

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

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

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

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

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

21.06.2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Norgall
Naturschutzreferent

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

Stand: 20.06.2022

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Flankiert werden sollten die Vorhaben von folgenden politischen Festlegungen:

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

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

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

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

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

Diese Situation muss aufgelöst werden. Unser Vorschlag:

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

Die bisherigen Eigentumsverhältnisse bleiben bestehen:

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