

## **Sand in die Augen der applaudierenden Parteisoldaten**

Der Landrat möchte zum nächsten Parteitag der CDU mit der S-Bahn kommen, zu lesen im UA-Bericht v. 27.8.20 - besser nicht, denn mit der S-Bahn könnte er sich verspäten. „Das Usinger Land rückt nah an die Hauptwache in der Mainmetropole“ rief Herr Krebs den Delegierten beim Kreisparteitag der CDU zu – so als wäre das Ziel der Pendler im Hintertaunus die Hauptwache. Wie kommt er darauf?

Die Fakten sehen anders aus:

Das Land hinter Usingen, der Hintertaunus ist von der RMV/VHT Planung einer S-Bahn-Verlängerung bis USI abgehängt, mindestens für die nächsten 10-12 Jahre (oder für immer). Im jetzigen Konzept des VHT/RMV muss die Oberleitung für die S-Bahn gebaut, der Bahnhof in Usingen umgebaut, die Zweigleisigkeit bei Wehrheim erstellt werden und es wird ein zweites Zugkonzept (Wasserstoffzüge) für die Strecke hinter Usingen benötigt, weil (danke für die Offenheit des RMV im Artikel), „unter anderem aufgrund des sehr schmalen Hasselborner Tunnels ein Oberleitungsbau bis Brandoberndorf nicht ohne weiteres umsetzbar sei (!!!). Umsteigefrei jederzeit nach Frankfurt pendeln, davon können sie nur träumen, im Gegenteil: Die Pendler aus dem Hintertaunus werden in Usingen teils längere Umsteigzeiten haben als heute. Es gibt RMV-Fahrplanstudien, nach denen der Umstieg bis zu 20 Minuten beträgt. Die BI pro Taunusbahn wird das kritisch weiter verfolgen. Fake News auch die versprochenen Fahrzeitverkürzungen ab USI, und eine Angebotsverbesserung über eine Erhöhung der Taktfrequenz wird es mit der geplanten S-Bahn-Verlängerung ebenso wenig geben. Stattdessen noch mehr Verspätungen, denn eine Verlängerung der S-Bahn bis Usingen, alles weitere steht ohnehin in den Sternen, transportiert die Störungen aus dem Frankfurter S-Bahn-System in den Hintertaunus. Deutlich verspätete S-Bahnen werden erst gar nicht bis Usingen fahren, sondern in Friedrichdorf enden und wenden („Pofalla-Wende“).

Das politisch motivierte Konzept der Kombination von S-Bahn und Wasserstoffzügen ist teures Stückwerk und ein Schildbürgerstreich in zweierlei Hinsicht: Einmal wegen der von USI bis Waldsolms verbleibenden Reststrecke von nur 19 km, da auf so kurzen Strecken Wasserstoffzüge ihre Qualitäten für längere Distanzen gar nicht auf die Schiene bringen können, zum anderen ist es natürlich Irrsinn, ein teures und störungsanfälligeres Oberleitungssystem zu bauen und dies auch noch gegen den Willen der Bürger und auf Kosten der ohnehin geschundenen Natur, unter dem dann Wasserstoffzüge fahren.

Wissenschaftlich steht diese „Verwaltungsplanung“ im Abseits und unter dem Diktat ganz anderer Überlegungen, bei denen der Hintertaunus keine Rolle spielt, sondern der geplante Wechselbetrieb mit der ausgebauten S6 nach Friedberg. Die kürzlich veröffentlichte neueste VDE-Studie zur Bewertung klimaneutraler Alternativen zu Dieseltriebzügen belegt „die Wirtschaftlichkeit von batteriebetriebenen Zügen (BEMU) ist signifikant höher (bis zu 35%) als die von wasserstoffbetriebenen (HEMU)“, wird Studienautor Dr. Wolfgang Klebsch im HB/12.8. zitiert, was maßgeblich an den hohen Energiekosten bzw. den zweifachen Wirkungsgradverlusten bei der Umwandlung von Strom zu Wasserstoff und Wasserstoff zu Strom und den Tauschkosten der Brennstoffzellen liegt. Wie der VDE in seiner Studie errechnete, sind BEMU sogar ähnlich wirtschaftlich wie Triebzüge, die ihre Energie über die Oberleitung (EMU) beziehen. Am teuersten und unwirtschaftlichsten sind hingegen die politisch vorgegebenen und bereits eingekauften HEMU – noch vor Dieseltriebzügen (DMU). „Egal, wie man es auch dreht oder wendet. Das Batteriekonzept bleibt immer vorn. Auf den typischen Pendlernebenstrecken, wo derzeit noch Dieselzüge eingesetzt werden (Anmerkung der BI: wie hier im Taunus) ist der Wasserstofftriebzug immer die wirtschaftlich ungünstigere Lösung. Auch für uns war das eine überraschende Erkenntnis“, wird Dr. Klebsch, VDE im Handelsblatt zitiert.

Es ist nachvollziehbar, dass der RMV, der den Einsatz von Wasserstoffzügen auf Kurzstrecken und unter Oberleitung plant, in dieser Studie nur eine von einer ganzen Reihe von Studien zu alternativen Antrieben sehen möchte. Fakt ist aber, es handelt sich bei der Studie des VDE nicht um irgendeine, sondern um die aktuellste Studie, die im Auftrag des Bundesverkehrsministerium erstellt, den Kommunen eine Entscheidungshilfe an die Hand geben soll.

Fake News statt Fakten, auch beim Versuch der Pressesprecherin des RMV, die Signifikanz einer wissenschaftlichen Studie, die vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt worden war, mit dem Hinweis zu relativieren, „die VDE-Studie beziehe sich nur auf ein bestimmtes Netz...“ Nein, die Signifikanz der Studie geht über das Netz Düren hinaus, das im Übrigen große Parallelen gerade auch in Bezug auf die Länge der Strecken aufweist – in Düren drei Netze mit je rd. 30 km Länge, bei uns sind es 38 km – perfekte Streckenlängen für den Batteriezug. Die Studie ist entgegen der irreführenden Darstellung des RMV sehr wohl übertragbar auf das Teilnetz der Taunusbahn. Die in der Studie wissenschaftlich herausgearbeitete 59 millionenschwere Kostendifferenz zwischen BEMU und HEMU sind im Unterschied zur spezifischen Topografie der 38km langen Strecke zwischen Friedrichsdorf und Brandoberndorf,

die man selbstverständlich immer vergleichend betrachten muss, bis auf wenige besondere Konstellationen von allgemeiner Relevanz.

Wenn die RMV Pressesprecherin auf die „Geografische Nähe des Industriepark Höchst“, verweist, wo günstiger Wasserstoff als Abfallprodukt aus der Chlorchemie getankt werden kann, so möchte sie solche besonderen Konstellationen für das Teilnetz Taunus in Anspruch nehmen und die Signifikanz der Studie relativieren und verweist auf die eingehende Prüfung des RMV im Vorfeld der Fahrzeugausschreibung, die zur Entscheidung für den Wasserstoffzug geführt hatte. Die BI fordert, diese Analyse jetzt offenzulegen, denn natürlich stellt sich die Entscheidung und Bestellung von 27 Wasserstoffzügen als Vorentscheidung dar für eine faktisch inkonsistente Planung des RMV zur Elektrifizierung der Taunusbahn mit Wasserstoffzügen unter Oberleitung und auf Kurzstrecken, wie sie am 20.9.2019 dem Publikum in Wehrheim als fertige Planung serviert wurde.

Die irreführende Argumentation der Pressesprecherin verfängt schon deshalb nicht, weil die Züge zum Tanken nach Frankfurt und um Frankfurt herum nach Höchst fahren müssten und dies auch noch unter Oberleitung, zum anderen bleibt natürlich die Frage außen vor, ob hier vielleicht ein schmutziger Industrieprozess subventioniert wird, wenn er auch Wasserstoff als Abfallprodukt generiert. Auf jeden Fall ein netter PR-Versuch, vollkommen überflüssige Betankungsfahrten unter Oberleitung als Vorteil herauszustellen. Der Batteriezug würde sich (ohne Tankstationen) einfach unter Oberleitung von Frankfurt bis Friedrichsdorf aufladen und hätte genügend Reichweite, um dann bis Waldsolms und zurück zu fahren – der Hintertaunus hinter Usingen auf Augenhöhe mit den Pendlern von/bis Usingen. Und natürlich wäre der Taunus eine ideale Teststrecke für alternative Antriebe, weniger für den Wasserstoffzug, für den die 19 km von USI bis Waldsolms zu kurz sind, um ihn testen zu können, für den Batteriezug hingegen perfekt.

Wenn die Pressesprecherin des RMV weiterhin ausführt, dass der Studie im Wesentlichen nicht nur die Rahmenbedingungen einer speziellen Strecke (Netz Düren) zugrundeliegen, sondern auch Annahmen u.a. zu Kosten, Nutzungsdauer und Instandhaltungsaufwendungen von Brennstoffzellen sowie zum Wasserstoffpreis, dann wird es allerdings zynisch, basiert das Konzept des RMV doch auf nichts anderem als intransparenten Nutzenhypothesen bis hin zu falschen Behauptungen: Kapazitätssteigerung 90%, Fahrgastgewinn + 3.000, minus 70.000 Pkw-km, Fahrzeitverkürzung, umsteigefreies Pendeln und ein hieraus konstruierter positiver Nutzenindikator. Diese hoch- und schön gerechneten Zahlen sind spätestens seit Corona und dem aus dieser Pandemie resultierenden nachhaltigen Home-Office-Trend, ebenso wie dem verstärkten Einzug von Video-Konferenzen anstelle von Dienstreisen Makulatur. Wenn die Pressesprecherin des RMV am Ende meint, dass auch das Wachstum der vollständig batteriebetriebenen Mobilität durch die endliche Menge an erforderlichen Rohstoffen begrenzt sei, übersieht sie gern, dass der vom RMV favorisierte Wasserstoffzug nicht nur große Tanks für den Wasserstoff benötigt und Brennstoffzellen, sondern darüber hinaus große Batterien zum Beschleunigen des Wasserstoffzugs, der komplexesten der möglichen Zuantriebs-Technologien. Und natürlich fehlt auch der Hinweis, dass der Batteriezug die gleiche Unterstützung des BMVI wie der Wasserstoffzug haben würde, schließlich laufen beide Technologien unter der Überschrift der klimaneutralen Alternativen zu Dieseltriebzügen.

„Die Studie im Auftrag des BMVI nährt allerdings Zweifel daran, dass zumindest auf der Schiene Brennstoffzellen eine echte Alternative zur Batterie sind“ HB/12.8.20. Die Bürgerinitiative Pro Taunusbahn, vielleicht die einzige BI in Deutschland die Pro und nicht Kontra ist, setzt zur Modernisierung der Taunusbahn auf den Batteriezug, der die vorhandene Oberleitung zur Aufladung nutzt, statt sie ad absurdum zu führen, wie Wasserstoffzüge im Betrieb unter Oberleitung.

Schneller, ohne die oben aufgezählten Baumaßnahmen und damit einhergehenden umfangreichen Streckensperrungen, ohne Planfeststellungsverfahren, komfortabler, umsteigefrei, zuverlässig, effizient und durchgängig elektrisch mit dem BEMU und dem Betriebskonzept der BI ab Brandoberndorf durch den Hasselborn-Tunnel nach Frankfurt - im 30 Minuten-Takt. Der Betreiber einer modernisierten TSB auf Basis Akku-Zug mit tatsächlichen Fahrzeitverkürzungen für den gesamten Hintertaunus steht in den Startlöchern und das ist keine Propaganda.

Die BI pro Taunusbahn suchte vergeblich den Dialog mit RMV und Landrat, die sich der gesetzlich geforderten Bürgerbeteiligung konsequent entzogen. Wird der Landrat daran scheitern, dass er die gesetzlich geforderte Bürgerbeteiligung bis heute verweigert? Dem Bürger am Ende Klagen aufnötigt, indem er das bessere Betriebskonzept für eine modernisierte Taunusbahn ignoriert. Die RMV-Planung eines 100 Millionen Projektes dafür, dass ein paar Interessierte umsteigefrei mit der S-Bahn zur Hauptwache kommen impliziert mal abgesehen von den in unserer Klimakrise unerwünschten Baumrodungen, eine geplante Steuergeldverschwendung, wie sie auch mit dem RMV-Argument der Fördertöpfe des Bundes sichtbar wird, der 40 Prozent der Fahrzeugmehrkosten übernehme: nach dem Motto, das Geld ist da, geben wir es aus. Wenn der

Bürger-Dialog für den Landrat weiterhin ein Tabu bleibt, wird die BI alle Instrumente bedienen, dieser massiven Steuergeldverschwendung und gravierenden Ignoranz von Bürger- und Pendlerinteressen im Taunus zu stoppen.

Die BI pro Taunusbahn fragt sich allerdings auch, wie es sein kann, dass von den Parteien, die sich schon im März nächsten Jahres den Kommunalwahlen in Hessen stellen werden, so gar nichts zu hören ist. Gibt es hier keine Opposition, keinen Parlamentarismus, der die Exekutive kontrolliert und sich zugeben auch mit komplexeren Themen auseinandersetzt, müssen das jetzt Bürgerinitiativen machen?

Bürgerinitiative Pro-Taunusbahn, Wehrheim, 9.9.20