

Fragen zum generellen Nutzen

- 1) Wie errechnen sich die 90% Kapazitätzuwachs in den Stoßzeiten?
- 2) Wie viele Passagiere werden heute pro Stunde im Durchschnitt auf der Strecke nach Usingen transportiert (Tagesganglinie)?
- 3) Mit wie vielen Umsteigern von der Usinger Linie auf die U-Bahn rechnen Sie nach Verlängerung der U-Bahn von Gonzenheim zum HG Bahnhof? Wie viele werden auf eine zukünftige Westtangente umsteigen?
- 4) Woraus resultiert die Schlussfolgerung, dass Autofahrer zukünftig auf die Bahn umsteigen?
- 5) Woher kommen die Umstiegszahlen von Auto auf Bahn – siehe hierzu alte Schüssler-Planung zum Ausbau der PP-Kreuzung. Dort wurden die Pendler-Ströme untersucht.
- 6) Wie sind die Eigentumsverhältnisse an der Strecke (Kreis/Land/Privat)?
 - i) Wäre der Ausbau der zweigleisigen Strecke hinter Wehrheim (Richtung Neu-Anspach) rechtlich umsetzbar (Eigentum in diesem Gebiet)?
- 7) In der Projektkostenkalkulation fehlte in der Infoveranstaltung die Transparenz. Die angegebenen Kosten erscheinen weit untertrieben, bei dem Arbeits- und Materialvolumen, das ansteht. Wir möchten eine finale Planung und die entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnung sehen, da es um Steuergelder geht.
- 8) Wann wurde die Planung mit 59 Mio. erstellt – Aktualität?
- 9) Ist Usingen als Wohnungsschwerpunkt geplant? Wie hoch ist der Zuzug in den nächsten Jahren bemessen, der die Wirtschaftlichkeit der Bahn langfristig sichert?
- 10) Gibt es Fahrgastbefragungen oder andere Marktforschungen, die belegen, dass ein umsteigefreies Reisen über den Frankfurter Hauptbahnhof hinaus im Fokus der Reisenden liegt? Wenn ja, wie hoch sind die Anteile derer?
- 11) Wie wirken sich die Ausbaumaßnahmen auf die Fahrpreise aus?
- 12) Wenn der Zug in Friedrichsdorf verkürzt wird, worin liegt dann der Vorteil. Was ist der tatsächliche Grund?
- 13) Hat die S-Bahn tatsächlich mehr Personenkapazität, wenn der 3. Wagen regelmäßig abgekoppelt wird?
- 14) Aus welchen Informationsquellen wurden die Nutzenkriterien zur Wirtschaftlichkeitskalkulation herangezogen?
- 15) Wie steht es um die finanzielle Entschädigung der Immobilienbesitzer an den Gleisen? Diese werden mit Wertverlusten für ihre Grundstücke konfrontiert!

Fragen zur Einbindung in das S-Bahnnetz

- 1) Wie hoch ist die Pünktlichkeit des Frankfurter S-Bahnsystems im Vergleich zur Taunusbahn?
- 2) Das Risiko einer Abhängigkeit von der S-Bahn ist für viele Pendler eher von Nachteil als Vorteil, da Verspätungen, Stromausfälle aus dem Frankfurter Netz vollständig ins Hinterland ausweiten.
 - a) Wie kann das verhindert werden?
 - b) Welche Ausweich-Ersatzszenarien werden dafür im Backup bereitgehalten?
- 3) Warum bleibt es nicht einer autarken und sicheren Anbindung des Hinterlands an HG? Das, auf der Infoveranstaltung vorgestellte Drehkreuz in HG mit den Bahnen U4, S5 und RB bieten allen Pendlern eine gute Anbindung in den Großraum Frankfurt.
- 4) Kann ein externer Gutachter in die Fahrplangestaltung involviert werden?
- 5) Warum sind Durchschnittlich 4 Minuten Fahrzeitverbesserung mehr wert als Natur und die Belange vieler betroffener Anwohner?
- 6) Was passiert, wenn zwischen Wehrheim und Friedrichsdorf ein Oberleitungsschaden entsteht, dann ist das komplette Usinger Land abgeschnitten. Wie sehen die Szenarien dazu aus?

Fragen zur Alternativen statt Oberleitungen

- 1) Wie vergleicht sich die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung mit der reinen Umstellung der Dieseltriebzüge auf Wasserstoff?
- 2) Wieviel Kapazitätzuwachs könnte man erzielen, wenn man die Dieseltriebwagen durch Wasserstofftriebwagen ersetzen würde?
- 3) Wie viele Sitzplätze/Stehplätze hat ein Zug in maximaler Länge auf der Strecke nach Usingen
 - a) Stand heute?
 - b) nach Elektrifizierung?
 - c) bei Verwendung der neuen Wasserstoff Triebwagen?
- 4) Welche Entscheidungsgrundlage liegt dem Fokus der Elektrifizierung zugrunde?
- 5) Warum Elektrifizierung und kein Wasserstoff von Grävenwiesbach bis Frankfurt?
- 6) Welche Alternativen wurden gegenüber der Elektrifizierung geprüft?
Wie wurden die Kosten-Nutzen-Aspekte hinsichtlich Errichtung der Stromtrasse vs. der Anschaffung von alternativen Zugmodellen geprüft?
- 7) Wurden Hybrid-Züge in die Betrachtung mit einbezogen? Wenn ja, wie sah das Ergebnis aus? Was spricht dagegen?
- 8) Nach Königstein und Kronberg fahren auch Wasserstoffzüge – was war dort der Punkt sich gegen Elektrifizierung zu entscheiden?

Infoteil zur Frage:

So lohnt sich die Elektrifizierung von langen Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen nicht. Diese werden bislang mittels Dieseltraktion bedient. In sensiblen Gebieten könnte die Brennstoffzelle als lokal emissionsfreies Antriebssystem eine sinnvolle Alternative darstellen. Zudem könnte sie die Oberleitung dort überflüssig machen, wo sie als besonders störend empfunden wird. Denkbar wäre dabei auch ein Einsatz als Baustein einer Hybridlösung.

Quelle: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/342698/>

Innovativer Zug kann durch den Leipziger City-Tunnel fahren

Technisch ist die Idee auf jeden Fall umsetzbar, versichern die Experten. Als Knackpunkt galt vor allem die Frage, ob der Leipziger City-Tunnel auch mit Wasserstoffzügen befahrbar ist. Dies habe die Studie eindeutig bejaht, so der ZVNL.

Quelle: <https://www.lvz.de/Region/Grimma/Weltweit-erster-Wasserstoffzug-rollt-nach-Grimma>

Fragen zur Belastung (Zweigleisigkeit, Lärmschutz, Baumfällung, Biotope etc.)

- 1) Mit welchen Maßnahmen könnte der zweigleisige Ausbau zwischen Saalburg und Wehrheim vermieden werden?
 - a) Es wurde bereits 2017 berechnet, dass eine Entschärfung des Kurvenradius im Köpperner Tal die Fahrzeit bis Wehrheim verbessern würde und somit die Begegnungsstelle der Bahnen hinter Wehrheim verlagert werden. Warum wurde dieser Faktor bisher außer Acht gelassen?
 - b) Warum ist in Zeiten der Digitalisierung keine andere Lösung möglich? Schnellere/langsamer fahrende Züge, die aufeinander an einer bestimmten Stelle warten?
 - c) Warum ist der Landrat und der VHT nur im geringen Maß an einer Entlastung der betroffenen Anrainer an einer der sensibelsten Streckenabschnitte interessiert?
 - d) Wurde der Verspätungspuffer am Kreuzungspunkt von einem unabhängigen Gutachter geprüft? Wenn nein, wann wird das erfolgen?
 - e) Wie steht die Wirtschaftlichkeit hinsichtlich des enormen baulichen Aufwands dieses Streckenabschnitts in Hinblick auf Lärmschutz, Zweigleisigkeit etc. im Verhältnis zum Nutzen?

- 2) Welche Maßnahmen werden zum Lärmschutz entlang der Köpperner Straße getroffen.
 - a) Wann wird das Lärmschutzkonzept vorgelegt?
 - b) Werden „Flüstergleise“ und „Flüsterbremse“ verbaut – wenn ja an welchen Stellen?
 - c) Wann und wie wird die Lärmbelastung für die Anlieger geprüft? Wo werden die Ergebnisse veröffentlicht?

- 3) Mit welchen Betriebsunterbrechungen /Störungen ist im Rahmen der Elektrifizierung/ des zweigleisigen Ausbaus zu rechnen?
 - a) Wie sieht die Anbindung der Saalburgsiedlung und des Hasenpfads an Wehrheim aus, während der Baumaßnahmen?
 - b) In welchen Abschnitten und Bauzeiten ist mit Sperrungen zu rechnen und welche Möglichkeiten für eine „normale“ Anbindung für Fußgänger und Radfahrer ist für diese Zeit vorgesehen?
 - c) Wie soll die die Belastung der Anrainer minimiert werden?

- 4) Mit welchen Maßnahmen könnte die Fällung der Bäume entlang der Köpperner Straße vermieden werden?

- 5) Heute hält die Taunusbahn morgens in Richtung Frankfurt auf der Wehrheimer Seite, abends in Richtung Usingen auf der Wehrheimer Seite. Kann dies mit dem zweigleisigen Ausbau aufrechterhalten werden? Wenn nein, ist es geplant ein Fußgängerüberweg zu errichten?

- 6) Wie sollen die Schrankenzeiten aussehen?
 - a) Für den Fall, dass die Züge nacheinander die Schrankenzone passieren, muss die Schranke innerhalb dieser Phase zweimal geschlossen werden. Das führt (besonders auf der Bahnhofstrasse) in den Hauptverkehrszeiten zu enormen Staus. Wie soll diese Problematik hinsichtlich Verkehr und Lärmbelastung gelöst werden? Bereits heute ist dies ein zentrales Problem in der Verkehrslandschaft von Wehrheim.
- 7) Was passiert mit den Parkplätzen auf der Köpperner Straße? Wie soll dies ausgeglichen werden?
- 8) Welche Auswirkung hat eine Anbindung an die auf die Kriminalstatistik?
- 9) Wie entspricht der Ressourcenverbrauch, der für die Elektrifizierung notwendig ist, der Nachhaltigkeit im Klimaschutz?
 - a) Beton, Gleise, Strommasten, Kabel sonstiges Baumaterial
 - b) Baumrodung
 - c) Verlust von Flora und Fauna in diesen Gebieten – eine Renaturierung dauert Jahre und kann nicht 1:1 aufgerechnet werden
 - d) CO2-Bilanz der Baufahrzeuge
- 9) Wurde geprüft ob die Eichen an den Strecken Naturdenkmäler sind?
- 10) Es wurden im Gebiet mehrere Wildkatzen nachgewiesen? Diese stehen unter Naturschutz – wurde dies im Scoping berücksichtigt?
 - a) Lärmschutzwände und breite Trassen verhindern die Wanderung.
- 11) Wie wird der Wildwechsel (Rotwild/Wildscheine etc. zwischen Mark und Limesiedlung berücksichtigt – Gefahr durch Wildschaden auf der Strecke?
- 12) Wie ist das Sicherheitskonzept für Autos und Fußgänger, wenn die Gleise so nah an der Straße verlegt sind? Gibt es vergleichbare Strecken in Deutschland? Wie wurde es dort gelöst?
- 13) Elektromog – wie werden Schutzmaßnahmen aussehen, da dieser nachweislich entsteht und schädlich ist.
 - a) **Info zu Esmog durch Bahnleitungen**
Die Leitungen zum Betrieb der Bahn senden durchaus Strahlung aus. Diese pulsiert mit einer niedrigen Frequenz. Bei den hohen Spannungen und Stromstärken werden starke elektrische und magnetische Felder erzeugt. Diese sind innerhalb des Zuges durch den Zug als Faradayschen Käfig kaum messbar. Sie strahlen allerdings über große Entfernungen und laden Häuser in Reichweite der Oberleitung spürbar auf. Besonders Bauwerke mit viel Holz übertragen die Strahlen aufgrund der Feuchtigkeit sehr gut. Überkreuzende Leitungen jedoch fällt die Übertragungsweite noch größer aus als ohnehin schon. Dies könnten zum Beispiel die Leitungen zu Stellwerken und der Straßenbeleuchtung sein. Gebäude in der Nähe der Bahnlinie werden dadurch viel stärker belastet.
Quelle: <https://www.esmog-shop.com/magazin/elektromog-durch-die-bahn/>
- 14) Haben NaBu und BUND Klagerecht?