

**Denfeld, Frank <Frank.Denfeld@hochtaunuskreis.de>**

04.12.2019,  
10:18

an tbahnoptimierung@online.de

Sehr geehrter Herr Fischer,

wir danken Ihnen für Ihre Mail vom 7. Oktober 2019 und nehmen Bezug auf die Inhalte Ihres Fragenkatalogs, den Sie uns mit der Bitte um Berücksichtigung bzw. Beantwortung übermittelt haben. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie um Nachsicht für die lange Bearbeitungszeit. Wir haben uns auch mit dem Besteller der regionalen Schienenverkehrsleistungen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, inhaltlich ausgetauscht. Ihrem Wunsch kommen wir im Folgenden gerne nach, bitten aber um Verständnis, dass die Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörden über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in unserem Infrastrukturvorhaben „Elektrifizierung der Taunusbahn“ voraussichtlich mit der Antragstellung auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen wird.

**1.**

Ein Komplex Ihrer Fragen bezieht sich auf Daten zu den derzeitigen Verkehrsleistungen der Linie RB 15 (Taunusbahn) sowie der S-Bahnen. Hierzu teilen wir Ihnen mit, dass aktuell über 10.000 Fahrgäste pro Werktag die Taunusbahn nutzen. Während die S-Bahn-Linie S5 im 1. Halbjahr 2019 eine überdurchschnittliche Pünktlichkeit von 97 % aufwies, lag diese für das gesamte S-Bahn-System bei 93 %. Im Vergleich hierzu hatte die RB 15 im gleichen Zeitraum eine Pünktlichkeit von 99 %. Allerdings gehen etwaige Anschlussverluste in Bad Homburg nicht in diese Qualitätsmesszahl ein, da die Taunusbahn eine verspätete S-Bahn nicht abwartet.

**2.**

Ein weiterer Fragenkomplex hatte zudem die Inhalte des geplanten Betriebskonzeptes im Blick, welches die Zielsetzung verfolgt, das Usinger Land durch umsteigefreie Direktverbindungen mit der S-Bahn bestmöglich an die Frankfurter Innenstadt anzubinden und im Zuge dessen die Kapazitäten der gestiegenen Nachfrage anzupassen.

So ist einleitend anzumerken, dass ein qualifiziertes Ingenieurbüro das Fahrplankonzept entwickelt hat, das schließlich von der DB Netz AG sowohl für die DB-Infrastruktur als auch für die Infrastruktur der Taunusbahn geprüft und bestätigt wurde.

Der von uns dargelegte Kapazitätswachstum bezieht sich auf einen Vergleich der Direktverbindungen von Usingen nach Frankfurt in den morgendlichen Spitzenstunden unter Berücksichtigung der jeweiligen Sitzplatzanzahl. Dagegen wird die Verlängerung der S-Bahn-Linie S5 die Umsteigesituation auf andere Linien in Bad Homburg voraussichtlich nicht grundlegend verändern. Folglich ist auch mit keiner deutlichen vorhabenbedingten

Veränderung der Anzahl der Umsteiger - ausgenommen der heutigen Umsteiger zwischen Taunusbahn und S5 - zu rechnen.

Die Prognose, dass es zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr kommen wird, ergibt sich aus der Verkehrsmodellierung der bundesweit einheitlich angewandten „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“, welche den Effekt vermiedener PKW-Fahrten abbildet. Gründe hierfür sind Faktoren wie Reisezeiten, Verkehrsbelastungen, die Umsteigehäufigkeit oder die Parkplatzverfügbarkeit, die die Aufteilung des Gesamtverkehrs auf einen Anteil des MIV und einen Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs beeinflussen. So spielt es hierbei selbstverständlich auch eine Rolle, dass Fahrgäste umsteigefreie Verbindungen gegenüber Verbindungen mit einem Umstieg bei etwa gleicher Gesamtreisezeit bevorzugen. So wird ein nennenswerter Teil der Fahrgäste der RB 15 künftig bei Realisierung des Vorhabens den Vorteil ganztägiger, umsteigefreier Direktverbindungen ab Usingen zu den S-Bahnhöfen u. a. im Westen und in der Innenstadt Frankfurts erlangen.

Weiterhin haben Sie ganz konkret eine Auskunft erbeten, warum geplant ist, die Zugkapazität in Friedrichsdorf zu reduzieren. Dies begründet sich darin, dass zwischen Friedrichsdorf und Frankfurt am Main bei der S-Bahn-Linie S5 bis zu drei Wageneinheiten erforderlich sind. Dagegen sind im Abschnitt zwischen Usingen und Friedrichsdorf weniger Fahrgäste unterwegs, sodass hier ein kürzerer Zug bestehend aus bis zu zwei Wageneinheiten ausreichend ist. Die Zugkapazität kann dadurch in Friedrichsdorf bedarfsgerecht angepasst werden.

Bereits an dieser Stelle möchten wir auch auf den zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen Wehrheim und Saalburg eingehen, der aus betrieblichen Gründen erforderlich wird. Der Fahrplan der S-Bahn-Linie 5 ist abhängig von den Randbedingungen im gesamten S-Bahn-Netz, insbesondere von der Kapazität des Frankfurter S-Bahn-Tunnels und den sich hieraus ergebenden Taktlagen. Hieraus ergibt sich, dass die Züge sich künftig auf benannten Abschnitt fahrplanmäßig begegnen werden. Dies macht einen zweigleisigen Ausbau an eben dieser Stelle erforderlich. Darüber hinaus werden die S-Bahnen sich bei Verspätungen flexibel auf dem Abschnitt begegnen können und müssen nicht im Bahnhof auf einen verspäteten Gegenzug warten. Zudem ist an der Endhaltestelle Usingen zwischen der Ankunft und der Rückfahrt eines Zuges ein ausreichender betrieblicher Zeitpuffer vorgesehen, um die Übertragung von Verspätungen auf Folgefahrten vermeiden zu können.

### **3.**

Die für das Vorhaben durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein äußerst positives Ergebnis erbracht. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 3,47 ist die Wirtschaftlichkeit eindrücklich bescheinigt. Das Vorhaben ist damit förderwürdig, da das Ergebnis deutlich über dem Wert von 1,0 liegt. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung erfolgte nach dem standardisierten

Bewertungsverfahren für Verkehrswegeinvestitionen und wird durch Hessen Mobil als Bewilligungsbehörde geprüft.

Hinsichtlich der Relevanz der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Planfeststellung erlauben wir uns im Übrigen darauf hinzuweisen, dass diese formalrechtlich nicht Gegenstand der Planrechtfertigung für das Planvorhaben sein wird. Denn für die grundsätzliche Eignung eines planfestzustellenden Vorhabens („Planrechtfertigung“), insbesondere für den Gesichtspunkt des vorliegenden Bedarfs, ist das Vorliegen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht erheblich. Die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen werden schließlich alle für die Bewertung des Vorhabens erforderlichen Inhalte darstellen.

#### **4.**

Im Vorfeld der Planungen haben wir uns auch mit der Anwendung alternativer Antriebsformen bei einem damit einhergehenden Verzicht auf das Vorhaben auseinandergesetzt. Die Erschließung des Usinger Landes durch die S-Bahn-Rhein-Main und der damit einhergehende verkehrliche Nutzen kann allerdings nur durch die Umsetzung des Vorhabens erreicht werden. Die Erreichung der Ziele des Vorhabens durch die Anwendung alternativer Antriebsformen kommt aus fachtechnischen Gründen nicht in Betracht. So existieren bislang auch keine Fahrzeuge mit derartigen alternativen Antriebsformen in Serienreife, welche die spezifischen Anforderungen der S-Bahn Rhein-Main erfüllen können.

#### **5.**

Auch für Ihre Anmerkungen zu den Belangen der Umwelt haben wir großes Verständnis und versichern Ihnen, dass wir diesen Komplex zusammen mit externen Gutachtern mit größter Sorgfalt bearbeiten. So werden Sie den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Umweltbericht, die sachgerechte Ermittlung und Bewertung der Umweltbelange entnehmen können. Zu diesen Umweltbelangen gehören auch die Belange von Natur und Landschaft. Dabei sind wir als Vorhabenträger verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der der Landschaftspflege auszugleichen („Ausgleichsmaßnahmen“). Die Einhaltung dieser Anforderungen wird durch die Beauftragung entsprechender Fachgutachter sowie die nachfolgende fachliche Prüfung dieser Ergebnisse durch die zu beteiligenden Umweltfachbehörden sichergestellt. In diesem Zusammenhang werden auch die Umwelt- und Naturschutzverbände beteiligt.

#### **6.**

Soweit Ihr Begehren darauf gerichtet ist, die finalen Planungen des Vorhabens im Detail sichten und prüfen zu können, bitten wir um Ihr Verständnis, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung – auch nach der Intention des Gesetzgebers – zu einer Zeit erfolgt, in der die Planungen noch nicht abgeschlossen sind und das Vorhaben noch gestaltet werden kann.

So sind wir aktuell noch damit befasst, auch in der Bürgerinformationsveranstaltung sowie infolgedessen geäußerten Anregungen zu sichten und die Planungen hierauf zu überprüfen. Erst im Anschluss daran werden die Planfeststellungsunterlagen in der finalen Form gefertigt, in der sie der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens eingereicht werden. Die auszulegenden Unterlagen werden Ihre Fragen, soweit sie das Vorhaben betreffen, sicherlich in der erforderlichen Tiefe beantworten.

Die Gemeinden werden den Plan schließlich auch für die Dauer eines Monats zur Einsicht auslegen. Diese Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wird vorher ortsüblich bekannt gemacht, sodass Sie hiervon Kenntnis nehmen können. So wird während der Auslegungszeit auch für Sie die Möglichkeit bestehen, etwaige Einwände gegen den Plan im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbestimmungen geltend zu machen, so dass diese im weiteren Verfahren berücksichtigt werden können.

Soweit im Einzelfall durch das Planvorhaben aufgrund des Überschreitens der Zumutbarkeitsschwelle ein Anspruch auf Entschädigung bei Wertminderung von Grundeigentum begründet werden sollte, werden wir eine entsprechende Entschädigung des Grundeigentümers sicherstellen. Dabei ist grundsätzlich über die Entschädigung in einem – dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden – Verfahren zu entscheiden. Wir streben in diesem Fall jedoch an, uns mit dem betroffenen Grundeigentümer vor Einleitung dieses nachfolgenden Verfahrens im Rahmen einer vertraglichen Vereinbarung über eine Entschädigung entsprechend den rechtlichen Maßstäben zu verständigen.

Abschließend danken wir Ihnen für den bisherigen konstruktiven und die eingereichten Anregungen für die Planung und hoffen auch für das Anhörungsverfahren auf zielführende Abstimmungen mit dem gemeinsamen Ziel eines leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs für das Usinger Land.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Denfeld  
Geschäftsführer

Verkehrsverband Hochtaunus (VHT)  
Landratsamt  
Ludwig-Erhard-Anlage 1-5  
61352 Bad Homburg

Tel. +49 6172 / 999-4400  
Fax +49 6172 / 999-9808

Mail [Frank.Denfeld@Hochtaunuskreis.de](mailto:Frank.Denfeld@Hochtaunuskreis.de)  
Internet [www.verkehrsverband-hochtaunus.de#](http://www.verkehrsverband-hochtaunus.de#)