



HESSISCHER LANDTAG

06. 07. 2006

Kleine Anfrage

der Abg. Fuhrmann (SPD) vom 10.05.2006

betreffend Zukunft der Taunusbahn und der Königsteiner Bahn

und

Antwort

des Ministers der Finanzen

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Der Finanzminister prüfe, hieß es am 5. Mai in der Frankfurter Rundschau, "ob es sinnvoll ist, Anteile an der Hessischen Landesbahn zu veräußern". Noch im Juli 2004 betonte die Landesregierung in ihrer Antwort an den Abg. von Hunnius (Drucks. 16/1986), dass eine Veräußerung der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) nicht in Betracht komme, da die HLB für das Land eine marktordnende bzw. wettbewerbliche Korrekturfunktion ausübe und dazu beitrage, die verkehrspolitischen Ziele des Landes umzusetzen.

Von einer Privatisierung wären möglicherweise auch die von der Landesbahn betriebene Taunusbahn (RMV-Linie 15) und die Königsteiner Bahn (RMV-Linie 12) betroffen. Insbesondere die Taunusbahn hat seit der Übernahme durch den Verkehrsverband Hochtaunus zunehmend an Bedeutung für Pendlerinnen und Pendler gewonnen und spielt heute eine wichtige Rolle im Öffentlichen Personennahverkehr des Kreises.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie folgt:

Frage 1. Was hat zu dem Sinneswandel der Landesregierung hinsichtlich der Veräußerung der Landesbahn bzw. von Teilen der HLB Basis AG geführt?

Die Überlegungen, einen strategischen Partner am HLB-Konzern zu beteiligen, sind nicht neu, da der Betrieb einer Eisenbahngesellschaft nicht zu den Kernaufgaben des Landes gehört. Die HLB mit ihren Tochtergesellschaften hat sich in den vergangenen zehn Jahren von einer unbedeutenden Kleinbahn zu einem leistungsfähigen und kompetenten Anbieter von Schienenpersonenverkehrsleistungen und Busverkehrsleistungen entwickelt und dabei ihren Anteil am SPNV in Hessen von rund 1 v.H. auf rund 10 v.H. gesteigert. Sie ist inzwischen in der Lage, unter anderem durch ihre wettbewerbsfähigen Angebote bei Ausschreibungen und die erbrachten zuverlässigen Verkehrsleistungen eine marktordnende Funktion insbesondere gegenüber dem Hauptanbieter Deutsche Bahn AG auszuüben. Um am Markt weiterhin bestehen zu können, ist es notwendig, dass die HLB sich an weiteren Ausschreibungen, insbesondere in Hessen, beteiligt. Dies erfordert jedoch einen erheblichen Kapitalbedarf, der im Haushalt des Landes so nicht vorgesehen ist und aufgrund der Risikobelastung auch nicht vorgesehen werden kann. Insofern ergibt sich schon aus dieser Tatsache keine Alternative zur Hereinnahme privaten Kapitals.

Die Überlegungen, ob ein strategischer Partner die gesamte HLB oder zunächst nur eine Minderheitsbeteiligung an der HLB erwerben soll, sind zurzeit noch nicht abgeschlossen.

Frage 2. Kommt für die Landesregierung der Verkauf der Taunusbahn bzw. der Königsteiner Bahn in Betracht und unter welchen Umständen bzw. zu welchen Bedingungen?

Die HLB als Holdinggesellschaft hält neben anderen Beteiligungen rund 85 v.H. der Aktien der HLB Basis AG (früher Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG).

Die HLB Basis AG ist Eigentümerin der Infrastruktur der Eisenbahnstrecke Königstein-Frankfurt-Höchst. Ob bei einem Verkauf bzw. Teilverkauf der HLB die Infrastruktur bei der HLB Basis AG verbleibt, ist noch nicht entschieden.

Die so genannte Taunusbahnstrecke steht im Eigentum des Verkehrsverbandes Hochtaunus; die HLB Basis AG führt den Infrastrukturbetrieb lediglich als Dienstleister durch. Die Entscheidung über die Infrastruktur dieser Strecke obliegt daher dem Hochtaunuskreis.

Die Verkehrsleistungen auf beiden Strecken werden zurzeit noch von der HLB Basis AG erbracht. Im Rahmen der Neustrukturierung des Konzerns ist jedoch vorgesehen, dass alle Schienenverkehrsleistungen gegebenenfalls nach gewonnener Neuausschreibung von der 100-prozentigen HLB-Tochtergesellschaft HLB Hessenbahn GmbH erbracht werden. Die HLB Basis AG wird künftig nur noch die Aufgaben einer Infrastrukturgesellschaft wahrnehmen.

Frage 3. Wie beurteilt die Landesregierung den Betrieb der Taunusbahn seit der Übernahme?

Die verkehrliche und betriebswirtschaftliche Entwicklung der Taunusbahn wird von der Landesregierung äußerst positiv bewertet.

Die Deutsche Bahn erwog nach der Streckenstilllegung zwischen Wetzlar und Grävenwiesbach 1985 auch, die von ihr betriebene 29 km lange Reststrecke von Grävenwiesbach bis Friedrichsdorf stillzulegen. Nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines Betriebes wurde auf Beschluss des Kreistages der Zweckverband "Verkehrsverband Hochtaunus" als Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegründet, der die Strecke 1989 käuflich erwarb. Die HLB führte den Streckenausbau durch und bereitete den Betrieb vor. Seit 1993 führt die FKE, jetzt HLB Basis AG, den Betrieb durch. 1999 wurde der Betrieb zwischen Grävenwiesbach und Brandoberndorf wieder eröffnet. Durch erhebliche Investitionen in Fahrzeuge und Bahnhöfe und mit einem zeitgemäßen Angebot durchgehender Verbindungen bis Frankfurt HBF erfolgte eine Steigerung der Fahrgastzahl von ehemals 1.500 auf heute 9.500 Fahrgäste pro Tag. Die gefahrenen Zugkilometer stiegen auf 955.000 km im Jahr 2006, womit die Taunusbahn an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist.

Frage 4. Ist die Landesregierung der Ansicht, dass private Betreiber die Strecke genauso gut betreiben werden wie das Land?
Falls ja, woraus begründet sie ihre Erwartung?

Ja. Die Landesregierung vertritt die Auffassung, dass auch private Eisenbahnunternehmen durchaus in der Lage sind, einen den hohen Anforderungen entsprechenden qualitativen Verkehr durchzuführen. Darüber hinaus sehen die zwischen den Verkehrsverbänden und den Eisenbahnunternehmen abgeschlossenen Verkehrsverträge Anreize (Bonuszahlungen bei überdurchschnittlichen Leistungen bzw. Ertragskürzungen bei Schlechtleistungen) vor, die die Ertragslage bei qualitativ hochwertigen Leistungen entscheidend verbessern.

Wiesbaden, 28. Juni 2006

Karlheinz Weimar