



### Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz

# **Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion der FDP im Hessischen Landtag für ein Gesetz zur Gründung der Hessischen Gesellschaft für Schieneninfrastruktur (Hessisches Schieneninfrastrukturgesellschaftsgesetz) - Landtagsdrucksache 20/8126**

Beschluss vom 20.06.2022

## Zusammenfassung

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

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

## 1. Sachverhalt

Im Jahr 2008 wurde die RTW Planungsgesellschaft mbH als Projektgesellschaft gegründet. Geschäftsgegenstand ist die planerische Vorbereitung des Vorhabens "Regionaltangente West", konkret: - Vorbereitung und Ausschreibung von Planungsleistungen, - Steuerung der Planungsleistungen, - Koordinierung der Prozesse für die beteiligten Aufgabenträger, - Erarbeitung der Grundlagen für die Herbeiführung der Bau- und Finanzierungsbeschlüsse durch die betroffenen Aufgabenträger. Mit dem Vorhaben Regionaltangente West wird eine regionale Stadtbahnverbindung im östlichen Rhein-Main-Gebiet zwischen dem Hochtaunuskreis (Bad Homburg, Oberursel und Steinbach), dem Main-Taunus-Kreis (Eschborn und Sulzbach), Frankfurt Höchst, dem Flughafen Frankfurt am Main und dem Kreis Offenbach (Neu-Isenburg und Dreieich) geschaffen, bei der Teile des bestehenden Regionalschienennetzes ergänzt werden durch Stadtbahnabschnitte und dadurch eine zusammenhängende Verbindung erreicht wird.

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

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

## 2. Bewertung

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

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

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

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

### Gemeinsam getragenes Infrastrukturprojekt

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

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

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

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

### Holdingsstruktur zur Know-how Sicherung

Sofern nach dem Gesetzentwurf die Hessische Schieneninfrastrukturgesellschaft als Holding für einzelne, auf konkrete Schieneninfrastrukturprojekte errichtete Tochtergesellschaften errichtet werden

soll, hält die VhU dies für geeignet, um personelle Ressourcen zu bündeln und Know-how zu sichern und vorhabenbezogen einzusetzen.

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

### **Keine landeseigene Schieneninfrastruktur**

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