

Stenografischer Bericht

öffentliche Anhörung

– ohne Beschlussprotokoll –

51. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

29. Juni 2022, 14:04 bis 15:24 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitz: Manfred Pentz (CDU)

CDU

Dirk Bamberger
Jürgen Banzer
Birgit Heitland
J. Michael Müller (Lahn-Dill)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hildegard Förster-Heldmann
Kaya Kinkel
Karin Müller (Kassel)
Lukas Schauder
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Stephan Grüger
Knut John
Marius Weiß

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas
Oliver Stirböck

DIE LINKE

Axel Gerntke

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Ilka Heil
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich / Frank Müller
 SPD: Milena Stuhlmann
 AfD: Meysam Ehtemai / Olaf Schwaier
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt
 DIE LINKE: Sebastian Scholl / Achim Lotz

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
ANKE MÄNKER-TIEDTJE	MA'in	HMW EVW
SPÄKER	TB	"
BOGGE	"	"
Holweg, Torke	MR	HMW EVW
Al-Uein, Tarek	M	HMW EVW

Anwesenheitsliste der Anzuhörenden

Institution	Name	Teilnahme
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Städtetag Wiesbaden		
Landkreise / Städte		
Hochtaunuskreis Bad Homburg	Landrat Ulrich Krebs	
Landeshauptstadt Wiesbaden Wiesbaden	Oberbürgermeister Gert-Uwe Mende	
Landkreis Bergstraße Heppenheim	Landrat Christian W. Engelhardt	
Landkreis Darmstadt-Dieburg Darmstadt	Landrat Klaus Peter Schellhaas	
Landkreis Hersfeld-Rotenburg Bad Hersfeld	Landrat Torsten Warnecke	
Landkreis Kassel Kassel	Landrat Andreas Siebert	

Institution	Name	Teilnahme
Landkreis Limburg-Weilburg Limburg	Landrat Michael Köberle	
Landkreis Marburg-Biedenkopf – Landrat Marburg		
Main-Taunus-Kreis Hofheim	Landrat Michael Cyriax	
Odenwaldkreis	Landrat Frank Matiaske	
Rheingau-Taunus-Kreises Kreisverwaltung Bad Schwalbach	Verkehrsdezernent Herr Döring	
Schwalm-Eder-Kreis Homberg	Landrat Winfried Becker	
Stadt Darmstadt Darmstadt	Oberbürgermeister Jochen Partsch	
Stadt Frankfurt Frankfurt	Oberbürgermeister Peter Feldmann	
Stadt Offenbach am Main Offenbach	Oberbürgermeister Dr. Felix Schwenke	
Werra-Meißner-Kreis Eschwege	Landrätin Nicole Rathgeber	
Wetteraukreis Friedberg (Hessen)	Landrat Jan Weckler	
Verkehrsverbände / Fachexperten Planung		
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Hofheim am Taunus	Geschäftsführer Prof. Knut Ringat	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) Geschäftsführung Mannheim		
Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement Wiesbaden	Präsident Heiko Durth	
RTW Planungsgesellschaft Frankfurt	Geschäftsführer Horst Amann	
VCD Hessen e. V. Kassel	Politischer Geschäftsführer Heiko Nickel	
HFK Rechtsanwälte PartGmbH	Rechtsanwalt Dr. Johannes M. Jäger	teilgenommen
Verbände / Gewerkschaften		
Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V. Wiesbaden	Lukas Berkel	
DGB Bezirk Hessen-Thüringen Frankfurt	Bezirksvorsitzender Michael Rudolph	
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Berlin	Geschäftsführer Alexander Beichel	
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV e. V.) Landesgruppe Hessen Frankfurt	Geschäftsführer Bernhard Gässl	

Institution	Name	Teilnahme
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V. (VhU) Landesgeschäftsstelle Frankfurt am Main	Stellv. Hauptgeschäftsführer Dr. Clemens Christmann	teilgenommen
Sonstige		
Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland Landesverband Hessen e. V. (BUND) Frankfurt	Stellv. Vorsitzender Guido Carl	teilgenommen
NABU Deutschland e. V. – Landesverband Hessen Obertshausen	Vorsitzender des Verbandsrates Jörg Nitsch	
Bündnis Bahn für Alle Berlin		
PRO BAHN – Landesverband Hessen e. V. Lollar	Landesvorsitzender Thomas Kraft	
Pro Bahn & Bus e. V. Lauterbach	Christian Behrendt	teilgenommen
Lumdatalbahn e. V.	Manfred Lotz Kerstin Lotz	
Odenwaldbahninitiative	Uwe Schuchmann	teilgenommen
Vereinigung Liberaler Kommunalpolitiker (VLK) Landesverband Hessen Wiesbaden	Heinrich Vesper	teilgenommen
Absagen / Entschuldigungen		
	Dr. Georg Speck	
Deutsche Bahn AG Frankfurt	Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen Dr. Klaus Vornhusen	
Hessische Landesbahn GmbH Frankfurt	Geschäftsführer Veit Salzmann	
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main		
House of Logistics and Mobility GmbH (HOLM) Frankfurt	Geschäftsführer Michael Kadow	
LAG ÖPNV Hessen Frankfurt	Vorsitzender Prof. Dr. Tom Reinhold	
Lahn-Dill-Kreis Wetzlar	Landrat Wolfgang Schuster	
Landkreis Fulda Fulda	Landrat Bernd Woide	
Landkreis Gießen Gießen	Landrätin Anita Schneider	
Landkreis Groß-Gerau Groß-Gerau	Landrat Thomas Will	

Institution	Name	Teilnahme
Landkreis Offenbach Dietzenbach	Landrat Oliver Quilling Eva-Maria Schumacher Fachdienstleiterin FD 63 Bauaufsicht	
Landkreis Waldeck-Frankenberg Korbach	Landrat Jürgen van der Horst	
Main-Kinzig-Kreis	Landrat Thorsten Stolz	
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV Kassel	Geschäftsführer Steffen Müller	
Regionalverband FrankfurtRheinMain - K.ö.d.R. - Frankfurt	Verbandsdirektor Thomas Horn	
Stadt Kassel Magistrat/Rathaus Kassel	Oberbürgermeister Christian Geselle	
Vogelsbergkreis Lauterbach	Landrat Manfred Görig	

Protokollführung: RDirin Heike Schnier
Sonja Samulowitz

Öffentliche mündliche Anhörung

zu

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Schnelle Schiene Hessen – Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur

– Drucks. [20/8126](#) –

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA 20/46 –

(verteilt: Teil 1 am 22.06.2022, Teil 2 am 31.08.2022 sowie vorab per Mail an die Ausschussmitglieder)

Stellv. Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, werte Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete, liebe Gäste, liebe Anzuhörende! Ich eröffne die heutige Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses und begrüße alle Anwesenden, insbesondere den Minister mit seinen Mitarbeitern, die heute gut und gern hierhergekommen sind, sehr herzlich.

Die Liste der Anzuhörenden ist überschaubar. Deswegen schlage ich vor, dass wir zunächst die Anzuhörenden zu uns sprechen lasse und sie für ihre Stellungnahmen drei bis fünf Minuten Zeit haben. Das ist die Regel. Anschließend treten wir in die Diskussion ein. Die Kollegen aus den Fraktionen werden Fragen an die Anzuhörenden richten und möglicherweise andere Punkte zur Diskussion stellen. Wäre das für Sie okay? – Alle nicken. Dann beginnen wir.

(Der stellv. Vorsitzende stellt die Anwesenheit der Anzuhörenden fest.)

Herr Behrendt, Sie haben das Wort.

Herr **Behrendt:** Ich versuche, das in drei bis fünf Minuten hinzubekommen. – Erst einmal: der Begriff „Schnelle Schiene Hessen“ weckt große Erwartungen. Auch wir haben die aufgrund des unzureichenden Ausbaus der Infrastruktur, was zum Teil seit Jahrzehnten bekannt ist. Insofern haben wir eine riesengroße Aufgabe.

Wir haben aber gleichzeitig einen Paradigmenwechsel. Herr Wissing hat das vor vier Tagen in Mainz tatsächlich gesagt: Erst kommt der Fahrplan, dann kommt die Infrastruktur – Stichwörter: Deutschlandtakt, Integraler Taktfahrplan. Das heißt, die Infrastruktur hat sich an der Weiterentwicklung des Fahrplans zu orientieren, und zwar nicht am Bestandsfahrplan, sondern an dem, was man tatsächlich will.

Wir haben das Problem, dass es bei punktuellen Ausbaumaßnahmen immer wieder Konflikte mit der Flächennutzung gibt: dass man hier ein Zusatzgleis, dort eine Ausweichmöglichkeit und anderswo einen zusätzlichen Bahnsteig, Zugänge usw. braucht. Wir weisen darauf hin, dass hier

sowohl von der Flächennutzung als auch von der Landesplanung her bislang zu wenig erfolgt, um diese Dinge rechtzeitig in den Geschäftsgang zu bringen.

Wir bräuchten also im Grunde genommen eine Art landesweites Kataster: wo es klemmt, wo es klemmen könnte und wo etwas passieren muss. Eine solche Gesellschaft – wie auch immer sie dann mit politischen Aufträgen ausgestattet ist – müsste, und zwar unabhängig davon, ob das eine DB-Strecke oder eine andere Strecke ist, aus unserer Sicht auf jeden Fall den klaren Auftrag haben, dies landesweit zu erfassen, damit man die landesweite Entwicklung des Taktfahrplans vernünftig auf die Reihe bringen kann. Wir erwarten hier also ein proaktives Handeln. Selbstverständlich sähen wir es auch gern, wenn die Verkehrs-, die Umwelt- und die Fahrgastverbände in diesen Prozess einbezogen würden; denn wir haben schließlich ein nicht ganz unerhebliches Know-how vor Ort und wissen, wo es klemmt und wo es auch in der Vergangenheit leider schon geklemmt hat.

Wir halten es für problematisch, wenn man einfach nur eine Gesellschaft gründet, aber an den eigentlichen Ursachen der Planungsmisere nichts ändert: der gegenseitigen Blockade der Akteure. Das Problem sind nicht die paar Bürgerinitiativen, sondern dieses Mikado – wer sich zuerst bewegt, hat verloren – und die reine Finanzorientierung. Diese Sachen müssen endlich beendet werden. Wenn eine solche Gesellschaft ein Erfolg werden soll, muss zunächst bei den tatsächlichen Ursachen der Planungsblockaden begonnen werden. Es nutzt nichts, eine weitere Gesellschaft zu gründen – dann sitzt nur noch jemand am Tisch –, sondern es muss an die Ursachen herangegangen werden. Insofern erwarten wir auch, dass eine solche Gesellschaft von der Landesseite mit den entsprechenden verkehrspolitischen Vorgaben ausgestattet wird, um einen solchen Prozess unter Einbeziehung all derjenigen, die dafür notwendig sind, in Gang zu bringen.

Letzter Hinweis: Es gibt in der Nahverkehrsplanung richtig schicke Instrumente, z. B. Geokarten, in die man etwas eintragen und über die man auch in den Dialog untereinander eintreten kann – Stichwort: Nahverkehrspläne. Wir würden uns wünschen, dass das Land Hessen gegenüber dem Bund in Bezug auf den Deutschlandtakt so etwas als eine Art Modellprojekt vorantreibt: interaktiv, digital. Das ist ein Modewort, aber in dem Fall ist es tatsächlich einmal nützlich. Insofern – das ist mein Schlusswort – ist eine solche Gesellschaft sicherlich diskussionswürdig, aber nur dann, wenn sie tatsächlich in die richtige Richtung arbeiten darf.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank. – Herr Behrendt, ich finde, Sie haben das mit der Redezeit ganz hervorragend hinbekommen. Ich bitte Sie, hierzubleiben, damit wir nachher noch in eine Diskussions- und Fragerunde einsteigen können.

Wir kommen jetzt zur Odenwaldbahninitiative. Für sie gebe ich Uwe Schuchmann das Wort.

Herr **Schuchmann:** Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Wir haben eine sehr kurze schriftliche Stellungnahme abgegeben, die auf eine Seite passt. Da Sie sie wahrscheinlich schon kennen, will ich sie hier nicht vorlesen. Ich will Ihnen nur aus einem kurzen

Frage-Antwort-Spiel zwischen Frau Müller und mir vorlesen, das im November 2019 auf Facebook stattgefunden hat. Meine Frage an Frau Müller lautete damals: Die Stadt Groß-Bieberau will eine Eisenbahnstrecke entwidmen; das ist einem Presseartikel zu entnehmen. Warum tut der Landesverkehrsminister nichts dagegen? – Die Antwort von Frau Müller war: Weil der Verkehrsminister den Kommunen nicht vorschreiben kann, was sie tun.

Schlimmer lässt sich das nicht beschreiben: Es gibt keine Aktivitäten der Landesregierung, um Eisenbahnstrecken, die sie für wichtig hält, zu reaktivieren. Man wartet immer auf die Kommunen. Es gibt auch keine Aktivitäten der Landesregierung, um Trassen stillgelegter Eisenbahnstrecken zu sichern. Von daher ist es unbedingt erforderlich, dass das Land für die Eisenbahnstrecken – vor allem für die stillgelegten –, aber auch für das, was es im Schienenpersonennahverkehr wirklich will, zentral die Verantwortung übernimmt. Deswegen sind wir sehr dankbar dafür, dass dieser Gesetzentwurf die Möglichkeit gibt, diese Defizite einmal aufzuzeigen.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schuchmann. – Herr Schuchmann ist mir persönlich bekannt. Er kommt aus der Region und ist hoch engagiert.

Als Nächstem gebe ich Clemens Christmann, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer der VhU, das Wort.

Herr **Dr. Christmann:** Lieber Herr Vorsitzender, lieber Herr Staatsminister, liebe Damen und Herren Abgeordneten! Danke, dass wir eingeladen sind. Die Kompetenz, darüber zu bestimmen, wie die öffentliche Hand diese wichtigen Fragen regelt, hat nicht die VhU. Die VhU ist einfach nur dankbar, dass sich die Politik unisono dazu bekennt und sich kräftig dafür einsetzt, die Infrastruktur im öffentlichen Verkehr auszubauen. Das brauchen wir dringend; denn sonst haben wir absolute Schwierigkeiten, die vielen offenen Stellen insbesondere im Rhein-Main-Gebiet, aber auch in allen anderen Ballungsräumen zu besetzen. Wir brauchen mehr ÖPNV, wir brauchen mehr Schiene, wir brauchen mehr Anlagen, wir brauchen mehr Infrastruktur. Deswegen ist es absolut richtig, das Erfolgsmodell der RTW fortzusetzen und darüber nachzudenken, wie wir einen Schnellbahnring um Frankfurt legen und eine infrastrukturelle Verbesserung in den anderen Räumen Hessens hinbekommen können.

Daher finden wir es grundsätzlich richtig, dass die FDP-Fraktion diesen Denkanstoß in Form eines Gesetzentwurfs gegeben hat. Es obliegt jetzt der Legislative und der Exekutive, das Beste daraus zu machen. Wie die Entscheidung nachher ausfällt, ob man also Projektgesellschaften oder Landesgesellschaften einrichtet, ist nicht unsere Kompetenz. Aber als Vertreter der Wirtschaft haben wir die herzliche Bitte, dass hier wirklich mehr Gas gegeben wird.

Angesichts der Budgetrestriktionen, die das Land hat, erscheint es uns sehr wichtig, dass wir von dieser Null-Euro-Politik nach dem Motto „Der ÖPNV soll möglichst wenig kosten“ wegkommen. Das 9-Euro-Ticket ist auf Dauer der falsche Weg; denn wir brauchen keinen billigeren ÖPNV, sondern wir brauchen mehr ÖPNV. Nur dann können die Leute umsteigen. Natürlich wäre es

schön, wenn das alles viel billiger wäre. Aber wir alle wissen, so viele Milliarden Euro sind nicht vorhanden. Wir brauchen mehr und längere Bahnsteige, bessere Züge, eine bessere Qualität und mehr Trassen. Das gilt sowohl für die Infrastruktur als auch für die Regionalisierungsmittel. Deswegen ist es richtig, dass sich das Land dafür einsetzt und dafür kämpft, dass die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern zukommen lässt, erhöht werden. Das hat unsere volle Zustimmung.

Perspektivisch brauchen wir eine Verdoppelung des ÖPNV-Angebots. Das ist eine Vision, die kurz- und mittelfristig nicht zu realisieren sein wird. Aber dorthin muss der Weg gehen. Wenn zusätzliche Gelder da sind, sollten sie für den Ausbau der Infrastruktur verwendet werden und nicht für die Verbilligung. Die Verbilligung des Angebots ist der einfache Weg; das ist schön. Aber dadurch fahren nicht mehr Züge und Busse. Wer den Umstieg will, wer mehr Platz auf den Straßen will und wer die Qualität im ÖPNV verbessern will, damit die Pendler nicht jeden Morgen auf der Fahrt stehen müssen, weil sie keinen Sitzplatz finden, muss, glaube ich, alle Ressourcen in den Infrastrukturausbau investieren. So verstehen wir diesen Gesetzentwurf.

Damit möchte ich es bewenden lassen. Ich danke der FDP-Fraktion, dass sie den Anstoß gegeben hat.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Christmann. – Für die Vereinigung Liberaler Kommunalpolitiker. Landesverband Hessen, ist Herr Vesper anwesend.

Herr **Vesper:** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wir begrüßen aus kommunaler Sicht diese Gesetzesinitiative ausdrücklich; denn wenn wir wirklich etwas auf die Schiene bringen wollen – das hat mein Vorredner sehr deutlich gemacht –, müssen wir das anders strukturieren. Ich denke, es hängt an den Planungen. Das weiß ich aus meiner kommunalpolitischen Erfahrung als Bürgermeister. Die Prozesse dauern einfach zu lang. Ich denke, über eine solche Gesellschaft haben wir die Möglichkeit, Know-how anzusiedeln, um solche Verfahren zu beschleunigen. Unser Problem besteht schließlich nicht darin, dass wir es nicht können, sondern darin, dass die Verfahren einfach zu lange dauern. Wir unterhalten uns schon über Zehn-Jahres-Zeiträume, als ob das die Normalität wäre. Das ist ein Problem.

Deshalb denke ich, dass das ein wichtiger Schritt. An anderer Stelle – Westtangente – hat sich das schon sehr gut bewährt. Von daher unterstützen wir natürlich diese Gesetzesinitiative ausdrücklich. Es wäre schön, wenn das im Hessischen Landtag auch so gesehen würde.

Stellv. Vorsitzender: Als Nächster hat Rechtsanwalt Dr. Jäger das Wort.

Herr **Dr. Jäger**: Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Einladung. Als im Planungs-, Bau- und Vergaberecht tätige Rechtsanwaltskanzlei sind wir davon überzeugt, dass mit diesem Gesetzentwurf der dringend benötigte Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur im gesamten Land beschleunigt werden kann. Insbesondere für die kommunalen Aufgabenträger – das sind zum Teil kleine Großstädte oder Mittelstädte – kann es sogar zu einer Motivation zur Umsetzung von ambitionierten kommunalen oder interkommunalen Infrastrukturprojekten kommen. Zusammengefasst: Die Vorteile der geplanten Landesgesellschaft sind, dass sie das ansonsten für einzelne Projekte ad hoc zu beschaffende Personal samt seinen Praxiserfahrungen und dem Know-how – wie es in der jetzigen RTW vorhanden ist – dauerhaft und landesweit verfügbar macht.

Der spezielle Charme dieses Gesetzentwurfs besteht allerdings darin, dass die kommunalen Gebietskörperschaften, die ÖPNV-Aufgabenträger sind, über den Einsatz der Landesgesellschaft für ihre Vorhaben selbst und frei entscheiden. Wollen sie dies, so gründen sie gemeinsam eine jeweils passende Tochter- bzw. Projektgesellschaft. Aufgrund des bereits durch den Gesetzentwurf eingeschränkten Gesellschafterkreises bleibt auch die sogenannte vergaberechtliche In-house-Fähigkeit zwischen den Gesellschaften gewahrt. Somit kann die Landesgesellschaft, in der Personal und Fachwissen konzentriert sind, von der jeweiligen Projektgesellschaft ohne Durchführung eines förmlichen Vergabeverfahrens mit Planungs-, Bau- und Betriebsleistungen für die Infrastruktur beauftragt werden.

Diese Tochter- bzw. Projektgesellschaft bleibt indessen die Vorhabenträgerin. Zudem bleibt sie für die Dauer der fördermittelrechtlichen Eigentumsbindungsfrist an der vom Bund oder vom Land geförderten Infrastruktur bestehen – in der Regel sind das 15 Jahre –; sie wird also nicht wie eine klassische Projektgesellschaft unmittelbar nach dem Ende des Baus liquidiert.

Wir schlagen zur Verbesserung des Gesetzentwurfs lediglich eine Erweiterung der Aufgaben der Landesgesellschaft um Bahnen besonderer Art – speziell um urbane Seilbahnen – vor. Das hat, kurz gesagt, mehrere Gründe:

Erstens. Urbane Seilbahnen können eine optimale Ergänzung zum klassischen ÖPNV sein.

Zweitens. In Hessen besteht aktuell Interesse an der Planung entsprechender Projekte.

Drittens. Das Regelungsregime für Planung, Bau und Betrieb einer Seilbahn ähnelt dem für schienegebundene Infrastruktur. So sind namentlich im Vergleich zu klassischen ÖPNV-Verkehrsmitteln bei Seilbahnen der Ausstoß von Emissionen und der Verbrauch von Ressourcen gering. Seilbahnen sind sicher, sie erlauben enge Taktungen, und sie sind bei den Planungs-, Bau- und Betriebskosten deutlich günstiger.

Daher verwundert es nicht, dass in den letzten Jahren aus den unterschiedlichsten Richtungen, vom Regionalverband FrankfurtRheinMain über die Gemeinde Schmittlen bis zur Hochschule Darmstadt, der Bau von Seilbahnen immer wieder ins Gespräch gebracht wurde. Gerade Frankfurt am Main könnte sich damit in eine wachsende Liste von Metropolen mit urbanen Seilbahnen einreihen. Neben den viel zitierten Städten La Paz oder Portland wird aktuell übrigens auch in Paris mit dem Câble 1 eine städtische Seilbahn gebaut bzw. geplant.

Für eine Übernahme von Planung, Bau und Betrieb von Seilbahninfrastrukturen durch die Landesgesellschaft spricht auch, dass Seilbahnen wie Schienenwege der Planfeststellung unterliegen. Die politisch heikle Trassenführung oder die Realisierung von Naturschutz- und Artenschutzmaßnahmen sind also bekannte Problemfelder. Auch kann aufgrund derselben Zuständigkeiten der Regierungspräsidien in der Planfeststellung von den bei der jetzigen RTW GmbH vorhandenen Kenntnissen über Entscheidungswege, -prozesse und -tendenzen der Behörden profitiert werden.

Zu guter Letzt sind mit dem im Jahr 2019 geänderten hessischen Mobilitätsfördergesetz ausdrücklich auch Seilbahnen als förderfähige Verkehrsprojekte anerkannt worden. Mit der Aufnahme von Seilbahnen in den Anwendungsbereich dieses Gesetzentwurfs würden also aus fördermittelrechtlicher wie aus landesentwicklungspolitischer Sicht ein Kreis geschlossen und eine Kohärenz der infrastrukturellen Gesetzesgrundlagen hergestellt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Jäger. – Damit haben alle Anzuhörenden vorgetragen, und wir steigen in die Diskussion mit den Kollegen aus den Fraktionen ein. Als Erster hat sich Herr Dr. Naas für die Fraktion der Freien Demokraten gemeldet. Danach haben Herr Eckert und Karin Müller das Wort.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich fange mit dem Beitrag von Herrn Behrendt an. Allerdings will ich eine Vorbemerkung machen; denn beim Lesen der einen oder anderen Stellungnahme habe ich gedacht, dass da unsere Intention nicht so richtig verstanden worden ist.

Man muss im Eisenbahnrecht zwischen den Eisenbahnen im engeren Sinne – den Eisenbahnen, die echte Eisenbahnen sind – und dem, was wir im weiteren Sinne als Eisenbahnen bezeichnen, unterscheiden. Dazu zählen vor allem die Straßenbahnen. Das hat auch irgendetwas mit Eisen zu tun – es läuft auf Eisen –, ist aber planungsrechtlich keine Eisenbahn. Für die Eisenbahn ist, wie Sie, Herr Behrendt, wissen, klassisch der Bund zuständig. Das ist im Grundgesetz so verankert.

Insofern stellt sich erst einmal die Frage: Was will hier ein Landesgesetzgeber überhaupt noch machen – den Vorwurf haben wir auch schon im Landtag gehört, wenn im Grundgesetz doch alles klar geregelt ist? – So ist es nicht. Vielmehr haben wir noch andere Formen von Eisenbahnen im weiteren Sinne, nämlich die Straßenbahnen. Für die Straßenbahnen sind die Kommunen verantwortlich; die Kommunen können die Straßenbahnen planen. Die RTW hat eine solche Zwitterform: Mehrere Kommunen – in dem Fall Gebietskörperschaften – können eine solche Straßenbahn planen, die in bestimmten Abschnitten auch eine Eisenbahn ist. Ich will gar nicht auf die Zwitterform mit all den Ausnahmemöglichkeiten, die es da gibt, hinaus. Aber das sind die beiden Welten: die kommunale Welt und die Bundeswelt mit der DB Netz AG usw.

Wir wollten uns mit diesem Gesetzentwurf nur um die kommunale Welt kümmern. Warum? Wir haben gesagt, unser Bundesstaat hat mit dem Ausbau des Deutschlandtaktes so viel zu tun, dass

wir wahrscheinlich keine nennenswerten Initiativen in dem Bereich „Eisenbahn, Straßenbahn, ÖPNV“ sehen werden. Vielmehr werden die großen Themen Deutschlandtakt und Fernbahntunnel den Bund finanziell und auch von den Kapazitäten her ausreichend beschäftigen.

Trotzdem brauchen wir insbesondere im Ballungsraum eine Kapazitätserweiterung – die wir alle wollen. Da gab es in den letzten Jahren eine positive Initiative, die hier auch besonders genannt worden ist und bei der wir uns, glaube ich, in dem Urteil einig sind, dass wir sie positiv finden – da gab es die entsprechenden Einweihungsreden von allen Beteiligten –: Das ist die Regionaltangente West. Auf kleine Erweiterungen, wie Gateway Gardens oder den Homburger Damm, gehe ich jetzt nicht ein. Man kann sich darüber streiten, ob das ein Neubau oder eine Bestandserhaltung ist. Es geht mir um echte neue Schiene, und zwar um echte neue Schiene im ÖPNV-Bereich.

Natürlich haben wir uns bei dem Gesetzentwurf nicht auf Frankfurt fixiert, sondern wir haben auch Kassel mit in den Blick genommen. Es ist schade, dass der NVV so negativ dazu Stellung genommen hat, aber sei's drum. Natürlich geht es vor allem um den Ballungsraum – und ja, wenn man die Gesellschaft etwas weiter sieht, vielleicht um die Reaktivierung. Aber der zentrale Punkt ist für uns, diese Lücke zu schließen und das Land hier stärker in die Pflicht zu nehmen.

Warum müssen wir das machen? Wir müssen das deswegen machen, weil die Kommunen – das ist in der Begründung so formuliert; das ist auch hier schon zur Sprache gekommen – mit dieser zusätzlichen Aufgabe sehr oft personell überfordert sind. Das hat der Anzuhörende Jäger eben gesagt. Diese Sichtweise teilen wir.

Herr Behrendt, insofern will ich Sie fragen – ich fand es sehr spannend, dass Sie gesagt haben, wir müssten da grundsätzlicher ansetzen –, warum Sie diesem Entwurf gegenüber so kritisch eingestellt sind. Ich verstehe, dass man gern mehr möchte – das möchten wir zum Teil auch –, aber der Spatz in der Hand ist doch besser als die Taube auf dem Dach. Von der Grundrichtung her sagen wir, das Land muss stärker in die Pflicht genommen werden, es muss mehr koordinieren, und es muss mit mehr Geld dabei sein, auch über die erhöhte Zahl der Anteile des Landes. Bei der RTW sind es nach meiner Erinnerung – ich bitte, mich zu korrigieren – knapp 17 %. Das kann man noch steigern.

Dass der Gedanke nicht völlig falsch und absurd ist, zeigt die Fußnote im Koalitionsvertrag von CDU und GRÜNEN; dort ist ein solches Stichwort – gedanklich, muss man sagen – hinterlegt. Da es uns zu lang dauert, bis Schwarz und Grün den Koalitionsvertrag abarbeiten – in dieser Legislaturperiode geht es dem Ende zu –, haben wir das Thema aufgegriffen. Das ist der Punkt. Dazu hätte ich gern eine Einschätzung von Ihnen.

Herr Schuchmann hat den Punkt mit der Karte gebracht. Das finde ich sehr interessant. Das ist ein wirklich bemerkenswerter Punkt; denn der Minister weist uns, zu Recht, immer wieder einmal auf die große Stellungnahme hin – 80 Schienenprojekte sind dort aufgelistet –, die wir bekommen haben und in der, wie ich eigentlich dachte, ordentlich dargelegt ist, was ansteht. Sie kennen sie – vom Titel her, ich habe das jetzt nicht präsent –; Sie wissen, was ich meine. In diesem umfangreichen Gutachten – so nenne ich es einmal – steht zu jeder Strecke etwas.

Als Freie Demokraten sind wir an dem Thema Reaktivierung sehr interessiert, wobei wir die Auffassung vertreten, dass wir in jedem Fall die Trasse sichern müssen. Das geht in vielfältiger Form. Ich hatte das Thema für mich eigentlich abgehakt, indem ich darauf vertraut habe, dass das, was die Landesregierung gesagt hat, gilt, nämlich dass jede Trasse gesichert ist – auf unterschiedliche Weise, aber immerhin gesichert. Insofern würde ich Sie bitten, nachzuschärfen, wo da die Kritik und die Handlungsempfehlung sind. Daran sind wir sehr interessiert, denn ich glaube, dass wir, was das Ziel betrifft, sehr ähnlich sind.

Letzter Punkt. Die Stellungnahme von Herrn Dr. Jäger – danke dafür – ist in unserem Sinne. Zur Förderung von Seilbahnen gab es einen Gesetzentwurf von uns. Wir haben das im Blick. In den letzten beiden Jahren haben wir die Erwartung ein bisschen gedämpft. Am Anfang der Legislaturperiode schien es in der Tat so, als ob wir in dieser Region auch ein solches Modellprojekt bekommen würden. Dazu ist es aus verschiedenen Gründen nicht gekommen. Es ist gut, das hier aufzugreifen. Für uns ist das aber kein zentraler Punkt. Es geht hier auch nicht um Überfahrspuren für Radwege. Das haben wir aufgenommen; in der einen oder anderen Stellungnahme ist das positiv vermerkt worden. Wir haben es aufgenommen, damit die Kollegen von den GRÜNEN sehen, dass wir ganz konsequent auch an die Radfahrer denken. Wir machen nicht nur einmalig einen Gesetzentwurf dazu, sondern wir berücksichtigen das auch in anderen Gesetzentwürfen. Deswegen ist das für uns nicht zentral. Wenn es scheitert, scheitert es an anderen Punkten, nämlich an der Einschätzung der Landesregierung, wie nah wir ihren Vorstellungen mit diesem Gesetzentwurf kommen – oder eben nicht. Da bin ich auf die Diskussion gespannt.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank für die Statements in der Anhörung. Viele der Statements – der schriftlichen Statements, aber auch das, was Sie jetzt hier dargestellt haben – haben das bestätigt, was wir schon in der Plenarrunde deutlich gemacht haben. Das ist übrigens einer der wenigen Punkte im schwarz-grünen Koalitionsvertrag, den ich lobe: dass man gesagt hat, man will sich in dem Bereich bewegen. Leider hat man sich noch nicht bewegt. Aber dass man eine Landesinfrastrukturgesellschaft braucht, haben wir in der Plenardebatte immer wieder deutlich gemacht. Ob die gewählte Strukturvariante mit einer Holding und Tochtergesellschaften ein zielführender Weg ist, bleibt zu fragen. Ich finde, die Fragezeichen haben sich zumindest bestätigt.

Ich möchte jetzt keine allgemeinen verkehrspolitischen Ausführungen machen, auch wenn es mich, Herr Christmann, bei der VhU reizen würde, ob die Subventionierung von Fahrpreisen nur ein ÖPNV-Spezialthema ist oder ob über die Frage von Energiepreisen im Transportsektor auch bei der VhU eine Veränderung der Positionierung stattgefunden hat. Aber wir wollen heute nicht darüber diskutieren, sondern über den vorgelegten Gesetzentwurf.

Deswegen habe ich an Herrn Behrendt im Hinblick auf die pointierte Stellungnahme eine Frage: Wir haben immer wieder darüber diskutiert, dass eine solche Gesellschaft bei der Streckenreaktivierung und der Trassensicherung ein geeignetes Instrument sein kann. Diese Frage richtet sich auch an Herrn Schuchmann. Kollege Dr. Naas hat das zutreffend dargestellt. Sie haben gesagt, das ist notwendig. Vielleicht könnten Sie das etwas vertiefen.

Dann habe ich eine Frage zu Ihrer Einschätzung: Kann ein solches Konstrukt einer Schieneninfrastrukturgesellschaft über die formale Trassensicherung hinaus die Möglichkeit bieten, bei der dauerhaften Unterhaltung, der Pflege und den Sicherungsmaßnahmen einen Vorteil im Hinblick auf die berühmt-berüchtigte Kosten-Nutzen-Rechnung zu erzielen, da eben nicht alles in einem Zeitraum von 30 oder 40 Jahren auf den Hund kommt, sodass wir von Neuem anfangen müssen? Könnten das positive Aspekte sein, die Sie bei einer solchen Struktur sehen würden? Oder wo liegen aus Ihrer Sicht die Schwerpunkte?

An Herrn Christmann von der VhU habe ich die Frage: Ja, Sie haben recht, am Ende obliegt es dem Gesetzgeber, zu sagen, wie es gemacht wird. Trotzdem haben Sie sich auch zur Struktur einer solchen Gesellschaft geäußert. Könnten Sie uns einen Einblick in Ihre Sichtweise auf die Struktur geben? Sie haben die Form der Holding als positiv für eine solche Gesellschaft beschrieben. Viele andere Anzuhörende haben genau das kritisiert. Sie haben gesagt, eine Holdingstruktur sei der falsche Weg, weil man am Ende des Tages nicht weiß, was die Holding macht und was die einzelnen Tochtergesellschaften machen, die sich dann im operativen Bereich bewegen. Vielleicht könnten Sie uns da einen kleinen Einblick geben.

Auch an Sie geht die Frage: Wenn es ein Schwerpunkt ist, können durch eine solche Gesellschaft auch Streckenreaktivierungen ermöglicht und Trassensicherungen vorgenommen werden? Die Frage zu dem Spannungsverhältnis zwischen Holding und Tochtergesellschaften richtet sich auch Herrn Dr. Jäger. Sie haben das auch sehr positiv beschrieben. Ich habe aber aus vielen anderen schriftlichen Stellungnahmen genau das Gegenteil herausgelesen. Vielleicht können Sie die beiden Punkte auch mit darstellen.

Letzter Satz. Herr Dr. Naas, ich habe, ehrlich gesagt, die Stellungnahme des NVV nicht so negativ gesehen, sondern ich habe es so verstanden, dass der NVV deutlich gemacht hat, dass er in seinem Bereich kein Potenzial sieht und sich deswegen bei dem Thema zurückhält. Es ist insbesondere ein mittel- und südhessisches Thema. Das ist die Sicht des NVV. Ich will das nur sagen, weil heute keiner da ist. Ich habe alle Stellungnahmen gelesen. Zumindest ich habe sie so wahrgenommen.

Stellv. Vorsitzender: Ein weiterer Gast ist zu uns gestoßen: Guido Carl, Stellv. Vorsitzender des Landesverbands Hessen des BUND. Die Anzuhörenden haben schon gesprochen. Wollen wir Herrn Carl jetzt dazwischenschieben, oder wollen wir erst noch die beiden Wortmeldungen hören?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Erst die Wortmeldungen!)

– Dann hören wir erst die Wortmeldungen. Anschließend kommen wir ins Gespräch.

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Da wir die politische Diskussion an anderer Stelle führen, beschränke ich mich auf zwei kurze Nachfragen. Die eine Frage richtet sich an Herrn Behrendt: Sie

haben gesagt, dass das Ziel der Planungsbeschleunigung mit diesem Gesetzentwurf nicht erreicht werden kann, und haben verschiedene Punkte genannt. Dann haben Sie gesagt, dass es Blockaden auf unterschiedlichen Ebenen gibt, die aufgelöst werden müssen. Könnten Sie näher ausführen, wo man da, unabhängig von dem Gesetzentwurf, ansetzen muss? Auch ich glaube, dass der Gesetzentwurf dazu nicht geeignet ist.

Die andere Frage geht an Herrn Christmann: Zunächst einmal ein großes Lob für die VhU, dass sie jetzt die Schieneninfrastruktur pusht. – Meine Frage an Sie: Würden Sie auch dafür plädieren, dass die Arbeitgeber da Beiträge zahlen, wo sie einen Nutzen vom Neubau der Schieneninfrastruktur haben?

Abg. **Andreas Lichert:** Auch ich bedanke mich bei allen Anzuhörenden, die den Weg hierher auf sich genommen haben. – Herr Dr. Naas hat eingangs festgestellt, dass der Schwerpunkt dieses Gesetzentwurfs auf der kommunalen Ebene und auf den Schnittstellen zur Landesebene liegt. Ich bin mir aber nicht ganz sicher, ob man das wirklich immer so scharf trennen kann.

Ihnen allen ist sicherlich bewusst, dass vor wenigen Wochen Krisengespräche zwischen dem BDI und der Bahn stattgefunden haben. Es scheint wirklich krisenhafte Zustände zu geben. Das betrifft wohl primär den Fernverkehr. Aber in vielen Fällen laufen der Fern- und der Regionalverkehr über dieselben Gleise. Insofern glaube ich, dass man auch die Schnittstellen zwischen Bund und Land betrachten muss, wenn man einen solchen Gesetzentwurf in Gänze bewerten will.

Daher habe ich eine Frage an alle Anzuhörenden – wenn Sie dazu Stellung nehmen wollen –: Wie schätzen Sie das ein? Wird dadurch nicht möglicherweise bei den überregionalen, gerade den Fernverkehr betreffenden Verkehrsinfrastrukturprojekten eine weitere Schnittstelle notwendig? Wird das nicht möglicherweise die Komplexität erhöhen? Gehört das nicht der Fairness halber in die Bewertung hinein?

Ich habe es so verstanden, dass sich die meisten Anzuhörenden zu diesem Gesetzentwurf positiv äußern, was die Schnittstelle zwischen Kommunen und Land angeht. Aber halten Sie es für realistisch, dass wir es auch bei der Schnittstelle zwischen Bund und Land mit Effektivitätssteigerungen verbinden können? Da sind wir, ehrlich gesagt, ein bisschen skeptisch. Wenn es der Bahn nicht einmal bei ihrer eigenen Holdingstruktur gelingt, diese Schnittstellen vernünftig abzubilden, habe ich Bedenken bei einer weiteren privatrechtlichen Gesellschaft auf Landesebene, die in anderen Ländern potenziell ähnlich realisiert werden könnte. Zumindest habe ich den Verdacht, dass die FDP in anderen Ländern auf eine ähnliche Idee kommt. Da haben wir doch noch gewisse Bedenken, und da würde ich um Ihre Stellungnahme bitten.

Stellv. Vorsitzender: Herr Carl, herzlich willkommen. – Ich schlage vor, dass wir jetzt Herrn Carl das Wort geben. Herr Carl, wir haben vereinbart, dass die Anzuhörenden drei bis fünf Minuten vortragen. Anschließend steigen wir in die Diskussionsrunde ein. Bitte schön.

Herr **Carl**: Es tut mir leid, dass ich nicht rechtzeitig hier sein konnte. Der öffentliche Nahverkehr und meine Arbeitstätigkeit haben das nicht zusammengebracht.

Unsere Stellungnahme: Wir haben es grundsätzlich positiv gesehen, dass die Stärkung des Schienenverkehrs in einem Gesetzentwurf angegangen wird. Allerdings haben wir auch gesagt, dass wir die Einbettung in ein Gesamtkonzept ein bisschen vermissen. Das ist ein Teilaspekt, der hier berührt wird, und da würden wir gern mehr sehen. Das Thema „Mobilitätswende insgesamt“ – auch das Wort „Klimaschutz“ und das Wort „Klimawandel“ haben wir in dem Entwurf vermisst – ist ein bisschen der Kontext, in den das Ganze gestellt werden sollte. Gerade vor dem Hintergrund, dass der Automobilverkehr in den letzten 30 Jahren sehr wenig zum Klimaschutz beigetragen hat – ganz im Gegenteil –, muss man das ebenfalls in den Blick nehmen.

Was das Defizit bei der Schieneninfrastruktur betrifft, sehen wir das auch so. Das ist völlig richtig. Allein mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur wird das Problem nicht gelöst sein. Da muss es, wie gesagt, ein größeres Paket geben. Ein Ausdruck dessen wäre beispielsweise, dass man die Einführung eines Tempolimits angeht. Die Umweltministerkonferenz im Mai dieses Jahres hat einen Beschluss gefasst. Es wäre schön, wenn sich der Landtag dem anschließen wollte.

Wie gesagt, die Intention teilen wir. Streckenstilllegungen sind ein Mittel von früher. Das soll nicht so sein. Reaktivierungen sind nötig. Deshalb haben wir uns bei den Streckenreaktivierungen den Forderungen des DGB Hessen-Thüringen angeschlossen. Diese Reaktivierungen sollten auf jeden Fall angegangen werden. Natürlich ist es richtig, dass die Finanzierung des Bundes hier nicht ausreicht, dass hier noch eine Lücke besteht. Die Umschichtungen sollten aus unserer Sicht so erfolgen, dass Mittel aus dem Automobilverkehr abgezogen und zum Schienenverkehr umgeleitet werden.

Für die Reaktivierungen ist es aus unserer Sicht notwendig, dass die Trassen gesichert werden, sowohl im Regionalplan als auch in den Bebauungsplänen. Auch die Regierungspräsidien müssen darauf achten, dass dem Folge geleistet wird und dass keine Entwidmung mehr stattfindet. Es wäre auf jeden Fall wichtig, das als Grundlage zu haben, damit man bei den Reaktivierungen tatsächlich aktiv werden kann.

Es soll eine Gesellschaft privaten Rechts geschaffen werden. Das wird damit begründet, dass es bei der RTW Planungsgesellschaft gut funktioniert habe. Man will das jetzt praktisch auf das ganze Land projizieren. Aus unserer Sicht ist es als Begründung nicht ausreichend, dass man das hochskaliert. Da müssten noch ein paar andere Dinge hinzukommen. Wir denken, dass es da einige gute Möglichkeiten gibt. Aus unserer Sicht könnte man dem Land beim Schienenpersonennahverkehr die Verantwortung für die Bestellung des Zugangebots vollständig übertragen, um damit sicherzustellen, dass der Eisenbahn eine übergeordnete Bedeutung zukommt und dass das auch umgesetzt wird.

Das bedeutet, dass nicht die Verkehrsverbünde das machen, sondern dass das Land das Linien- und Taktangebot definiert, dass sie dies aus den Regionalisierungsmitteln, die der Bund zur Verfügung stellt, und den Landesmitteln finanziert und sicherstellt, dass diese Finanzierung funktio-

niert. Wir stellen immer wieder fest, dass die Mittel zwar eingesetzt werden, es da aber Verantwortungsdefizite gibt. Es ist nicht immer so, dass man jemanden findet, der sagt: „Stimmt, ich habe das falsch geplant“, sondern die Kommunen verweisen da gern auf die Verkehrsverbände, das Land und die Kreise. Das würden wir gern anders sehen. Wenn es schon eine zentrale Struktur gibt, könnte man sie auch dafür nutzen.

Die Festlegung der Fahrpreise verbleibt natürlich bei den Verkehrsverbänden. Die Infrastruktur selbst, also die Besitzverhältnisse, die Eigentumsverhältnisse, soll unverändert bleiben. Die künftige klare Verantwortlichkeit wäre für uns eine wichtige Voraussetzung, um eine solche landesweite Gesellschaft gründen zu können.

Ich denke, es ist ganz wichtig, dass man hier einen Schritt weitergeht, den Rahmen größer zieht und eben nicht nur einen Teilaspekt betrachtet; denn man wird sonst verkehrspolitisch, klimapolitisch und vermutlich auch finanzpolitisch scheitern. Von daher denken wir, dass wir da durchaus ein größeres Rad drehen dürften. – So weit in aller Kürze.

(Zuruf Abg. Tobias Eckert)

Stellv. Vorsitzender: Eigentlich wollte ich jetzt den Anzuhörenden zur Beantwortung der Fragen in der ersten Runde das Wort geben. Aber Sie wollen direkt etwas dazu sagen, Herr Kollege Eckert.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich wollte nur etwas ergänzen. Das hat sich dadurch ergeben, dass die Reihenfolge etwas durcheinandergeraten ist. – Ich habe alle anderen Anzuhörenden zu dem Thema „Trassensicherung und Streckenreaktivierung“ befragt. Ist das sozusagen ein Instrument für Streckenreaktivierung und Trassensicherung? Brauche ich für die Trassensicherung eine solche Gesellschaft?

Stellv. Vorsitzender: Ich darf zunächst Herrn Behrendt und Dr. Christmann das Wort geben. Dann ging die eine oder andere Frage an die gesamte Runde.

Herr **Behrendt:** Herr Dr. Naas hat, glaube ich, zehn Minuten gesprochen. Ich will schauen, dass ich all die Punkte ungefähr abarbeite. Das sollte keine Kritik sein. Es ist gut, dass man darüber redet.

Ich fange mit der Frage nach EBO und BOStrab an, also nach diesen zwei unterschiedlichen Formen. Möglicherweise haben wir Ihren Gesetzentwurf tatsächlich falsch einsortiert: Aus unserer Sicht ist es erst einmal völlig wurscht, ob es die eine oder andere rechtliche Betriebsform ist; denn es geht darum, dass man für Hessen ein Raum-Zeit-Netz strickt, das vom ICE bis zum

Busverkehr etwas taugt. Das ist die Idee des Deutschlandtaktes, des Integralen Taktfahrplans. Die rein rechtliche Frage, ob dieser oder jener Abschnitt nach BOStrab oder nach EBO betrieben wird, spielt keine so große Rolle. Wir haben es aber so verstanden, dass diese Gesellschaft im Grunde genommen für den Schienenverkehr zuständig sein soll, der nicht DB ist – um es einmal so zu verkürzen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: In der Planung, nicht im Betrieb!)

– Im Betrieb sowieso nicht, das ist klar, aber in der Planung, die nicht DB ist. Jetzt frage ich noch einmal nach. – Das ist der erste Punkt, bei dem man sich erst einmal zusammenfinden muss; denn Sie können kein Fahrplankonstrukt erstellen, bei dem Sie zwischen DB und nicht DB unterscheiden. Das interessiert keinen Fahrgast. Vielmehr haben Sie erst dieses Raum-Zeit-Gefüge, das im Lauf der Jahre infrastrukturell und fahrplantechnisch Schritt für Schritt entwickelt werden muss. Ob ein Streckenkilometer der DB, der Hessischen Landesbahn oder irgendeiner Kommune gehört, ist für die eigentlichen fachplanerischen Fragen erst einmal egal.

Das ist der erste Punkt, an dem wir Rückfragen haben. Was soll diese Gesellschaft nun machen? Soll sie sich sozusagen auf das beschränken, was nicht DB ist? Das wird nicht funktionieren; denn Sie werden bei jedem einzelnen Projekt Schnittstellen mit der DB haben. Das sieht man z. B. bei der Aartalbahn. Ich glaube, darüber brauchen wir uns nicht zu unterhalten. Wenn Sie das wollen, stellt sich die Frage: Warum läuft das nicht im Rahmen der bestehenden Strukturen – RMV, NVV, usw.? Unsere klare Antwort ist – sie steht auch in der schriftlichen Stellungnahme –: Die sind nur für den Regionalverkehr zuständig. Die sagen dort zu Recht: Über den Fernverkehr wissen wir nichts, dafür sind wir nicht zuständig. Güterverkehr gibt es zwar, aber wir sind nicht dafür zuständig.

Das ist genau das, was bei einem Integralen Taktfahrplan nicht passieren darf. Volker Wissing hat es vor vier Tagen in Mainz sehr deutlich formuliert. Dort fand zu dem Thema Deutschlandtakt die erste Regionalkonferenz für diesen Raum statt. Endlich fand sie statt; das muss man auch positiv sehen. Es war davon die Rede – in Fachkreisen ist das auch völlig unstrittig –, dass integrale Taktfahrplanungen immer Personenfernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr umfassen müssen, weil es sonst nicht funktioniert. Wem die einzelne Strecke gehört und nach welchem Rechtsregime sie betrieben wird, ist dabei erst einmal relativ egal. Deswegen ist unsere zentrale Frage: Welchen Zuständigkeitsumfang soll eine solche Gesellschaft haben?

Das hat sich bei Ihnen so angehört, als ob das sozusagen ein bisschen straßenbahnen- und kommunenorientiert wäre. Das kann sicherlich sinnvoll sein, wie etwa im Rahmen der RTW – dort allerdings erst nach vielen Geburtswehen. Aber richtig weiterkommen im Sinne einer Planungsbeschleunigung wird man erst dann, wenn man all diese komplexen Sachverhalte zusammen betrachtet. Wenn es schon eine Landesgesellschaft ist, muss es auch eine gewisse Kompetenz geben, mit der das Land, vertreten durch diese Gesellschaft, gegenüber der DB im Fernverkehr, im Güterverkehr usw. argumentieren kann. Das ist unsere zentrale Frage.

Um es noch provokanter zu sagen: Dass jetzt eine Gesellschaft gegründet wird, in der Leute sitzen, die darauf warten, dass ihnen irgendwelche Kommunen Planungsaufträge erteilen, wird

nicht für die große Beschleunigung in der ganzen Veranstaltung sorgen. Insofern sollte da die politische Diskussion noch einmal etwas vertieft werden.

Noch einmal zu dem Thema Trassensicherung – ich werde die konkreten Fragen beantworten –: Was meine ich damit? Ich mache es an einem konkreten Beispiel deutlich: 4.900 m von hier entfernt, in Wiesbaden-Erbenheim, wird demnächst ein Bahnsteig gebaut. Das ist schön. Er wird aber genau dort gebaut, wo die zweite Gleisachse liegt, die eigentlich notwendig ist, um einen Viertelstundentakt von Erbenheim über das BKA nach Wiesbaden-Hauptbahnhof zu fahren. Das ist seit Jahren bekannt; alle Akteure wissen das eigentlich. Trotzdem wird da etwas gebaut, was man, wenn es fertig ist, gerade wieder abreißen kann.

Warum ist das so? Es gehört bei uns zur Nicht-Planungskultur, dass keiner rechtzeitig sagt: „Hier kann etwas passieren, hier gibt es eine städtebauliche Entwicklung“; denn dann wird erst einmal gefragt: Wer ist überhaupt Projektträger? Wie ist die Planungstiefe? Das ist alles nicht erreicht. – Dann sind zehn Jahre vergangen, es gibt 1.000 Gutachten, und wenn alles fertig ist, merkt man, dass sich die Rahmenbedingungen geändert haben. Das ist ein unglaublich zäher Prozess. Dafür haben die Bürger inzwischen kein Verständnis mehr. Da werden Straßenbrücken über Eisenbahnen gebaut, wo die dritte Gleisachse fehlt, die nicht berücksichtigt worden ist usw.

Das heißt, die Trassensicherung, nämlich, dass man auf eine Karte irgendwo eine Linie malt, ist das eine. Aber das andere, das konkrete, flächenscharfe Umsetzen nach dem Motto „Hier baust du nichts, sondern hier lässt du etwas frei für Gleisachsen und für Bahnsteige“, erfolgt eben nicht, weil es niemanden gibt, der sich dafür zuständig fühlt: der RMV nicht, das Land nicht, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht und die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht. Wenn wir wirklich weiterkommen wollen, wenn wir wirklich eine Planungsbeschleunigung haben wollen – das wollen wir alle; im Ziel sind wir uns, glaube ich, völlig einig –, muss das Fachwissen rechtzeitig zusammengeführt werden. Es muss im positiven Sinne zusammengeworfen werden. Die richtigen 20 bis 30 Leute müssen sich einmal zusammensetzen, es diskutieren und die Ergebnisse festhalten.

Letzter Punkt zu dem Thema Karte: Warum habe ich das gesagt? Das alles hört sich immer so furchtbar bürokratisch an. In den Nahverkehrsplänen beispielsweise haben wir mittlerweile diese Geokarten, ein super Tool, bei dem sich die Leute beteiligen können. Die melden sich einmal mit dem Klarnamen an – damit klar ist, wer das ist; dann haben wir auch keine Querulanten dabei –, und dann können sie ihre Vorschläge hineinschreiben. Der eine kann auf den anderen reagieren. Das geht innerhalb kurzer Zeit, und es wird dabei eine unglaubliche, qualitativ gute Tiefe erreicht. Das ist kein Geschwätz, sondern das ist tatsächlich richtig gut. Aus unserer Sicht würde sich das Land wirklich um den Deutschlandtakt verdient machen – die Karten sind mittlerweile zwei Jahre alt, da ist bislang nichts passiert; wir sind bereit, uns da einzubringen –, wenn man seine Weiterentwicklung zusammen mit den Kundigen in einer solchen Form endlich einmal voranbringen würde. Dann würden wir, unabhängig von dieser Gesellschaft, wirklich einen Nutzeffekt im Sinne einer Planungsbeschleunigung haben.

Wenn ich etwas vergessen haben sollte, fragen Sie bitte noch einmal nach.

Herr **Dr. Christmann**: Zu der Frage des Abg. Eckert zur Holdingstruktur: Wir haben in unserer Stellungnahme festgestellt, dass da personelle Ressourcen gebündelt werden können und dass man das Know-how sichern kann, das vorhabenbezogen einzusetzen wäre. Aber wir haben auch gesagt, dass sich die Frage stellt, ob und warum eine Holdingstruktur erforderlich ist, wenn die eigentlichen Aufgaben im Rahmen von Tochtergesellschaften ausgeführt werden sollen. Insofern haben wir die Frage differenziert gestellt.

Karin Müller fragt, völlig zu Recht, ob die Arbeitgeber, die von dem Ausbau der Schieneninfrastruktur kräftig profitieren würden, direkte Beiträge zahlen. Selbstverständlich, das machen wir jedes Jahr, indem wir Hunderte Milliarden Euro an Steuern zahlen. So soll es auch bleiben. Die Finanzierung aus dem allgemeinen Haushalt soll weiterlaufen. Ich glaube, bei der Infrastruktur sollte man keine neuen Finanzierungskreisläufe aufmachen. Das ist ganz anders zu sehen als beispielsweise bei den Jobtickets, bei denen die Arbeitgeber immer mehr dazu übergehen, zu sagen – im eigenen Interesse, nämlich um die Leute zu halten –: Ich finanziere über ein Jobticket dein Kommen zur Arbeit.

Herr Lichert, ich glaube, die Frage nach den Schnittstellenproblemen ist auf der Bundesebene ganz wichtig. Aber zurzeit sehe ich mit diesem Thema keine Berührung.

Dr. Jäger: Es beschleicht mich die Ahnung – ohne jemandem nahetreten zu wollen –, dass hier ein gewisses Missverständnis hinsichtlich dieser Holdingstruktur vorliegt. Zunächst einmal: Wir haben hier die Begriffe „Muttergesellschaft“ und „Tochtergesellschaft“ verwendet. Auch das ist, zugegeben, per se etwas missverständlich; denn der Gesellschafterbestand ist in der Tochtergesellschaft und in der Muttergesellschaft nicht zu 100 % derselbe. Vielmehr haben wir einen Gesellschafterkreis, der durch das Gesetz vorgegeben wird, und das gilt primär für die Landesgesellschaft – vulgo: Muttergesellschaft. Die Gründungen erfolgen durch aus diesem Gesellschafterkreis kommende ÖPNV-Aufgabenträger. Das sind die Kommunen, also die Großstädte, und die Landkreise.

(Zurufe: Und die vor Ort! Die, die es etwas angeht!)

– Genau, das ist ganz wichtig; die, die es etwas angeht. – Die gründen dann eine für ihr jeweiliges Projekt vorgesehene Tochterprojektgesellschaft, die durch die Beteiligung der Muttergesellschaft an dieser Tochter – biologisch nicht ganz korrekt – eine Art Halbtöchter-Gesellschaft wird. Dadurch sichern wir – das habe ich eben kurz in einem Satz erwähnt – die vergaberechtliche Inhouse-Fähigkeit: Die Muttergesellschaft erbringt nämlich die tatsächlichen Leistungen – nicht die Tochter. Die Tochtergesellschaft ist letzten Endes eine leere Hülle, die als Vorhabenträgerin agiert, die also die Anträge unterschreibt und gegenüber den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden verantwortlich ist. Diese Tochter beauftragt dann im Wege dieses Inhouse-Verhältnisses ihre eigene „Halbmutter“ mit den Planungs-, Bau- und Betriebsleistungen.

Da in dieser Muttergesellschaft das Know-how und das Personal konzentriert werden und diese Mutter vom Land mehrheitlich und unveräußerlich getragen wird, bleibt sie auch nach der Beendigung eines konkreten Projektes bestehen. Das Land übernimmt letzten Endes also die Gewähr dafür, dass sich diese Personen und das mit den Personen verbundene Know-how nicht nach einer gewissen Zeit wieder verflüchtigen. Das ist die grundsätzliche Konzeption.

Warum ist diese Konzeption notwendig? Der erste Punkt ist die vergaberechtliche Inhouse-Fähigkeit. Ansonsten müsste man ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchführen, was bedeuten würde, dass sich theoretisch ein auf dem Markt befindlicher Akteur – eine Planungsgesellschaft, eine Baugesellschaft – hierauf bewerben könnte, wobei unterstellt wird, dass es überhaupt einen solchen Markt gibt.

Zweiter Punkt. Es ist kommunalverfassungsrechtlich in der Tat notwendig, den Gesellschafterbestand der Tochter auf das Projekt bezogen zu beschränken. Das ist deshalb notwendig, weil sich Kommunen nach der Hessischen Gemeindeordnung nicht einfach so an einem Unternehmen – auch wenn es ein nicht wirtschaftlich tätiges Unternehmen ist – beteiligen können, das außerhalb ihrer eigenen Gemarkung tätig wird. Um dieses Problem zu umgehen, wird der Gesellschafterbestand auf der Projektebene immer auf die örtlich betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger beschränkt, die dann wiederum die Muttergesellschaft, die mehrheitlich vom Land getragen wird, mit den Durchführungsleistungen beauftragen. Ich hoffe, das war halbwegs verständlich ausgedrückt. Das ist in der Tat ein kompliziertes Geflecht. Aber wie auch im privaten Recht und in der privaten Wirtschaft sind Holdingstrukturen sehr sinnvolle Einrichtungen – die aber eben eine gewisse Komplexität aufweisen.

Stellv. Vorsitzender: Herr Dr. Jäger, ich glaube, die allermeisten haben es verstanden. Aber die Frage ist, ob es jedem gefällt. Aber die Frage kann jeder für sich selbst beantworten. – Bitte schön.

Herr **Behrendt:** Das war nur eine Ergänzung; denn in dem Vortrag des FDP-Kollegen kam etwas vor, was vielleicht noch klarstellungsbedürftig ist.

Herr Dr. Naas, Sie haben vorhin sinngemäß gesagt, dass der Bund für die Schiene zuständig sei. Das ist zwar zu 90 % richtig – oder zu 95 % –, aber nicht ganz; denn wir haben ja die nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die letztlich unter die Landesverantwortung fallen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Ich habe doch von den Ausnahmen gesprochen!)

– Ja, aber ich wollte einen weiteren Gedanken entwickeln. Sie – nicht Sie allein, auch andere – bringen immer den Gedanken ins Spiel, der Bund ist für all das zuständig, der Bund soll das machen. Jetzt lese ich Ihnen etwas aus der Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt vor, das vor vier Tagen im Anschluss an die Pressekonferenz von Herrn Wissing in Mainz an die Öffentlichkeit

gekommen ist. Da gibt es eine Projektliste – ein bisschen unsortiert, wie es halt ist –, aber das ist eine Bundesangelegenheit.

Schauen Sie sich einmal die Nahverkehrsvorhaben an, konkret z. B. die für den Knoten Wiesbaden: Umbau Abzweig Wiesbaden-Kinzenberg – das sind die Ländchesbahn und die Wallauer Spange; ich will jetzt nicht ins Detail gehen – oder der Wiederaufbau des vierten Gleises bei Wiesbaden-Ost im Bereich der Kläranlage. Dahinter steht ein unverfänglicher Satz: „Planung und Umsetzung der Nahverkehrsmaßnahme kann durch das Land beginnen. So viel zu dem Thema Bundesverantwortung. Ich sage es nur. Man darf nicht den Eindruck haben, der Bund führt jetzt diesen schönen Deutschlandtakt ein, und es gibt ganz viele Maßnahmen.

Aber der Bund macht das nicht alleine, sondern er erwartet offensichtlich von den Ländern – dafür muss er natürlich auch Geld aufwenden; hoffentlich sind wir uns darüber im Klaren –, dass diese die Maßnahmen umsetzen. Dafür ist Planungskapazität erforderlich. Die ist aber offensichtlich beim RMV – es ist sowieso keiner vom RMV da, reden wir doch einmal Tacheles – zumindest quantitativ nicht in dem Maße vorhanden, wie wir alle es uns wünschen. Das ist so – auch wenn mich jetzt jemand dafür schlägt. Aber die Praktiker wissen es. Da geht vieles zu langsam. Das Erstellen von Gutachten dauert ewig lange, oder es wird sonst was gemacht. Irgendwo hängt es da ganz einfach.

Um dies zu verbessern, bedarf es personeller Unterstützung. Wenn eine solche Gesellschaft das nicht leisten kann, ist das in Ordnung. Aber dann muss es auch der politische Auftrag für eine solche Gesellschaft sein. Diese Dinge möchten wir, bitte, mit einbringen. Nicht vergessen: Es gibt auch noch diese nicht bundeseigenen Eisenbahnen – Stichwort: Bad Orb. Auch bei dem, was du, Uwe, im Zusammenhang mit Groß-Bieberau erwähnt hast, ist eine nicht bundeseigene Eisenbahn dabei. Es gibt Sachen im Umfeld von Kassel, und es gibt Sachen wie die Aartalbahn hier vor der Haustür, die von der ehemaligen Bundesbahn gepachtet worden ist. In Rheinland-Pfalz befindet sie sich aber im Eigentum der Kommunen. Wir dürfen also nicht nur den Bund betrachten, sondern wir müssen hier auch Strukturen schaffen, bei denen man im Bereich des DB und gleichzeitig bis hinunter zu den Straßenbahnen über Kompetenzen verfügt.

Ich wollte nichts Negatives sagen – falls das falsch herübergekommen sein sollte –, sondern es geht um die Frage: Wie groß müssen der Bereich der Kompetenzen und der Bereich der politischen Aufträge in einer solchen Gesellschaft sein?

Herr **Schuchmann**: Da Herr Pentz gesagt hat, dass wir uns kennen: Ja, ich bin Mitglied der CDU, schon sehr lange. Ich kann Ihnen aber sagen, dass es in unserer Initiative auch GRÜNE und Sozialdemokraten gibt und dass die das so ähnlich wie ich sehen. Ich kann Ihnen auch sagen, dass es Herrn Pentz nicht immer gefällt, was ich in unserer Kreismitgliederversammlung sage, unter anderem zu dem Thema „zweigleisige Abschnitte der Odenwaldbahn auf dem Hanauer Ast“. Dort muss sehr viel mehr kommen, wenn der Deutschlandtakt bis nach Groß-Umstadt und in den Odenwaldkreis hineinwirken soll. Leider gibt es bislang keine Aktivitäten vonseiten des

Landes oder des RMV, diese Abschnitte zweigleisig auszubauen, obwohl sie ungeheuer notwendig sind für den Ostkreis Offenbach und den Ostkreis Darmstadt-Dieburg.

Der Herr von der AfD hat mir eine Frage zu der Komplexität von Schnittstellen gestellt. Ich kenne mich mit dem DB Fernverkehr AG oder der DB Netz AG nicht so gut aus. Aber ich kann Ihnen etwas sagen zu der Komplexität der Schnittstellen, die man in Hessen geschaffen hat. In Hessen hat man nämlich 1995 ein ÖPNV-Gesetz geschaffen, und die Verantwortung für den SPNV, die der Bund an die Bundesländer delegiert hat, hat man, wie einen Schwarzen Peter, gleichsam an die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Sonderstatusstädte weitergereicht. Damit hat man sich der politischen Verantwortung entledigt.

Um es einmal ganz platt zu formulieren – auch in Richtung von Herrn Al-Wazir –: Wenn sich die kommunalen Akteure, wie im Lumdatal, abgestrampelt haben, kommt Herr Al-Wazir und schneidet die Bänder durch. Wenn die kommunalen Initiativen nicht erfolgreich waren – die machen das alle ehrenamtlich –, weil ihnen von diversen Akteuren ein Haufen Knüppel zwischen die Beine geworfen worden ist, kommt der Abrissbagger. Herr Naas. leider sind auch welche von der FDP darunter. Aber man muss auch sagen, das geht quer durch alle Parteien. Mittlerweile sind alle Parteien betroffen, die im Landtag vertreten sind. Dann kommt der Abrissbagger, und dann ist Schluss.

Dieses Problem mit dem hessischen ÖPNV-Gesetz – Herr Carl hat es schon ganz gut beschrieben – hat auch Folgen. Es hatte 1995 und 1997 die Folge, dass die Salzböde-Bahn stillgelegt und entwidmet wurde. Jetzt ist es ungeheuer schwierig, diese Strecke wieder aufzumachen, weil man keine Trassensicherung durchgeführt hat und es keine Landesregierung gab, die sich um diese Strecke gekümmert und dafür gesorgt hätte, dass zumindest die Trassen gesichert sind und die Gleise liegen bleiben.

Das Gleiche haben wir bei der Strecke, die nördlich des Edersees entlangführt. Auch darum hat sich keiner gekümmert. Sie war eines der ersten Opfer des rot-grünen hessischen ÖPNV-Gesetzes aus dem Jahr 1995. Im Sommer 1995 wurde der Personenverkehr eingestellt.

Es wurden auch noch während der Amtszeit von Herrn Al-Wazir Strecken stillgelegt, zum einen die Strecke nach Groß-Biebrau, die ich schon erwähnt habe, um die sich auch seine Regierungspräsidentin nicht gekümmert hat. 2017 habe ich Herrn Al-Wazir persönlich darum gebeten. Ja, Herr Al-Wazir, sie ist mit Zustimmung Ihrer Regierungspräsidentin für den Güterverkehr stillgelegt worden.

Zum anderen wurde auch ein Teilstück der Lumdatalbahn für den Güterverkehr stillgelegt, mit der Folge, dass man in dem Industriebetrieb, der daran hängt – die „Schamott“ –, händeringend darum bittet: Bitte macht uns diese Strecke wieder auf, damit wir 130 Arbeitsplätze in der Region sichern können. Da die Strecke formal stillgelegt worden ist, ist es weitaus aufwendiger, den Güterverkehr wieder dorthin zu bringen.

Es wurde gefragt, was das Land denn machen kann.. Man kann Stilllegungen vermeiden, ganz einfach. Das kann man machen. Wenn sich kein Eisenbahninfrastrukturunternehmen findet; denn

Stilllegung bedeutet in der Regel, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das im Moment die Strecke betreut, diese abgeben will, weil es keine Erlöse aus Trassen hat, kann das Land selbst Eisenbahninfrastrukturunternehmer werden. Das Land kann z. B. die HLB Basis AG damit beauftragen, aber es kann auch eine eigene Gesellschaft gründen, wie es die FDP hier vorschlägt. Wenn eine Strecke für den Güterverkehr betriebsbereit ist, ist die Reaktivierung für den Personenverkehr weitaus einfacher.

Damit sind wir wieder bei dem Thema: auf der einen Seite die Lumdatalbahn, auf der anderen Seite die Gersprenztalbahn nach Groß-Bieberau. Die Reaktivierung kostet ungefähr 15 Millionen €, unter anderem weil diese Strecke formal stillgelegt ist. Da heißt es dann, es muss eine Brücke über eine Bundesstraße angehoben werden. Das sind die Knüppel, von denen ich gesprochen habe, und deswegen ist es so teuer. Wäre diese Strecke nicht stillgelegt worden, wäre die Reaktivierung für den Personenverkehr im Noch-Wahlkreis von Manfred Pentz deutlich leichter, wobei von der CDU im Landkreis und auch von dir, Manfred, deutlich mehr zu diesen Themen kommen könnte.

Die Lösungsmöglichkeiten hat der BUND ganz klar aufgezeigt: Die Zahl der Schnittstellen muss reduziert werden. Das Land muss die Verantwortung für den SPNV übernehmen und sagen: Ja, wir wollen dieses Schienennetz haben. Wir wollen, dass da und da wieder Züge fahren, weil diese Strecken so wichtig sind. – Damit wird diese ungeheure Komplexität, bedingt durch viele Schnittstellen, diverse Aufgabenträger, diverse Landkreise und ganz viele Kommunen, die an den jeweiligen Strecken liegen, deutlich reduziert. Das Eisenbahnrecht gibt einem nämlich starke Möglichkeiten, dafür zu sorgen, eine Eisenbahnstrecke – auch dann, wenn sie einem Bürgermeister nicht gefällt – zu reaktivieren.

Zu dem Thema: „Ja, wir wollen Bürgerbeteiligung und Basisdemokratie“, oder so etwas in der Richtung. Da sage ich dann: Prima, in den Städten Flörsheim und Kelsterbach hätte man wahrscheinlich Hurra geschrien, wenn man sie dazu befragt hätte. Aber da geht es eben um einen internationalen Flughafen, und da hat man gesagt: Nein, da interessiert uns das nicht, da interessiert uns auch die Umwelt nicht. – Aber dann kann es wohl nicht so schwer sein, dass man in Landesverantwortung stillgelegte Eisenbahnstrecken nach der Liste reaktiviert, die DGB und BUND aufgestellt haben.

Stellv. Vorsitzender: Wir kommen jetzt zur zweiten Runde. Zunächst hat Herr Dr. Naas das Wort, und dann schauen wir einmal, wer sich noch meldet.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich will noch einmal etwas zu Herrn Behrendt sagen; denn ich glaube, dass wir in der Analyse eigentlich sehr nah beieinander sind. Ich denke immer noch, dass uns Missverständnisse irgendwie trennen. Sie haben am Anfang Ihrer Wortmeldung über den Deutschlandtakt gesagt – wenn ich Sie richtig verstanden habe – der Takt bestimmt dann die

Infrastruktur. Ich weiß nicht, ob das im ÖPNV auch so gilt. In der Analyse, dass wir einen Schienenring um Frankfurt brauchen, sind wir uns einig. Das ist doch Konsens. Zumindest haben bisher alle politischen Akteure das so verstanden – von der AfD vielleicht abgesehen.

Wenn wir das wollen, wenn wir das dringend brauchen, auch zur Entlastung der anderen ÖPNV-Strecken, die wir in der Region haben, stellt sich für uns die Frage: Wie erreichen wir das? Jetzt gibt es ein positives Beispiel, für das ich noch einmal zu werben versuche: Das ist die Regionaltangente West. Die Regionaltangente West GmbH – man kann darüber streiten, ob die Regionaltangente West zu lang ist oder zu kurz – hat es geschafft, innerhalb von zehn Jahren Planungsrecht zu erzeugen. Es gibt auch unterschiedliche Rechnungen, was den Zeitraum angeht. In Frankfurt-Niederrad wird jetzt am ersten Abschnitt gebaut. Das ist doch positiv. Viele haben sich dafür gelobt – zu Recht im Übrigen.

Jetzt ist die Frage: Wer macht das eigentlich weiter? Wenn das Thema erledigt ist, ist nämlich diese Gesellschaft, die einen konkreten Auftrag hat, obsolet. Man müsste sie eigentlich zerschlagen. Das macht man natürlich nicht. In der Tat hat diese Gesellschaft schon neue Aufgaben. Das können Sie in der Presse nachlesen. Die Gesellschaft ist für Kommunen tätig usw. Unser Gedanke ist, das weiterzuführen. Ich weiß immer noch nicht, was daran so schlimm oder so schlecht ist. Ich verstehe es, wenn man sagt: Das ist alles zu kurz gesprungen, wir wollen noch viel mehr in dieser Welt, alles muss viel schneller gehen.

Wir wollen diesen guten Gedanken weiterführen und sagen: Das Know-how, das da mühsam aufgebaut wurde – Sie haben zu Recht gesagt, der RMV hat es nicht –, soll beibehalten und sogar vergrößert und für andere Projekte zur Verfügung gestellt werden, und zwar mit einer stärkeren Beteiligung des Landes, auch finanziell. Wie kann man das erreichen? Man gründet eine Muttergesellschaft, die das sozusagen zeitlos vorhält, und gründet dann aus der Muttergesellschaft heraus Projektgesellschaften, die das konkret für Ost, Süd, Nord und West – West haben wir jetzt – umsetzen. Natürlich wird auch im ländlichen Raum etwas gemacht – uns ist klar, woher ein Teil der Kritik kommt –, wenn dort ein Bedarf besteht. Natürlich gilt das auch für Nordhessen. Wer sollte Nordhessen vergessen?

So ist das eigentlich aufgebaut. Ich werbe bei Ihnen dafür, weil Sie ein wichtiger Player in dem Bereich sind. Daher werbe ich einfach noch einmal um Ihr Verständnis und um positive Reaktionen.

Abg. J. Michael Müller (Lahn-Dill): Ich hatte gehofft, dass der Kollege Naas ganz am Ende der Anhörung eine Frage stellt, anstatt seinen Gesetzentwurf zu erklären. Offensichtlich war er nicht zu verstehen. Ich habe nichts hinzuzufügen.

Nur einen Satz möchte ich kurz loswerden: Mir ist es ausgesprochen lieb und recht, wenn der Staatsminister Bänder durchschneidet, um Strecken zu eröffnen; denn jedes durchgeschnittene Band bedeutet den Erfolg einer Verkehrspolitik. Insofern finde ich das gut und bin dafür dankbar.

Abg. **Tobias Eckert:** Herr Kollege Müller, da war auch keine Frage dabei. – Das wurde vergessen: Ich hatte dem Vertreter des BUND noch eine Frage zur Trassensicherung und zu dem Instrument einer Infrastrukturgesellschaft für die Streckenreaktivierung gestellt.

Herr **Carl:** Sie hatten gefragt, ob das im Rahmen einer solchen Gesellschaft sinnvoll ist oder ob man das auch anders machen könnte. Es wurde eben schon einmal angesprochen: Es kann durchaus sein, dass die Gesellschaft der richtige Träger dafür ist; denn sie hat dann die Mittel. Aber wir können uns auch vorstellen, dass die HLB eine Alternative dazu sein kann. Wir sehen nicht, dass das eine oder das andere notwendigerweise gemacht werden muss. Aber eine Sicherung muss auf jeden Fall erfolgen. Von daher können wir keinen klaren Hinweis geben und sagen: Das ist es, das wollen wir unbedingt.

Herr **Behrendt:** Herr Dr. Naas hat mich angesprochen. Noch einmal – manchmal ist es ein bisschen schwierig –: Es ist doch klar, dass das, was Meister Amann da auf die Reihe gekriegt hat – das nötige Know-how steckt dahinter, gerade weil es sowohl um die BOStrab als auch um die EBO geht –, weitergeführt werden soll. Ich kann auch das etwas hässliche Wort „Anschlussverwendung“ benutzen. Es muss also weitergehen. Darin sind wir uns einig. Wenn das falsch herübergekommen sein sollte, bitte ich um Nachsicht. Uns geht es nicht darum, etwas zu verhindern. Uns geht es nur darum, dass die Struktur, die dann geschaffen wird, tatsächlich etwas bewirkt, dass es also nicht nur heißt: „Wir haben da einmal eine Struktur geschaffen“, und es damit erledigt ist. Es soll nicht so wie bei der Verabschiedung eines Nahverkehrsplans sein: Man sagt Tschüs, und dann passiert nichts mehr.

Wir wollen gerade, dass, wenn eine solche Struktur geschaffen wird, sie mit der hinreichenden Kompetenz, den notwendigen Planungsaufträgen und natürlich auch mit der notwendigen Finanzausstattung versehen wird. Sie alle wissen, dass es mittlerweile nicht nur eine Knappheit an Stahl und an Beton, sondern auch eine Knappheit an Planungskapazitäten gibt. Genau das ist unser Problem. Wir müssen frühzeitig mit der Planung beginnen – auch schon fünf Jahre früher, wenn manche Leute sagen, das sei noch viel zu früh. Sonst bekommen wir hinterher gesagt: Ihr seid zu spät dran, hättet ihr einmal vor fünf Jahren angefangen. – Dieser Quatsch muss aufhören. Es muss tatsächlich das böse Wort „Vorratsplanung“ in den Mund genommen werden, und es müssen jetzt Sachen gedacht werden, auch wenn sie vielleicht erst in fünf oder zehn Jahren umgesetzt werden. Das ist wichtig. Falls es falsch herübergekommen sein sollte, bitte ich um Entschuldigung. Das ist sicherlich nicht unsere Intention. Das sollte man in jedem Fall machen.

Da der Staatsminister anwesend ist, ein Hinweis noch: Es geht bei den einzelnen Reaktivierungen nicht immer nur um die Frage, wie groß die Initiativen sind, die dahinterstehen. Ich kenne die Lumdatabahn selber. Ich war selber einmal Aktionär; das Geld habe ich nie wiedergesehen. Es geht nicht um ein Windhundrennen – wer die meisten Luftballons aufsteigen lässt –, sondern es geht vor Ort häufig darum, dass die Rahmenbedingungen nicht feststehen. Es sind nun zum

x-ten Male die „Standi“ und die NKU verschoben worden; jetzt sollen sie zum 1. Juli 2022 kommen. Ich mache eine Flasche Sekt auf, wenn das endlich einmal kommt.

(Minister Tarek Al-Wazir: Ich auch!)

Ich will also sagen, da gibt es eine ganze Menge Projekte. Ich war vor ein paar Tagen in Bad Orb mit dem CDU-Bürgermeister Weisbecker. Wir haben in ein paar Tagen einen Termin ausgemacht. Da geht es um 6,5 km Eisenbahnstrecke zwischen Bad Orb und Wächtersbach. Es ist also nicht so, dass, wenn etwas nicht an die Öffentlichkeit kommt, kein Bedarf an Reaktivierung besteht, sondern es geht darum, dass man den richtigen Zeitpunkt erwischt und dass man ein vernünftiges Konzept dafür hat.

Insofern glaube, dass diese Streckenreaktivierung – die liegt uns allen sehr am Herzen, auch den Kollegen vom VCD und von PRO BAHN, auch wenn denn die heute aus Termingründen nicht gekommen sind. Ich glaube, insofern kann ich durchaus auch für die anderen Verbände sprechen. Das ist ein wichtiges Thema. Das heißt nicht, dass man von heute auf morgen 80 Strecken reaktivieren muss; das ist Blödsinn. Wir müssen daran arbeiten. Aber es ist ein sinnvoller Ansatz, dass sich das Land da entsprechend engagiert und die Kommunen zumindest in der Planungsphase unterstützt und entlastet, die mit so etwas fachplanerisch in der Tat überlastet sind. Diesen Ansatz sollten wir alle im Sinne der Weiterentwicklung des Deutschlandtaktes weiterverfolgen. Aber ich hoffe, dass im parteipolitischen Spektrum die Notwendigkeit, das Schienennetz insgesamt weiterzuentwickeln, vom Fernbahntunnel über Streckenreaktivierungen bis zum landesweiten Stundentakt im Busgrundnetz, kein Dissensthema ist, sondern dass es unabhängig von jeglichen Koalitionen ein Zukunfts- und wirklich wichtiges Standortthema für ganz Hessen ist.

Abg. **Andreas Lichert:** Wir können es ganz kurz machen. Aber da Herr Dr. Naas nicht widerstehen konnte, hier eine parteipolitische Note hineinzubringen, möchte ich, damit die Anzuhörenden mit den richtigen Eindrücken nach Hause fahren, kurz die Position der AfD klarmachen. Wir sind keine Feinde der Schiene, wir haben nur keinen Schienenfetisch per se. Dort, wo es sinnvoll ist – gerade im Ballungsraum –, wird der Verkehrsträger Schiene natürlich immer eine herausragende Bedeutung haben, und zwar zu Recht. Das tragen wir natürlich ausdrücklich mit.

Aber es gibt gerade im ländlichen Raum viele Bereiche, in denen die Schiene eben keinen hinreichenden Vorteil bietet, auch unter den von den Anzuhörenden immer angemahnten klimapolitischen Gesichtspunkten. Aufgrund der schlechten Auslastung kann gar kein Vorteil z. B. in Sachen CO₂-Fußabdruck pro Personenkilometer erzielt werden. Dort, wo die Schiene sinnvoll ist, tragen wir das mit; dort, wo nicht, da nicht. Dies nur noch einmal zur Klarstellung.

Stellv. Vorsitzender: Meine sehr geehrten Damen und Herren, auch von mir noch einmal herzlichen Dank dafür, dass Sie zu uns gekommen sind, hier vorgetragen und mit uns diskutiert haben.