



HESSISCHER LANDTAG

22. 03. 2022

Plenum

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

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

A. Problem

In großen Teilen Hessens ist die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahrzehnten nicht oder nur geringfügig ausgebaut worden. Insbesondere im Ballungsraum Rhein-Main, aber auch in der Region Kassel blieb das Wachstum der Schiene hinter dem allgemeinen Wachstum zurück. Das Wirtschaftsministerium hat in der Beantwortung des Berichtsanspruchs DS 20/5438 zur Industriepolitik der Landesregierung konstatiert, dass seit 2015 nur ca. 31 km der Kurhessenbahn von Korbach nach Frankenberg reaktiviert und nur 4 km der Strecke zu den Gateway-Gardens neu gebaut wurden. Dieses allgemeine Defizit an ausgebauter und neuer Schieneninfrastruktur hemmt die Entwicklung des Landes. Dies erschwert die Entstehung neuer Baugebiete in den Ballungsräumen, hindert das weitere Wachstum des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und steht der weiteren Erschließung des Landes und damit Freiheit, Fortschritt, Wachstum und Wohlstand im Wege.

Rechtlich ist der Bund nach Art. 87e Abs. 4 GG grundsätzlich für den Bau der Schiene, d.h. die Eisenbahninfrastruktur zuständig. Daneben sind regionale und kommunale Träger für den öffentlichen Personennahverkehr gemäß Personenbeförderungsgesetz zuständig. Hierzu zählen Straßenbahnen, deren Einsatzbereich das PBefG regelt, denen aber gerade in Ballungsräumen dort eine größere Bedeutung zukommen wird, wo eine Eisenbahn überdimensioniert wäre oder ohne Umstieg das Stadttinnere erreicht werden soll.

Der Bund hat mit dem Projekt "Deutschlandtakt" und dem Ausbau vieler IC- und ICE-Strecken größte Herausforderung und Aufgaben vor der Brust. 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.

Vor diesem Hintergrund sind das Land und die Kommunen gefordert regionale Schienenprojekte selbst in die Hand zu nehmen. Dabei besteht für die Kommunen jedoch ein weiteres Problem: Infrastrukturprojekte im Bereich Schieneninfrastruktur und ÖPNV bedürfen immer einer umfangreichen Planung. Sie gestaltet sich oft schwierig. Der Weg von der Entscheidung für ein Projekt zu dessen Bau dauert oft mehrere Jahre, verschiedene Projekte überlappen sich zeitlich oder bauen aufeinander auf. Selbst leistungsfähige Kommunen oder Kreise sind oftmals nicht in der Lage die Expertise bereitzustellen, die für die Planung und Umsetzung eines Projekts notwendig ist. Oft überschreiten Projekte auch die kommunalen Grenzen. Und obwohl insbesondere von den Kommunen Planungs- und Projektsteuerungsleistungen, wie auch die Bauleistungen ausgeschrieben werden können, um von dem Know-how des Marktes partizipieren und die (mittelständische) Wirtschaft zu fördern, kann ein Infrastrukturprojekt ab einer bestimmten Größe erfolgreich sein, wenn der Vorhabenträger bzw. der Bauherr selbst die Kompetenzen für die Steuerung aufbaut und vorhält. So werden aktuell in Hessen dringend erforderliche ÖPNV-Vorhaben nicht oder nur zögerlich realisiert, weil den kommunalen Trägern bzw. Vorhabenträgern und Bauherren die Kompetenz oder Kapazität fehlt.

Die Kommunen in der Region Frankfurt/Rhein-Main und der RMV haben dieses Dilemma bereits vor Jahren erkannt. Sie haben mit der Planung und jetzt auch Bau der Regionaltangente West jedoch einen Ausweg gefunden. Die dazu gegründete RTW GmbH hat es

geschafft, eine schnelle und effektivere Planung aller an der RTW beteiligten Partner zu erreichen. Durch diese regionale Gesellschaft, getragen durch die beteiligten Gebietskörperschaften der Region (Stadt Frankfurt am Main, Hochtaunuskreis, Stadt Bad Homburg v.d. Höhe, Kreis Offenbach, Main-Taunus-Kreis, Stadt Bad Soden, Stadt Schwalbach, Stadt Eschborn, Stadt Neu-Isenburg, Gemeinde Sulzbach), sowie durch das Land Hessen und die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH wurde eine Struktur geschaffen, die nach 10 Jahren einen Planfeststellungsbeschluss erwirkt hat und nun in Umsetzung, d.h. den Bau der Strecke eintritt.

Die Regionaltangente West wird nach Fertigstellung Bad Homburg mit Neu-Isenburg-Birkengewann und das Nordwest-Zentrum bzw. Bad Soden mit Dreieich-Buchschlag verbinden. Sie ist ca. 50 km lang und so ab dem Jahre 2027/28 20 Millionen Fahrgäste jährlich befördern. Sie stellt derzeit eines der größten Infrastrukturprojekte in der Region dar. In neu zu bauenden Abschnitten wird die Regionaltangente West auf der Grundlage des PBefG als Stadtbahn geplant und gebaut. In Bereichen in denen Ausbau und Ergänzung der bestehenden Bahninfrastruktur dominiert, werden auch größere Abschnitte als Nicht-bundeseigene Eisenbahn realisiert. Später, bei Betrieb, werden diese Unterschiede in Planung und Genehmigung für den Fahrgast keine Rolle spielen. Die Fahrzeuge sind sowohl Eisenbahn- als auch Stadtbahnfahrzeuge. Sie werden auf Schienen der DB Netz AG (nach EBO), auf Eisenbahnschienen der RTW (nach EBO) und auf Straßenbahnschienen der RTW (nach BO Strab) fahren.

Dieses positive Beispiel soll nun auch auf andere dringend notwendige Schieneninfrastrukturprojekte in ganz Hessen übertragen werden. So würde sich z.B. auch der Bau einer Regionaltangente Ost und einer Regionaltangente Süd anbieten, um endlich einen Schnellbahnring um Frankfurt zu legen und dieses seit rund 140 Jahren bestehende Manko der verkehrlichen Erschließung eines Ballungsraumes mit 3,5 Mio. Menschen zu beseitigen. Aber auch andere Hessische Regionen können durch dieses System profitieren.

Die RTW-Gesellschaft verfügt heute nicht nur über eine erfahrene, praxiserprobte Geschäftsführung, sondern auch über hervorragend geeignetes Personal um zusätzliche Projekte anzugehen. Bereits jetzt ist die RTW über ihren ursprünglichen Gründungszweck hinaus für die Straßenbahn in Darmstadt-Dieburg tätig und mit der Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 in Frankfurt-Höchst, sowie U2 in Bad Homburg und mit der kommunalen Straßenplanung in Neu-Isenburg beauftragt.

B. Lösung

Durch ein Hessisches Infrastrukturgesellschaftsgesetz "Schnelle Schiene Hessen" wird die Gründung einer Gesellschaft für Schieneninfrastruktur in die Tat umgesetzt. Diese wird privatrechtlich organisiert und kann im Sinne der Aufgabenträger die Planung, die Ausführung, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung von Infrastrukturprojekten ausführen. Die Hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft versteht sich als Fortführung und Ausweitung der RTW-Gesellschaft und ihrer positiven Erfahrungen und Erfolge. Expertise, Geschäftsführung und Personal könnten dadurch in die zu gründende Gesellschaft eingebracht werden. Hierzu soll eine Gesellschaftsstruktur geschaffen werden, die mittels Tochtergesellschaften eine schnelle und arbeitsfähige Gesellschaft für ein zu bearbeitendes Projekt aufbaut. Auch hier ist die RTW GmbH als erfolgreiches Modell zu nennen.

Mit der neu gegründeten Hessischen Schieneninfrastrukturgesellschaft sollen die Planungen, der Bau und der Betrieb neuer Schieneninfrastruktur beschleunigt und verstetigt werden. Das Land soll Teil der Lösung und nicht Teil des Problems sein und ist deshalb von Anfang an Teil der Gesellschafterstruktur. Die neue Gesellschaft versteht sich als Fortführung und Weiterentwicklung der RTW-Gesellschaft und ihrer positiven Erfahrungen. Das Land unterstützt diese Gesellschaft als Mehrheitsgesellschafter und trägt damit zukünftig eine noch größere Verantwortung für den Ausbau von Schieneninfrastruktur in Hessen.

C. Befristung

Keine.

D. Alternativen

Keine.

E. Finanzielle Auswirkungen

Die zu erwartenden Kosten betragen die jeweiligen Projektkosten, die im Zuge von Schieneninfrastrukturprojekten generell zu erwarten sind. Durch die im Gesetz vorgesehene Finanzplanung ist grundsätzlich nicht mit unerwarteten Kosten zu rechnen.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

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

Vom

Artikel 1

**§ 1
Zielsetzung**

(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Zusammenführung verschiedener Aufgabenfelder hessischer Schieneninfrastrukturprojekte in einer Gesellschaft. Dabei soll den besonderen Herausforderungen einer immer mobiler werdenden Gesellschaft Rechnung getragen werden.

(2) Hessens Schieneninfrastruktur soll durch die Arbeit, der mit diesem Gesetz gegründeten Gesellschaft, schneller und effektiver ausgebaut und effizienter unterhalten werden. Die steigende Verkehrslast soll dabei auch auf eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur verlagert werden können.

**§ 2
Übertragung von Aufgaben**

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium überträgt die Aufgaben der Planung, der Ausführung, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung von landeseigenen Schienenverkehrsinfrastrukturprojekten einer zu gründenden Gesellschaft privaten Rechts.

(2) Die Gesellschaft steht in unvermittelbarem Mehrheitseigentum des Landes (51 Prozent). Die übrigen Anteile werden zu gleichen Teilen an den Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH (7 Prozent), den Nordhessischen Verkehrsbund GmbH (7 Prozent), die Hessische Landesbahn GmbH (7 Prozent), Hessen Mobil (7 Prozent), die zum Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden fünf kreisfreien hessischen Städte (7 Prozent), die zum Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden sieben Sonderstatusstädte (7 Prozent) und die zum Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden 21 hessischen Landkreise (7 Prozent) aufgeteilt. Eine Übertragung von Schulden des Landes oder von Dritten auf die Gesellschaft erfolgt nicht.

**§ 3
Errichtung der Gesellschaft**

(1) Die Gesellschaft für Schieneninfrastruktur wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung als Holding-Gesellschaft gegründet. Ein Aufsichtsrat ist zu bilden. Im Aufsichtsrat sind Vertreter der Eigentümer, des Haushaltsausschusses und des Wirtschaftsausschusses des Landtags vertreten.

(2) Nach der erfolgten Gründung der Gesellschaft weist das Land der Gesellschaft die Finanzmittel zu. Diese müssen der Gesellschaft ermöglichen, die ihr zugewiesenen Aufgaben zur erfüllen und den Betrieb der Gesellschaft sicherzustellen.

(3) Eine Änderung des Gesellschaftsvertrags bedarf der Zustimmung des Landtags.

**§ 4
Vertretung des Landes in der Gesellschafterversammlung**

In der Gesellschafterversammlung der Gesellschaft wird das Land durch den für Verkehr zuständigen Staatsminister vertreten.

**§ 5
Sitz der Gesellschaft**

Der Sitz der Gesellschaft ist unveränderlich in Wiesbaden.

**§ 6
Tochtergesellschaften**

(1) Die Gesellschaft kann bedarfsgerecht Tochtergesellschaften einrichten. Bei den Tochtergesellschaften handelt es sich um Projektgesellschaften. Diese muss im Mehrheitseigentum der Muttergesellschaft stehen. Die Beteiligung Dritter ist nur für betroffener Gesellschafter der Muttergesellschaft möglich.

(2) Über die Gründung von Tochtergesellschaften entscheidet die Gesellschafterversammlung.

(3) Das Tätigkeitsfeld der Tochtergesellschaften kann bei Zustimmung der Betroffenen um landeseigene Aufgaben, bzw. um Aufgaben der Kommunen, wie den Bau von überregionalen und regionalen Fahrradwegen, erweitert werden, sofern diese in direktem Zusammenhang mit dem jeweiligen Schieneninfrastruktur Projekt stehen.

§ 7

Gegenstand und Aufgaben

(1) Der Gesellschaft werden mit Gründung die Aufgaben der Planung, der Ausführung, des Betriebs, der Erhaltung und der Finanzierung von landeseigenen Schienenverkehrsinfrastrukturprojekten übertragen.

(2) Die Gesellschaft kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen. Das Übertragen der Aufgaben an Dritte ist ausgeschlossen.

§ 8

Finanzplanung

(1) Die Gesellschaft erstellt einen Finanzierungs- und Realisierungsplan über alle der Gesellschaft bei Wahrnehmung der Aufgaben nach § 6 entstehenden Ausgaben für einen Zeitraum von regelmäßig jeweils fünf Jahren. Der Finanzierungs- und Realisierungsplan bedarf der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Landtags.

(2) Die Gesellschaft erstellt jährlich einen Investitionsbericht zum Sach- und Kostenstand der Projekte, die Gegenstand des jeweils geltenden Finanzierungs- und Realisierungsplans nach Abs. 1 sind, sowie zum Zustand des Landesschiennetzes und dem daraus folgenden mittelfristigen Ausgabenrahmen sowie den für sie damit verbundenen Tätigkeitsfeldern. Der Bericht wird den für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüssen des Landtags vorgelegt.

(3) Für Tochtergesellschaften der Gesellschaft gelten Abs. 1 und 2 entsprechend.

§ 9

Übergangsregelung

Die durch das für Verkehr zuständige Ministerium an die Gesellschaft zu übertragenen Aufgaben können im Einzelfall bis zu einem Jahr nach deren Gründung durch das für Verkehr zuständige Ministerium ausgeführt werden.

Artikel 2

Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Zur Verbesserung des schienengebundenen Verkehrs, ist der Ausbau und der Neubau von Eisenbahninfrastruktur dringend erforderlich, insbesondere sind neue Planungs- und Bauprojekte anzustoßen und zu beschleunigen. Derartige Infrastrukturplanungen sind überall dort geboten, wo sie eine ergänzende Funktion zum Netz der Deutschen Bahn erfüllen können. Das gleiche gilt für die Wiederherstellung nicht mehr genutzter Schienenstrecken bzw. Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen.

Die Infrastrukturplanungen sollen einen umweltfreundlichen Verkehr ermöglichen und sicherstellen. Durch das vorliegende Gesetz kann 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 beileihen. Hinsichtlich der Planungen nimmt die Gesellschaft die Aufgaben der Aufgabenträger wahr.

Die Erfahrungen mit der RTW GmbH zeigen, dass Planungen in einer ausgelagerten Gesellschaft des Landes erfolgreich verschiedene Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen von Streckenabschnitten zusammengeführt werden können. Dem wird durch die bereits erfolgte Ausweitung der Tätigkeitsfelder der RTW GmbH Rechnung getragen. Die RTW GmbH kann daher nicht nur als Vorbild, sondern unter besonderen Voraussetzungen auch als Startpunkt der neu zu gründenden Landesgesellschaft dienen.

B Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

§ 1 beschreibt die Zielsetzung dieses Gesetzes. Als übergreifende Schieneninfrastrukturgesellschaft soll die durch dieses Gesetz zu gründende Gesellschaft alle an Schienenprojekten beteiligten Partner zusammenbringen, um so Kosten und vor allem aber auch Zeit zu sparen.

Zu § 2

Abs. 1 regelt die Aufgabenstruktur der Gesellschaft und überträgt diese Aufgaben offiziell vom bisher zuständigen Ministerium. Klarzustellen ist, dass seitens der kommunalen Aufgabenträger Schieneninfrastrukturprojekte von den Kommunen finanziell zu tragen sind.

Abs. 2 regelt die Eigentumsverhältnisse der Gesellschaft, wobei beim Land die Mehrheitsanteile der Gesellschaft verbleiben. Die weiteren Partner werden anteilmäßig gleichberechtigt behandelt, wobei die 5 kreisfreien Hessischen Städte und die 21 Hessischen Landkreise als jeweils ein Anteilspartner gewertet werden. Dieser Anteil wird dementsprechend unter den jeweiligen Partnern aufgeteilt.

Zu § 3

Abs. 1 regelt die Rechtsform der Gesellschaft. Auch wird die Besetzung des zu bildenden Aufsichtsrats geregelt.

Abs. 2 regelt die Finanzierung der Gesellschaft durch das Land.

Abs. 3 regelt das Verfahren zur Änderung des Gesellschaftervertrags.

Zu § 4

§ 4 regelt die Vertretung des Landes in der Gesellschafterversammlung der Gesellschaft.

Zu § 5

§ 5 regelt den Sitz der Gesellschaft. Dies soll die Landeshauptstadt Wiesbaden sein.

Zu § 6

Abs. 1 verschafft der Gesellschaft die Möglichkeit, Tochtergesellschaften zu gründen. Diese müssen im Mehrheitseigentum der Muttergesellschaft stehen, sodass auch die bisherige Struktur der erfolgreichen RTW-Gesellschaft als Tochtergesellschaft abgebildet werden kann. Die zweckgebundene Tochtergesellschaften konzentrieren sich auf einzelne Projekte mit den betroffenen Partnern in den Kommunen und Landkreisen, die einen direkten Bezug zu dem Projekt haben.

Abs. 2 regelt das Verfahren bei Gründung von Tochtergesellschaften.

Abs. 3 schafft die Möglichkeit, dass die projektbezogenen Tochtergesellschaften auch die Zuständigkeit für weitere verkehrsbezogene Projekte im direkten Bezug zum jeweiligen Schieneninfrastrukturprojekt - insbesondere den Bau von Radwegen - erhalten können, solange deren Umsetzung eine landeseigene Aufgabe ist oder im Aufgabenbereich der betroffenen Kommunen liegt. Eine Zustimmung zur Übertragung dieser Aufgaben ist dabei notwendig.

Zu § 7

Abs. 1 regelt das Aufgabenprofil der Gesellschaft.

Abs. 2 räumt der Gesellschaft die Möglichkeit ein, für die Erfüllung dieser Aufgaben auf Dritte zurückgreifen zu können, ohne dass diesen dabei die Aufgaben als solche übertragen werden können. Dritte dürfen nur bei der Erfüllung dieser Aufgaben unterstützend wirken.

Zu § 8

Abs. 1 regelt die Finanzplanung der Gesellschaft. Dadurch haben die im Landtag zuständigen Ausschüsse eine bessere Planungsmöglichkeit über die finanziellen Aufwendungen der Gesellschaft. Alle zu tätigen Ausgaben sind dabei klar zu benennen und zu begründen. Eine langfristige Projektplanung schafft zudem auch eine bessere Übersicht für alle an der Gesellschaft beteiligten Partner.

Abs. 3 stellt sicher, dass auch die Tochtergesellschaften langfristige Planungen und Tätigkeitsberichte vorlegen müssen.

Zu § 9

§ 9 regelt die Übergabezeit der Aufgaben vom Ministerium in die Gesellschaft. Eine Übergangszeit bietet die Chance einer ordentlichen und nachhaltig effektiven Übernahme aller Aufgaben und bereits laufenden Prozesse.

Zu Art. 2

Art. 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Wiesbaden, 22. März 2022

Der Fraktionsvorsitzende:
René Rock