



Ausgangspunkt der Initiative

Ist das am 20.9. in Wehrheim vorgestellte RMV/VHT 60 Millionen Projekt zur Elektrifizierung der Taunusbahn, das im Kern auf eine Verlängerung der S-Bahn setzt und damit auf die Baureihe Typ ET 423. Die Bürger-Informationsveranstaltung ließ einerseits substantielle Fragen offen, stellte einen NKU-Indikator v. 3,47 in den Raum, dem intransparente Nutzenhypothesen zugrunde liegen, darunter fragliche Fahrtzeitverkürzungen von 4 Min. (Wehrheim-Hauptwache) bzw. 6 Min. (USI-Messe) oder Kapazitätssteigerungen von 90% in der Spitzenstunde, andererseits wurden manifeste Veränderungen des Landschaftsbildes illustriert und Kollateralschäden für Wald, Fauna und Flora sichtbar, und auch dies wurde klar, es wird nicht bei den genannten 59 Millionen bleiben – schon jetzt sind in dieser Kostengröße nicht alle Kosten berücksichtigt.

Wir, die Bürgerinitiative Pro-Taunusbahn fragen:

Ist eine Verbesserung der Bahnverbindung Usingen-Frankfurt nur realisierbar, indem man in lange andauernden Bauarbeiten über 60 Millionen ausgibt, einen gesunden Baumbestand fällt, die Landschaft verschandelt und Interessen der Betroffenen übergeht? Oder, ist dies mit neuen, zukunftsweisenden Antriebstechnologien und intelligenten Bedienkonzepten nicht schneller, einfacher, kostengünstiger, ohne große Baumaßnahmen und Behinderungen, ohne Kahlschlag im Einverständnis mit den Betroffenen möglich?

Gemeinsame Zielsetzung

In der Zielsetzung, die Mobilität im Usinger Land zukunftsfähig zu gestalten, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, gerade in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) mehr Beförderungskapazität in den Triebfahrzeugen anzubieten, sind wir uns einig mit dem RMV. Wir teilen dieses Ziel mit den Fahrgastverbänden und dem RMV / VHT, aber nicht den Weg dorthin, denn wir wollen die Mobilitätswende

- am tatsächlichen Bedarf und Nutzen der Pendler ausrichten,
- setzen hierfür auf eine nachvollziehbare Verkehrsstromanalyse als Planungsgrundlage
- sowie auf ein intelligentes Antriebs- und Betriebskonzept,
- um eine Verschwendung von Steuergeldern zu vermeiden
- ebenso wie vollkommen überflüssige Kollateralschäden.

Wir sehen das politische Ziel eines Ausbaus der Elektrifizierung des Schienennetzes im Sinne der notwendigen Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaziele. Die Bürgerinitiative Pro-Taunusbahn teilt dieses Ziel, aber wir setzen, so wie der Verkehrsminister in Schleswig-Holstein auf einen erweiterten Lösungsraum zur Elektrifizierung der Schiene - mit Triebfahrzeugen der neuesten Generation, die im Jahre 2019 nicht zwangsläufig und überall Oberleitungen erfordert.

Elektrifizierung OBEN OHNE – wirtschaftliche und nachhaltigere Alternativen

Ein breites Angebot innovativer Antriebstechnologien, vom emissionsfreien Wasserstoffzug über Akkuzüge bildet die Grundlage für Alternativen zu Oberleitungen. Zahlreiche Verkehrsbetriebe in Deutschland und Österreich haben längst die Weichen zugunsten intelligenter Antriebs- und Betriebskonzepte gestellt. Bereits in gut drei Jahren sollen etwa die ersten der vom Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein bestellten 55 Akkuzüge vom Typ Flirt Akku von Stadler (leiser, spurtstärker u. schneller) kreuz und quer durch Schleswig-Holstein rollen. *"Mich freut besonders, dass diese Lösung auch so wirtschaftlich ist"* so Verkehrsminister Buchholz, **„mit Hilfe der Elektrozüge gelinge ein Stück der nötigen Elektrifizierung des Bahnverkehrs, ohne in teure Oberleitungen**



investieren zu müssen“. Er und andere sprechen uns aus dem Herzen: **Berlin, 2. September 2019**, ...die Eisenbahnbranche kommt an diesem Montag einen entscheidenden Schritt voran. In Österreich startet ein Akku-Zug für den durchgehend elektrischen Antrieb in den Fahrgasteinsatz. *„Jetzt befördern sowohl Wasserstoffzüge als auch Batteriezüge im Praxiseinsatz Fahrgäste auf Strecken ohne Oberleitung. Alternative Antriebe sind auf der Schiene im Alltag angekommen“*, so Dirk Flege, Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene. Dafür wird es auch Fördergelder im Haushalt der Bundesregierung geben.

Baden-Württemberg setzt bei einer Neuanschaffung von Zügen für oberleitungsfreie Abschnitte auf Akkuzüge. Für die bislang mit Dieselmotoren betriebenen Strecken wird der Mireo plus B von Siemens zukünftig im Netz 8 Ortenau eingesetzt werden. Kein Ausbau der Oberleitung, stattdessen wird der Batterie-elektrische Zug von Siemens-Mobility eingesetzt. Warum Oberleitungen, wenn's auch einfacher geht? **Warum nicht auch im Taunus?**

Die globale Wende zu einem innovativen lokal emissionsfreien Transportsystem für nicht elektrifizierte Strecken ist längst geschafft und der Einsatz dieser Technologien wird uns den gesetzten Klimazielen schneller, wirtschaftlicher und nachhaltiger entgegenbringen als Projekte, die exklusiv auf den Bau von Oberleitungen setzen, egal, was es kostet und selbst dort, wo dies mit Baumrodungen und anderen massiven Kollateralschäden verbunden wäre.

Strecken, die nicht einfach zu elektrifizieren sind, wie etwa Waldstrecken, auf denen zudem eine Taktung von 0,5h nicht unterschritten wird, sind auch nach einer VDE Studie vom Mai 2019, die sich mit den systemischen Potenzialen der innovativen Antriebstechnologien im SPNV auseinandersetzt, keine Strecken, die einen Oberleitungsausbau nahelegen. *„Jedoch setzt der zu erwartende hohe Erhaltungsaufwand für Oberleitungen eine dichte Taktung und hohe Personenverkehrsleistung auf der Bahnlinie voraus, um wirtschaftlich zu sein“*. Vielleicht setzen andere Verkehrsverbünde, Bundesländer eben deshalb nicht auf neu zu bauende Oberleitungen, wie in SH mit der Beschaffung von 55 oder in BW für das Netz Ortenau von 20 Batterie-elektrischen Nahverkehrszügen.

Diese Alternativen sollten auch im Taunus greifen

Die vom RMV / VHT geplante Elektrifizierung der Taunusbahn zwischen Friedrichsdorf und Usingen, bzw. bis 2033 nach Grävenwiesbach erfordert keine Oberleitungen, keinen Kahlschlag durch den Köpperner Wald und entlang der Gleise. Die neuen Akku-Züge ließen sich perfekt ins S-Bahn-System integrieren und könnten sofort, ganz ohne Oberleitungen, ohne neues Stellwerk und ohne Ladestationen ab Lieferung nicht nur nach Usingen, sondern bis Grävenwiesbach und auch durch den Tunnel nach Brandoberndorf fahren, 10 Jahre früher als vom RMV / VHT geplant – viele glückliche Pendler, viele Gewinner im Hintertaunus und ein hoher Nutzen für die Region.

Wir vermissen, dass seit 2017 unterbreitete Vorschläge, über Linienverbesserungen im Köpperner Tal Fahrzeitverkürzungen zu erzielen bis heute nicht geprüft wurden, obwohl die potentiellen Fahrtzeitgewinne die geplante Zweigleisigkeit zwischen den Bahnhöfen Saalburg und Wehrheim zur Verlängerung der S-Bahn nach Usingen überflüssig machen würde – sechs Millionen Euro Ersparnis und ein enormer Zeitgewinn – nachhaltig vorgetragene, zukunftsweisende, leider bis heute unbeantwortete Vorschläge zur Vermeidung von Kollateralschäden und der Verschwendung von Steuergeldern, sofern eine Verkehrsstromanalyse überhaupt eine solche S-Bahn-Integration als einzige Option für eine zukunftsfähige, nutzen- und kosteneffiziente Mobilitätslösung für eine attraktivere Taunusbahn bestätigen würde.



Indes betrachten auch Fahrgastverbände und Fachleute die Verlängerung der S-Bahn mit dem geplanten zweigleisigen Abschnitt und die Elektrifizierung nicht als alternativlos, sondern sehen in innovativen Betriebskonzepten und Antriebstechnologien, wie sie überall sonst Einzug halten, die Chance, ein sowohl attraktives als auch wirtschaftliches Nahverkehrsangebot zu entwickeln. „*Wir finden den Vorschlag der Bürgerinitiative, die S5 unter Umständen mit Akkutriebwagen zu bedienen, interessant. Hybridfahrzeuge, wie sie inzwischen entwickelt wurden und sich bereits andernorts in Betrieb befinden, könnten im Umfeld von Frankfurt den Strom aus der Oberleitung beziehen und im Akkubetrieb ab Friedrichsdorf in den Taunus fahren.*“

Wir fragen, ob alternative Antriebs- und Bedienkonzepte mit und ohne Elektrifizierung der Infrastruktur überhaupt betrachtet und bewertet wurden? Die derzeitige Planung geht auf das Jahr 2012 zurück. Ist im Vorfeld des VHT Betriebskonzeptes eine Verkehrsstromanalyse erfolgt oder woher kommt die Erkenntnis, dass für 50% der TB-Fahrgäste eine Direktverbindung (ohne Umsteigen) von USI in die Frankfurter Innenstadt im Vordergrund steht? Ohne Verkehrsstromanalyse kann der Nutzen umsteigefreier Verbindungen in die Frankfurter Innenstadt nicht bewertet werden.

Wurde die geplante Ankopplung der U-Bahn am Bad Homburger Bahnhof im laufenden Planungsprozess berücksichtigt? Wie könnten die Fahrzeiten zum Flughafen Frankfurt verkürzt werden? Wie hoch wäre dieser Nutzen anzusetzen, welche Rolle spielen die Fahrgäste, die täglich zum Flughafen wollen?

Könnten mit einer optimierten Ankopplung der verschiedenen Netze (U-Bahn, TSB, S-Bahn) in Bad Homburg und Frankfurt nicht höhere Nutzeneffekte erzielt werden, bei deutlich geringeren Kosten? Ist es richtig, dass das RMV/VHT Projekt als 21 Millionen-Projekt 2014/15 im Kreis auf den Weg gebracht wurde? Warum sind es heute 59 Millionen, die, wie sich in der Info-Veranstaltung herausstellte, nicht einmal alle Kosten enthalten und schon gar nicht die Kosten, die sich erst in ein paar Jahren darstellen würden, geschweige denn die Kosten des Umwelt- und Klimaschadens, oder auch die erhöhten Kosten eines Infrastrukturbetriebs mit Oberleitungen.

Das Für und Wider mit den Oberleitungen

Warum verfolgt der RMV / VHT eine Integration in das S-Bahn-Netz auf Basis eines noch zu bauenden Oberleitungssystems, während andernorts Akku- oder Wasserstoffzüge losfahren, wo es keine Oberleitungen gibt. Haben sich die Verantwortlichen beim RMV, VHT und in der Politik hinreichend mit diesen Optionen befasst? Viele Pendler schätzen die Verlässlichkeit der heutigen TSB und befürchten eine höhere Störanfälligkeit bei Integration in das Frankfurter S-Bahn-System. Eine Mobilitätswende kann nur unter der Voraussetzung einer Reduzierung der Störanfälligkeit gelingen, die Schiene ist nur dann eine attraktive Mobilitätsalternative, wenn sie zuverlässig ist. **S-Bahn Verspätungen sind das Top Ärgernis vieler Pendler!**

Einig ist sich die Fachwelt auch, dass die Oberleitung die Komplexität der Infrastruktur erhöht und damit die Kosten des komplexeren Infrastrukturbetriebes und Instandhaltungsaufwands. Wurden diese Kosten beim zukünftigen Netzbetreiber kalkuliert? Wer würde an der Oberleitung nicht planbare Reparaturen von z.B. Sturmschäden durchführen? Wurden die Engpässe solcher Spezialisten nach Sturmschäden ins Kalkül gezogen und die potentiellen Ausfallzeiten nach Oberleitungssturmschäden? Kenner des regionalen Schienenverkehrs gehen davon aus, dass die geplante S-Bahn-Verlängerung Verspätungen aus dem Frankfurter Stadttunnel mitbringen würde, die selbst durch den geplanten zweigleisigen Abschnitt nicht auszugleichen wären, einer übrigens nach dem Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) wesentlichen Änderung, da sie Anwohner zu Betroffenen macht.



Natürlich ermöglicht die klassische Elektrifizierung mit Oberleitungen eine Vielzahl von Bedienkonzepten der Strecke – auch durch die S-Bahn. Mit ihr wäre durchaus eine Aufwertung der kompletten Bahn-Infrastruktur zugunsten der Mobilität in der Region verbunden. Technisch bewegt sich der RMV/VHT mit seiner Planung in einer standardisierten und langjährig eingesetzten Technologie zugunsten der allseits erwünschten Mobilitätswende.

Indes ist die vorliegende Planung zur Elektrifizierung der Taunusbahn begleitet von massiven Veränderungen am Landschaftsbild, Kollateralschäden im Wald, in Fauna & Flora und von betroffenen Anwohnern durch wesentliche Änderungen gemäß BImSchG. Die Planung führt zu einer Erhöhung der Störanfälligkeit, bringt keine Fahrtzeitverkürzung, dafür aber lästige und langwierige Ausfallzeiten, bedingt durch Streckenarbeiten am Gleis zur Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik und der Installation von Oberleitungen. Das lässt eine gigantische Verschwendung von Steuergeldern erkennen und impliziert auch einen Schlag ins Gesicht des Klimaschutzes durch Abholzungen in einer Zeit, wo es um großflächige Aufforstungen gehen sollte.

Wir befinden uns mittendrin in der Klimakrise, die Wälder brennen, sterben weltweit und deshalb sind Projekte, die trotz alternativer Antriebs- und Betriebskonzepte auf Oberleitungen und Waldeinschlag setzen, Projekte, die nicht zustimmungsfähig sind. Der RMV, der einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet, wie man auf seiner Website lesen kann, hat noch Luft nach oben, was die Verfolgung von Klimazielen anbelangt.

Keine Planung ohne Verkehrsstromanalyse

Eine nutzenorientierte und zukunftsweisende Elektrifizierung der TSB erfordert unbedingt eine Verkehrsstromanalyse als Planungsgrundlage. Sie ist notwendig, um aufzuzeigen, von wo nach wo Menschen zu jeder Tages- und Wochenzeit unterwegs sind. Darauf aufbauend kann man ein Bedienkonzept erarbeiten und extrapolieren, um auch zukünftig bedarfsgerecht ÖPNV anbieten zu können. Man kann eine Verkehrsstromanalyse beschränken auf die bestehende Infrastruktur, aber auch eine grundsätzliche Analyse der Reiseströme über alle Verkehrsmittel hinweg durchführen. Letztendlich könnte man dann auch das Thema Umsteiger von Auto auf Zug gut argumentieren. Wer für seinen Plan auf zukünftige Kapazitätsbedarfe verweist, sollte auch auf die Ergebnisse einer solchen Analyse verweisen können, die derzeit schlicht fehlt.

Unabhängig von der offenen Frage, wie die Hauptverkehrsströme eigentlich verlaufen, wer letztlich wohin will, unterstellen wir, dass die Schiene heute und in Zukunft, für den Pendler nur dann attraktiv ist, wenn sie ihn möglichst schnell, zuverlässig von A nach B bringt - keine Verspätungen, keine Zugausfälle, mehr Kapazität (Sitz-, Stehplätze) in den HVZ, Komfort (z.B. Toiletten) und auch nach den HVZ bis in die Abendstunden im 30-Minuten-Takt, denn die Nachzügler im Berufsverkehr dürfen in HG nicht abgehängt werden.

Zweifelhafte Versprechen, Prognosen

Mehr als fraglich ist die vom RMV/VHT behauptete Fahrtzeitverkürzung von 4 – 6 Minuten. Es sind Fachleute, die darauf hinweisen, dass diese Fahrtzeitgewinne in Friedrichsdorf durch die im S-Bahn-System geplante Stärkung und Schwächung der Züge auf der Strecke bleiben, neutralisiert werden.

Nutzenversprechen wie die wünschenswerten 70.000 PKW Kilometer weniger pro Tag und ein werktäglicher Fahrgastgewinn von 3.000 Personenfahrten, Zahlen die dem vorgestellten NKU- Indikator



von 3,47 zugrundeliegen, der erst die Fördertöpfe aus Steuermitteln öffnet, sind nicht transparent, ebenso wenig wie versprochene Kapazitätssteigerungen von 90 % in der Spitzenstunde.

Wo bleibt die gesetzlich geforderte Bürgerbeteiligung?

Die Bürgerinitiative kann nicht Lösungsanbieter sein, wir sind nur Bürger, aber wir können und wollen uns beteiligen mit Vorschlägen, Ideen und Forderungen. Die für die Taunusbahn gesuchte zukunftsfähige optimale Mobilitätslösung im Sinne eines für den Pendler attraktiven ÖPNV müssen die Planer auf Basis einer Verkehrsstromanalyse und einer technologieoffenen Planung erarbeiten. Die Bürgerinitiative erwartet eine solche technologieoffene Planung zugunsten des bestmöglichen Betriebskonzeptes und Nutzung der im Jahre 2019/20 zur Verfügung stehenden elektrisierenden Antriebstechnologien.

Wir wünschen uns den Schulterschluss mit den Fahrgastverbänden, der Fahrgastlobby Hochtaunus und einen konstruktiven Dialog mit dem RMV / VHT und den ideologiefreien Einsatz aller betroffenen politischen Entscheidungsträger zugunsten eines zukunftsweisenden nachhaltigen ÖPNV, zugunsten der Pendler, zugunsten der Schiene ohne Kollateralschäden und im Sinne des Natur- und Klimaschutzes. Nur in einem solchen Dialog würden wir die vom Gesetzgeber geforderte Bürgerbeteiligung erkennen können.

Die am 20.9. in Wehrheim durchgeführte Informationsveranstaltung diente nicht einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, wie gesetzlich gefordert. Vielmehr handelte es sich um eine deklaratorische, direktive Informationsveranstaltung, die weder frühzeitig stattfand, noch wurden die vom Vorhaben Betroffenen mit dieser Veranstaltung oder in ihrer Folge eingebunden. Die dem VHT von der Bürgerinitiative übersendeten Fragen betroffener Bürger sind seit dem 7. Oktober unbeantwortet. Zum Zeitpunkt der Informationsveranstaltung am 20.9., rd. 2 Monate vor dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens, seiner Offenlegung, waren die Planungen des RMV/VHT bereits abgeschlossen. Der Gedanke des Gesetzgebers ist aber, dass die Behörden, frühzeitig vor dem Planfeststellungsverfahren mit den Bürgern in Kontakt treten, um die beste Lösung zu finden. Statt mit uns wenigstens jetzt das Gespräch zu suchen, bleiben RMV und VHT auf Distanz.

Die Bürgerinitiative bereitet sich daher bereits auf das Planfeststellungsverfahren vor, um dieses Verfahren zu nutzen, Einwendungen zu erheben und mit diesen Einwendungen, spätere Klagen vorzubereiten.

12. November 2019, Jürgen Steckel