninfrastruktur der DB Netz AG und über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch von Schienenstrecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und von kommunalen Straßenbahnen in Zukunft nicht ausreichen, um alle notwendigen Projekte stemmen zu können. Dies gilt unbeschadet aktueller, vom Bundesrechnungshof angestoßener Diskussionen über eine Neuordnung der Finanzierung des in der Verantwortung der Länder liegenden ÖPNV.“

Diese Herleitung teilen wir in dieser pauschalen Form nicht. Wer unter dem Eindruck des Klimawandels die Mobilitätswende ernsthaft gestalten will, muss sich zunächst für eine Umschichtung der Haushaltsmittel – weg von der Straße, hin zur Schiene – einsetzen. Wer diesen Schritt nicht geht und den Schienenausbau „nur“ zusätzlich zum Straßenausbau fordert, wird klimapolitisch, verkehrspolitisch und finanzpolitisch scheitern.

Eine der ältesten Veröffentlichungen aus dem BUND Hessen ist das im Jahr 1983 erschienene Buch „Eisenbahn für alle – Flächendeckender Schienenverkehr als umweltpolitische Forderung“. Der Autor Peter Gehrman war Sprecher unseres Landesarbeitskreises Verkehr und hat in dem Buch auf 87 Seiten den damaligen Diskussionsstand aufgeschrieben. Wer heute in dem Buch liest, wird erstaunt sein, wie aktuell viele Dinge heute noch sind! Schon damals hat der BUND Hessen festgestellt, dass Umwelt- und Verkehrspolitik nicht voneinander getrennt werden dürfen, und dass die Schiefelage der Bahn maßgeblich durch eine Politik entstanden ist, die das Auto bevorzugt hat. Der schon damals erkennbare Zusammenhang darf heute nicht erneut ignoriert werden. Nötig sind massive Korrekturen am Bundesverkehrswegeplan. Warum soll Hessen nicht auf den Ausbau der Autobahnen verzichten und stattdessen den Ausbau der regionalen Bahnstrecken fordern?

Ein attraktiver Schienenverkehr erfordert die Verknüpfung der regionalen mit den überregionalen Schienenverbindungen. Weitere Kennzeichen sind attraktive Preise und ein Taktfahrplan. Auch diese Erkenntnis ist nicht neu, sondern bereits bei Gehrman nachzulesen.

Folgt man dem Grundsatz, dass die Organisation diesem Ziel dient, dann müssen zunächst die verkehrspolitischen Ziele definiert werden, bevor über die Organisationsform entschieden wird.

Hinsichtlich der Streckenreaktivierungen schließt sich der BUND Hessen weitgehend den Forderungen des DGB Hessen-Thüringen¹ an, der die Forderungen des VDV (Allianz pro Schiene 2020/ Regionales Schienenbündnis Darmstadt-Dieburg 2018) an. Reaktiviert werden sollten die Strecken:

- (3500) Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez, als Regionalbahn mit Zügen nach Frankfurt und Limburg

¹ „Mobilitätspolitisches Positionspapier für Hessen“ (2021) - <https://hessen-thueringen.dgb.de/++co++066530d6-b239-11eb-9166-001a4a160123>



- (3555) Groß-Zimmern – Darmstadt Ost, als Teil eines normalspurigen Stadt-Land-Bahn-Netzes für Darmstadt bis zum Friedensplatz sowie mit Regionalbahnen nach Frankfurt
- (3579) Waldmichelbach – Mörlenbach
- (3712) Grävenwiesbach – Weilburg (Weitalbahn)
- (3746) Brandoberndorf – Albshausen (Solmsbachtalbahn), als Verlängerung der Taunusbahn, mit Zügen bis Wetzlar und Gießen
- (3811) Alsfeld-Breitenbach – Niederaula – Bad Hersfeld (Gründchesbahn)
- (3901) Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel Bettenhausen – Kaufungen – Hessisch Lichtenau (– Eschwege), Wiederaufbau bis Eschwege sollte geprüft werden
- (3950) Kirchhain – Burg- und Nieder Gemünden (Ohmtalbahn)
- (6710) Treysa – Homberg (– Malsfeld)
- (6707 und 6703) Bebra/Gerstungen – Heringen – Bad Salzungen (Werratalbahn)
- (9350) Reinheim – Groß-Biebrau, mit Regionalbahnen nach Frankfurt und als Teil eines Stadt-Land-Bahn-Netzes für Darmstadt
- (9362) Bad Orb – Wächtersbach, mit Regionalbahnen nach Frankfurt
- (9390) Baunatal – Schauenburg – Naumburg
- (3705) Londorf – Lollar, mit Direktzügen nach Gießen
- (3740) Hungen – Laubach, mit Direktzügen Frankfurt – Hungen – Laubach
- (3740) Wölfersheim – Hungen (Horloffthalbahn), mit Direktzügen Frankfurt – Hungen – Lich – Gießen
- Ausbau der Vogelsbergbahn Gießen – Fulda

Außerdem sollte die Machbarkeit für eine Regio-S-Bahn insbesondere auf den vorhandenen und zu reaktivierenden Strecken rund um den Verdichtungsraum Gießen/Wetzlar geprüft werden.

Wir begrüßen, dass das Land mit seiner Bestandsaufnahme „Für den Personenverkehr stillgelegte Schienenstrecken in Hessen“ von 2021 einen ersten Schritt zur Reaktivierung von Bahnstrecken gegangen ist.

Flankiert werden sollten die Vorhaben von folgenden politischen Festlegungen:

1. Die Trassen sind im Regionalplan und den Bebauungsplänen zu sichern, Abweichungen wird vom RP nicht zugestimmt.
2. Eine Entwidmung von Eisenbahn-Infrastruktur erfolgt nicht mehr. Anträgen zu Streckenstilllegungen wird nicht stattgegeben.

Der FDP-Gesetzentwurf unterstellt, dass die Schieneninfrastruktur durch eine Gesellschaft privaten Rechts schneller geschaffen wird, als durch andere Organisationformen. Warum dies so sein soll, wird nicht hergeleitet. Es wird lediglich auf das Beispiel der Gesellschaft für die Regionaltangente West verwiesen. Die RTW Planungsgesellschaft ist jedoch keine landes-eigene Gesellschaft, sondern sie besteht aus 12 Gesellschaftern. Der größte Gesellschafter ist die Stadt Frankfurt mit 33 %, das Land Hessen hat nur 16,6 %. Damit besteht für den BUND Hessen noch weiterer Begründungsbedarf, warum durch das Land eine landesweite Gesellschaft gegründet werden soll.



Eine Begründung für eine solche landesweite Gesellschaft **kann** durch die u. E. erforderliche umfassende Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung bestehen:

1. Tatsächlich sollte das Land künftig die SPNV-Verantwortung für die Bestellung des Zugangebots vollständig wahrnehmen, da alle Eisenbahnen übergeordnete Bedeutung haben. Das Land – und nicht mehr die Verkehrsverbünde – sollte das gewünschte Linien- und Taktangebot definieren und es aus den vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmitteln sowie deutlich erhöhten originären Landesmitteln finanzieren.
2. Hingegen bleibt die Tarifhoheit über ÖPNV-Fahrpreise bei den Verkehrsverbänden.
3. Hinsichtlich der Infrastruktur sollte gelten:
 1. Sofern derzeit kein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen für die Strecken vorhanden ist, soll eine landeseigene Gesellschaft diese Strecken übernehmen. Damit sind die Strecken gesichert und müssen auch für Güterverkehr bereitgehalten werden.
 2. Die Landesgesellschaft soll auch Streckennetze planen, bei denen vorhandene bzw. zu reaktivierende Eisenbahnstrecken mit vorhandenen oder neuen städtischen normalspurigen Straßenbahnnetzen verbunden werden sollen.
 3. Nicht zuständig bleibt eine Landesgesellschaft für die in Betrieb befindlichen bundeseigenen Eisenbahnstrecken. Auch für die kommunalen, nach BOStrab betriebenen Straßenbahn- und U-Bahn-Strecken bleibt die Zuständigkeit bei den bisherigen Eigentümern und kommunalen Aufgabenträgern. Schnittstellen wie bei der heutigen Regiotram Nordhessen, einer künftigen Regiotram Mittelhessen und einer künftigen Stadt-Land-Bahn Darmstadt sind i. d. R. an den Systemübergangsstellen BOStrab/EBO festzumachen.

Für den BUND Hessen ist es wichtig, dass künftig klare Verantwortlichkeiten bestehen. Daran fehlt es heute, denn ÖPNV-Aufgabenträger sind die Kreise und kreisfreien (Sonderstatus-) Städte, die sich für den SPNV dazu der Verkehrsverbünde bedienen müssen, in denen wiederum das Land im Aufsichtsrat sitzt, jedoch an diese die Regionalisierungsmittel (ursprünglich gedacht nur für SPNV) weitergibt. Die Folge ist ein Bermuda-Dreieck unklarer Verantwortungen und eine unklare Rolle des Landes.

Diese Situation muss aufgelöst werden. Unser Vorschlag:

- Das Land wird alleiniger SPNV-Aufgabenträger.
- Das Land bestimmt allein, wo und wie viele Züge (nicht U-Bahn/Straßenbahn sowie Regiotram in Betriebsweise BOStrab) fahren.
- Das Land bestimmt allein, wo Eisenbahn reaktiviert wird. Die Kommunen werden in Anhörungen beteiligt, das Land entscheidet letztlich.
- Wenn sich für die Reaktivierung kein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen findet, kümmert sich das Land mit seiner 100%igen Landesgesellschaft darum.

Die bisherigen Eigentumsverhältnisse bleiben bestehen:

- Wenn die Eisenbahn-Infrastruktur schon vom Bund (via DB Netz) betrieben wird, bleibt es dabei, auch mit der Planung für Ausbau.
- Wenn die Eisenbahn-Infrastruktur der HLB gehört (z. B. Königstein – F-Höchst), bleibt sie dort.
- Wenn die Eisenbahn-Infrastruktur dem Zweckverband gehört (z. B. Friedrichsdorf – Brandoberndorf), bleibt sie dort.



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Frau Ausschussgeschäftsführerin
Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden
Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 15
Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-99
e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: wobbe@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 21.06.2022
Az. : Wo/L023.6

Gesetzentwurf Fraktion der Freien Demokraten „Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG)) – Drucks. 20/8126“

Ihr Schreiben vom 12.05.2022, Az. I 2.4
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Schnier,

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Fraktion der FDP „Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz)“ zur Stellungnahme übersandt haben.

Auf Grundlage einer Beratung seines zuständigen Verbandsorgans erklärt sich der Hessische Landkreistag hierzu wie folgt:

Der Hessische Landkreistag verzichtet in diesem Fall auf die Abgabe einer Verbandsstimmabgabe, weil aufgrund der Heterogenität der hessischen Landes- und Schieneninfrastruktur kein einheitliches Meinungsbild zu dem Entwurf für ein Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz herzustellen war.

Da von uns im Rahmen der mündlichen Anhörung inhaltlich nichts beigetragen werden könnte, was über die vorstehende Positionierung hinausgeht, bitten wir um Verständnis, wenn wir im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung zugleich auch auf eine Teilnahme an der mündlichen Anhörung verzichten.

Mit freundlichen Grüßen

Lorenz Wobbe
Referatsleiter

Eisert, Martina (HLT)

Betreff: Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Hessischen Landtag zum Thema Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz

Anlagen: 20220617 NVV-Stellungnahme zu HSchInfrastrukturGG.pdf

Von: Rudolph, Kianusch (GF-Büro) <kianusch.rudolph@nvv.de>

Gesendet: Dienstag, 21. Juni 2022 16:08

An: Eisert, Martina (HLT) <M.Eisert@ltg.hessen.de>; Schnier, Heike (HLT) <H.Schnier@ltg.hessen.de>

Cc: Büro der NVV-Geschäftsführung <Buero-GF@nvv.de>

Betreff: AW: Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Hessischen Landtag zum Thema Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz

Sehr geehrte Frau Schnier, sehr geehrte Frau Eisert,

anbei erhalten Sie die gewünschte schriftliche Stellungnahme des NVV zum Gesetzentwurf *Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz – Drucks. 20/8126* –, die auch namens der Landkreise Kassel, Waldeck-Frankenberg, Hersfeld-Rotenburg, Werra-Meißner-Kreis und Schwalm-Eder-Kreis abgegeben wird. Unser Geschäftsführer Herr Müller wird aus terminlichen Gründen leider nicht an der Anhörung teilnehmen können.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kianusch Rudolph

Referent der Geschäftsführung | **Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)**

Telefon 0561 70949-44 | Mobil 0179 7355870 | E-Mail kianusch.rudolph@nvv.de | Webseite www.nvv.de

Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH | Rainer-Dierichs-Platz 1 | 34117 Kassel |
Geschäftsführer: Steffen Müller, Dirk Stochla | Vorsitzender des Aufsichtsrates: Landrat Andreas Siebert |
Registergericht: AG Kassel | Registernummer: HRB 5592 | Hinweise zum Datenschutz: www.nvv.de/datenschutz

Stellungnahme Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) vom 17.06.2022 zum Gesetzentwurf der FDP-Landtagsfraktion (DS 20/8126) Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur Gesetz (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz (HSchInfrastrGG))

Der Gesetzesentwurf unterstreicht die Bedeutung einer guten Schieneninfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Ein deutlich stärkerer Ausbau bestehender und auch die Errichtung neuer Infrastrukturen wird als Voraussetzung für eine Verlagerung vom Straßenverkehr auf die Schiene angesehen. Der NVV unterstreicht diese Positionierung grundsätzlich. Die Verkehrswende wird nur mit einer gegenüber dem Ist-Zustand deutlich erweiterten Infrastruktur gelingen.

Der Ausbau des Schienennetzes ist dort sinnvoll, wo Verkehre gebündelt und die Verkehrsbedürfnisse von Einwohnern und Wirtschaft durch Verkehrssysteme mit hoher Kapazität (Bündelung) auch tatsächlich befriedigt werden können. Im Bereich des NVV finden sich Schienenstrecken bereits weitgehend auf den Hauptnachfrageachsen des Verkehrs. Zu nennen sind hier die Korridore Kassel – Göttingen / Halle, Kassel – Bebra – Fulda / Eisenach, Kassel – Marburg – Frankfurt, Kassel – Paderborn – Ruhrgebiet. In der Verdichtungszone Kassel wird das Eisenbahnnetz durch ein Straßenbahnnetz ergänzt und über die RegioTram auch betrieblich mit dem Eisenbahnnetz verbunden, so dass umsteigefreie Verbindung vom Umland in das Kasseler Stadtzentrum schon viele Jahre praktiziert wird.

Die bestehenden Eisenbahnstrecken befinden sich im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Hessische Landesbahn (HLB) und Regionalbahn Kassel (RBK). Ein Ausbau der Bestandsstrecken zur Kapazitätserhöhung und Erhöhung der Geschwindigkeiten befürwortet der NVV ausdrücklich. Ein derartiger Ausbau kann aber nur gemeinsam mit dem Eigentümer und Betreiber der Infrastruktur sowie mit dem Bereitstellen von Finanzierungsmitteln durch den Bund und ggf. das Land und weiterer Finanzierungsbeteiligter gelingen. Hierfür gibt es bestehende Verfahren und Instrumente, die mit dem Fokus einer Verkehrswende spürbar verbessert werden müssen. Der NVV kann im vorliegenden Gesetzesentwurf jedoch keine Ansätze zur Verbesserung bestehender Planungs- und Finanzierungsinstrumente für Bestandsstrecken erkennen. Zu nennen wären hier Maßnahmen zur Beschleunigung des Planungsprozesses und der Plangenehmigungen sowie in Vorgaben zur Berechnung der jeweiligen Wirtschaftlichkeit.

Die Erweiterung des bestehenden Schienennetzes durch Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken und durch Neubaustrecken sind Gegenstand verschiedener Machbarkeitsuntersuchungen. Im Falle von Streckenreaktivierungen ist analog zu Bestandsstrecken mit dem jeweiligen Eigentümer und Betreiber die Planung und Finanzierung zu entwickeln. Im Falle von Neubaustrecken ist im Bereich des NVV ein möglicher Bedarf derzeit nicht zu quantifizieren. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass im Bereich des NVV Neubauabschnitte in der Regel als Fortsetzung oder Anknüpfung an ein bestehendes System anzusetzen sind. Hier sollte im Einzelfall geprüft werden, wie die Planung und Finanzierung zusätzlicher Infrastruktur erfolgen kann. Es sollten regional angepasste Modelle zur Anwendung kommen. Derzeit ist ein Bedarf einer Landesgesellschaft zum Bau und Betrieb für zusätzliche Schieneninfrastruktur in Nordhessen nicht vorhanden.