



Mogelpackung S-Bahn Verlängerung!

Kurz: Es ist nicht schneller, viel störungsanfälliger, bedingt Sperrungen, benachteiligt die Gemeinden hinter Usingen für sehr viele Jahre und ist teuer!

Der Mehrwert durch eine **Verlängerung der S-Bahn bis Usingen** ist nicht erkennbar – bei genauerer Betrachtung **offenbaren sich sogar erhebliche Nachteile!!**

- Es wird **keinen versprochenen Zeitgewinn durch die Verlängerung der S-Bahn geben!** Solange das Konzept auf der S-Bahn beruht, die durch den Frankfurter Tunnel fährt, wird sich der Fahrplan und die Kapazität, also die Zuglänge, einzig nach dem Bedarf im Tunnel richten. Konkret: Die für den Hintertaunus zu langen **S-Bahnen aus dem Frankfurter Tunnel werden bei jeder Fahrt in Friedrichsdorf je nach Fahrtrichtung verlängert oder verkürzt!** Dieses An- und Abkoppeln kostet je nach Richtung **3-6 min!**
- Eine S-Bahn Integration gibt **alle Störungen aus dem S-Bahn-System (Engpässe im Tunnel) direkt weiter. Deutlich verspätete S-Bahnen werden nicht nach Usingen fahren, sondern** in Friedrichsdorf oder früher enden und **wenden** („Pofalla-Wende“).
- Das **Angebot verbessert sich nicht im Hinblick auf die Taktfrequenz** - aktuell ca. 15 Minuten Takt in den Hauptverkehrszeiten – zukünftig voraussichtlich 30 Minuten Taktung der S-Bahn. Ob die geplanten fünf durchgängigen Fahrten der Wasserstoffzüge nach Ffm-Hbf. die Zeiten ausgleichen ist fraglich.
- Pendler aus Frankfurt in Richtung Brandoberndorf werden **teils längere Umsteigezeiten in Usingen haben als heute** (bis zu 15 Minuten).
- Das **Konzept der Kombination mit der S-Bahn aus dem Frankfurter Tunnel und den Wasserstoffzügen ist ein sehr teures Stückwerk.** Die politisch motivierte Anschaffung von Wasserstoffzügen erscheint für die Topografie des Einsatzgebietes ungeeignet. Die gesamte RMV-Wasserstoffflotte kostet ca. 500-600 Millionen; die Züge müssen zum Betanken nach Höchst und haben weniger als die Hälfte der Leistung einer S-Bahn. Wasserstoffzüge unter Oberleitung fahren zu lassen ist Unsinn.
- Auch die Betriebskosten steigen deutlich!

Alternative: Batterieelektrischer Triebwagen & eigenständige Taunusbahn



4-tlg. Batterieelektrischer Triebwagen (BEMU) von Alstom mit 227 Sitzplätzen.

Klimaanlage, barrierefreien WC, Fahrradplätzen, Echtzeit-Fahrgastinformationssystem, kostenfreien WLAN, LED-Raumbeleuchtung, Videoüberwachungskameras und Bremsenergieerückgewinnung

Bildquelle: Wikipedia

Eine sinnvolle Alternative: Taunusbahn 2.0



Pro Taunusbahn
Bürgerinitiative zur Optimierung
des Taunusbahn-Konzeptes

Streckenführung ohne S-Bahn, direkt nach Ffm-Hbf. mit Batteriezug; schneller, häufiger und umsteigefrei!

- **Sofortige Direktanbindung** der TSB-Linie (RB15) von Brandoberndorf und Grävenwiesbach **an Frankfurt** ganztägig.
 - **Bahnstrecke:** *Brandoberndorf- Grävenwiesbach- Friedrichsdorf- Bad Homburg- Oberursel- Rödelheim- Frankfurt Hbf.* Zwischenhalte im Vordertaunus entfallen und sparen so Zeit.
 - **Takt:** Von Brandoberndorf bis Frankfurt-Hbf. und zurück fährt der Zug im ½Std-Takt, zusätzlich (!) zur bestehenden S5.
 - **Bereits ab Fahrplanwechsel 2024/2025** könnten die modernen **Akkutriebwagen** fahren. Dafür bedarf es einer Investition in 14 vier- bis fünfteilige Batterie-Triebwagen. Von Brandoberndorf bis Friedrichsdorf wird mit Batterie gefahren und ab Friedrichsdorf wird unter Oberleitung die Batterie wieder aufgeladen.
- **Somit schneller, häufiger und umsteigefrei nach Frankfurt** - trotzdem Umsteigemöglichkeiten in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Rödelheim in die S-Bahn.
- Ideale Umsteigemöglichkeit in den Nah- und Fernverkehr im Frankfurter Hbf.
- Später ist eine Weiterführung der Strecke bis zum Flughafen Terminal 3 denkbar.
- **Keine Auswirkungen der häufigen S5-Verspätungen auf die TSB.**
- Mit dieser Streckenführung wird auch die S5 stark entlastet.
- Maßgeschneidert auf die Bedürfnisse, Nutzung neuer Technologien, wesentliche Reduzierung der Investitionsmittel, kein „Nadelöhr“ S-Bahntunnel.
- Keine Brennstoffe, **elektrisch 10-20 Jahre früher bis nach Brandoberndorf**
- Nutzung vorhandener Infrastruktur - somit **kein langwieriges Planfeststellungsverfahren notwendig**

Das Ergebnis: Ein besserer Takt als heute, schneller, umsteigefrei mit topmodernen emissionsfreien Zügen und nebenbei:

- **keine Oberleitung auf der TB-Strecke und somit keine Rodung der Bäume**
- **keine Streckensperrungen durch Bauarbeiten**
- **kein zweites Gleis zwischen Bhf.-Saalburg und Bhf.-Wehrheim**
- **kein zweiter Bahnsteig in Usingen**
- **keine Absenkung der Gleise an zwei Brücken für die Oberleitung**
- **kein Umsteigen in Usingen**
- **keine 2 Systeme auf der gesamten Strecke (S-Bahn/Wasserstoffzug)**
- **keine teuren Wasserstoffzüge – Umbestellung als Batteriezüge**
- **keine Wartungs- und Unterhaltskosten für das teure Oberleitungssystem**
- **kein Ab- und Anhängen der Triebwagen in Friedrichsdorf**

**Werden Sie jetzt aktiv und signalisieren Sie uns Ihre
Unterstützung: info@pro-taunusbahn.de**