Stellungnahme der Bürgerinitiative pro Taunus (BI) zum Planfeststellungsverfahren + Alternative der BI

Gesetzgeber fordert frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

„Das Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist vom Bundesgesetzgeber als Reaktion auf die Proteste gegen das Bahnprojekt "Stuttgart 21" eingeführt worden. Ein Schwerpunkt der Gesetzesnovelle ist in diesem Zusammenhang die erstmalige Einführung einer Regelung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes in § 25 Abs. 3 VwVfG. Die Diskussionen machten deutlich sichtbar, dass bei der Realisierung von Großprojekten in Deutschland eine neue Planungs- und Beteiligungskultur notwendig ist, um dem Bedürfnis der Bürger, frühzeitig in die Planung von Großprojekten einbezogen zu werden, gerecht zu werden. Bestehende Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren werden als nicht mehr ausreichend empfunden, da die Beteiligung der Betroffenen im formalen Verfahren kaum mehr Gestaltungsspielräume für etwaige Alternativplanungen erlauben. Die Bereitschaft der Vorhabenträger, sich auf Änderungen oder alternative Planungen einzulassen, wenn die Planungen eines Vorhabens bereits abgeschlossen sind und das Genehmigungsverfahren eingeleitet ist, ist zu diesem Zeitpunkt gering. **Die Regelung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sieht deshalb eine Beteiligung in einer frühen Planungsphase von Großvorhaben vor, in der Diskussionen über Änderungen an der Grundkonzeption eines Vorhabens noch möglich sind. Dadurch soll sie zur Optimierung der Planung von Vorhaben beitragen, Transparenz schaffen und somit die Akzeptanz von Projekten fördern so heißt es im Leitfaden für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG“ z**u lesen im NRW Leitfaden.

Es geht also um mehr als um Information von oben nach unten, möglichst kurz vor „Ladenschluss“. **Der Gedanke des Gesetzgebers ist, dass die Behörden, frühzeitig vor dem Planfeststellungsverfahren mit den Bürgern in Kontakt treten, um gemeinsam die beste Lösung zu finden**. Im NRW Leitfaden heißt es weiter, „Mit der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung verbindet sich der Wunsch nach mehr Transparenz und nach mehr Einflussnahme. Um möglichen Missverständnissen und späteren Enttäuschungen vorzubeugen, bedarf es deshalb einer Klärung des Verständnisses von Beteiligung.
Das politik- und sozialwissenschaftliche Verständnis von Beteiligung oder Partizipation knüpft an die Vorstellung an, den Bürger in einem partnerschaftlichen Verhältnis auf Augenhöhe mit der Verwaltung zu sehen und ihm ein Recht zur Mitentscheidung einzuräumen.

Demnach müssten RMV/VHT, Landrat eigentlich das Gespräch mit einer BI suchen, die sich mit Sachlichkeit und Sachverstand bereits einen Namen gemacht hat und darüber hinaus eine sinnvolle Alternative gerade für das Usinger Land unter der Überschrift Taunusbahn 2.0 entwickelt und publiziert hat.

Die am 20.9. in Wehrheim durchgeführte öffentliche Projektvorstellung diente allerdings nicht einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, wie gesetzlich gefordert. Vielmehr handelte es sich um eine deklaratorische Informationsveranstaltung, die weder frühzeitig stattfand, noch

wurden die vom Vorhaben Betroffenen mit dieser Veranstaltung, zu der es keine persönliche Einladung der vom Vorhaben betroffenen Anwohner gab, oder in ihrer Folge eingebunden. Der massenhafte Besuch der Veranstaltung mit hunderten von Besuchern, die bis in die Gänge standen, ließ zwar die Fragen einzelner Mutiger zu, aber brachte insbesondere auf Seiten der Anwohner, die den Saal am Ende teils mit „Schaum vor dem Mund“, aber durchgehend getroffen verließen, keine zufriedenstellenden Antworten hervor. Der Moderation fehlte eine erkennbare Neutralität, vielmehr wurde das Publikum immer wieder von Seiten des Moderators aufgefordert, den Projektverantwortlichen und den beratenden Ingenieuren und Fachleuten doch auch mal Vertrauen entgegen zu bringen. Ein insistierender Oberurseler wurde schließlich abmoderiert, in den Bereich des Lächerlichen gezogen. Die Veranstaltung war ein erster Schritt, in Richtung Bürgerbeteiligung, aber nicht mehr und sie war definitiv nicht darauf ausgerichtet, in die fachliche Diskussion einzutauchen, es ging um reine Ablieferung von Information, es ging nicht um Dialog, nicht um Beteiligung. Daran änderte auch nichts das begleitend zur Bühne umgesetzte „Messestandkonzept". Auch hier fand keine protokollierte Diskussion statt, lediglich die Möglichkeit von Fragen in kleinerer Runde wurde so eingeräumt. Im Nachgang zu dieser Alibi-Veranstaltung erfolgten keine weiteren Schritte. Dagegen hatte sich die BI gegründet.

Zu den dem VHT von der BI am 7.10. übersendeten detaillierten Fragenkatalog betroffener Bürger bekam die BI erst am 4.12. eine Antwort, leider keine detaillierte Beantwortung der Einzelfragen. Mit seiner Antwort fasste der VHT-GF die ca. 80 Einzelfragen in 6 Themenkomplexe zusammen und blieb den Bürgern nach einer langen Bearbeitungszeit von fast 3 Monaten relevante neue Erkenntnisse schuldig. Gleichzeitig wurde um Verständnis gebeten, *„dass die Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörden über das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in unserem Infrastrukturvorhaben „Elektrifizierung der Taunusbahn“ voraussichtlich erst mit der Antragstellung auf Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen wird.“*

Sieht so die oben zitierte von § 25 Abs. 3 VwVfG geforderte Bürgerbeteiligung aus, von der sich der Gesetzgeber Optimierungen der Planung von Projekten versprochen hatte, ebenso wie deren Akzeptanz von Projekten?

Nein, so wird die Idee des Gesetzgebers mit dem nach Stuttgart 21 eingeführten neuen Instrument zur Bürgerbeteiligung nicht umgesetzt. Offensichtlich waren die Planungen schon zum Zeitpunkt der Info-Alibi-Veranstaltung im September 2019 in allen für den RMV relevanten Punkten abgeschlossen, jedenfalls lässt die Offenlegung, die so Vieles (z.B. den Nutzen-/Kosten Indikator, der im September mit 3,47 festgestellt worden war und nun ein Jahr später mit 1,+ von der Geschäftsführung des VHT neu gehandelt wird) erst gar nicht offenlegt, nicht erkennen, dass von den Optimierungs-Vorschlägen der BI irgendetwas in die Planung eingeflossen wäre. So auch nicht, der von einem „Eisenbahner“ seit 2017 dargelegte und seither weiterentwickelte Vorschlag zur Fahrtlinienoptimierung zwischen Köppern und Bahnhof Saalburg, die den dort geplanten zweigleisigen Ausbau auch für einen S-Bahn Betrieb überflüssig machen würde. Statt mit uns wenigstens jetzt das Gespräch zu suchen, bleiben RMV und VHT auf Distanz.

Zwar öffnete der Landrat auf Bitten und Drängen der BI seine Tür zu einer Präsentation der Vorschläge der BI, aber es wurde im Vorfeld dieses Termins unterstrichen, dass wir sagen können, was wir zu sagen haben, aber eine Diskussion werde es nicht geben. Dieser

Präsentationstermin fand im November beiderseits in aller Freundlichkeit statt. Der von der BI hierbei unterstrichene Wunsch, diesen Präsentationstermin im Anschluss durch gemeinsame Workshops fachlich zu vertiefen, blieb leider ein frommer Wunsch. Auch Versuche, auf dem „kleinen Dienstweg“ einen solchen ersten fachlichen Austausch in kleiner Runde zu erreichen, blieben leider erfolglos. Der in Presseerklärungen behauptete Dialog zwischen VHT/RMV und der BI war nichts anderes als, wie man im Neudeutsch so nett als FAKE NEWS tituliert! Wir haben vergeblich um diesen Dialog gekämpft.

Alternative Konzepte

Die angebliche ausführliche Prüfung aller Alternativen wurde zwar behauptet, aber nie offengelegt. Es ist davon auszugehen, dass es diese niemals gab, denn von Seiten des RMV/VHT wird regelmäßig argumentiert, dass alternative Antriebe nicht serienreif seien. Dieses Pauschalargument ist natürlich falsch, denn in mehreren deutschen Bundesländern und Auslandsmärkten (ÖBB-Österreich) sind diese „Züge mit alternativen Antrieben“ für ähnliche Projekte wie dem der Taunusbahn geordert worden. Diese Argumentation wird allerdings auch schon dadurch ad absurdum geführt, dass der RMV unmittelbar im Vorfeld des Projektes, im Mai 2019 27 Wasserstoffzüge für 500 Millionen Euro, unter anderem auch für die Strecke Usingen/ Endstation Taunusbahn bestellt hatte. Die 27 Brennstoffzellenzüge des französischen Herstellers Alstom sollen ab Dezember 2022 die bisherigen mit Diesel betriebenen Züge auf den Linien RB11 (Frankfurt-Höchst – Bad Soden), RB12 (Frankfurt – Königstein), RB15 (Frankfurt – Bad Homburg – Brandoberndorf) und RB16 (Friedrichsdorf – Friedberg) ersetzen, also auf Kurzstrecken, die zudem in Teilen auch noch mit Oberleitung ausgestattet sind. Für diesen kostspieligen Wahnsinn, dem Betrieb der komplexesten aller Züge, dem Brennstoffzellenzug, der bekanntlich ebenso wie Batteriezüge auch mit Batterien ausgestattet ist, auf Kurzstrecken, obwohl er seine Qualitäten nur auf mittleren bis längeren Distanzen ausspielen kann, feiert sich die hessische grün-schwarze Politik dann auch noch und verleiht sich sozusagen selbst den Hessischen Staatspreis Energie 2020.

Die bestellten Wasserstoffzüge sollen den Ast bedienen, der nicht elektrifiziert ist, dabei werden sie aber auch über elektrifizierte Strecken rollen und spätestens dann wird der kostspielige Systembruch im RMV/VHT-Konzept offensichtlich. Mit den von der BI favorisierten Batteriezügen würde das hingegen Sinn machen, da sie erstens auf die kürzeren Strecken zugeschnitten sind und zweitens vorhandene Oberleitungen sinnvoll nutzen, um hierbei die Akkus wieder aufzuladen. Die ergänzend zu den S-Bahn Zügen zwischen Brandoberndorf und Frankfurt Hbf. geplanten durchgehenden Züge haben eine politische Motivation, da durch deren Aufnahme in den Zielfahrplan die Zustimmung der Gemeinden, die nicht von der Elektrifizierung betroffen sind, erkauft wird. Außerdem ist in dem VHT-Konzept keine Rede davon, wie sich die Zug-km-Kosten nach Realisierung verändern. Unsere These ist, dass diese massiv (um ca. 40-60%) steigen und vom Steuerzahler getragen werden müssen. Diese Rechnung ist allerdings noch mit allen Anteilseignern des VHT abzustimmen und separat zu genehmigen.

Projektkosten S-Bahn-Verlängerung

Nach letztem wissenschaftlichem Stand (VDE Studien) ist die Elektrifizierung via Oberleitung ab einem 30min Takt der Variante der „Batteriezüge“ unter der Annahme von 1-2 Millionen Euro Kosten pro elektrifiziertem Streckenkilometer ebenbürtig! Aktuell liegen die budgetierten Kosten der Elektrifizierung der Taunusbahn (bis Usingen) allerdings schon bei 6,6 Millionen pro Kilometer – also deutlich über den 1-2 Millionen!!!

Die Kosten des geplanten zweigleisigen Ausbaus zwischen Bahnhof Saalburg und dem Wehrheimer Bahnhof würden sich inzwischen auf rd. 15 Millionen Euro belaufen, hierin nicht enthalten sind die Kosten des ökologischen Schadens durch Baumrodung, die Vernichtung der Tierwelt in diesem Bereich und die Landschaftsbildzerstörung, mal abgesehen von den von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten, durch Verkehrsumleitungen und Staus während der Bauphase.

Nach letzten Planungen sind die Projektkosten in der Planungsform schon vor Baubeginn auf rd. 120 Millionen explodiert, eine Kostenverdoppelung seit Vorstellung des Projektes am 20.9.2019 (die Anfangsplanung lag bei rd. 20 Mio.), daraus ergeben sich nun schon Kosten der Elektrifizierung via Oberleitung von rd. 6,6 Millionen pro Kilometer, somit ist die Nutzung alternativer Antriebe unter dem von der BI entwickelten Betriebssystem Taunusbahn 2.0 gegenüber der „S-Bahn-Variante“ die klar bessere Variante und nicht nur unter Kostenaspekten - das Planfeststellungsverfahren, viele teure Baumaßnahmen (Bahnsteige, Bahnhof Usingen usw.) wären vollständig überflüssig.

Zudem ist im zweiten Schritt die dann tatsächlich konsequente Weiterführung der Elektrifizierung bis Grävenwiesbach angedacht und das klare politische Ziel. Sollte dieser zweite Schritt der Elektrifizierung mit Oberleitung jemals nach 2030 erfolgen, wären die geplanten Investitionen in die Bahnanlagen des Bahnhofs Usingen verloren. Denn für ein durchgehendes S-Bahn-System über Usingen hinaus bis Grävenwiesbach würde kein zweiter Bahnsteig in USI benötigt. Entweder ist also das politische Ziel „Elektrifizierung bis Grävenwiesbach“ in einer Stufe 2 nicht ernst gemeint und lediglich vorgetragen, um die Zustimmung der nicht an die S-Bahn angeschlossenen Gemeinden des Hintertaunus zu erreichen (Grävenwiesbach…), oder es ist die pure Steuergeldverschwendung und Fehlplanung. Zudem ist das Konzept der verlängerten S-Bahn aus dem Frankfurter Tunnel heraus ins Usinger Land unnötig und suboptimal: es macht das ohnehin störungsanfällige Frankfurter S-Bahnnetz noch komplexer, transportiert die Störungen aus Frankfurt heraus in den Taunus und führt zu unnötigen Sachzwängen, die dem Einsatz von planungstechnisch günstigeren Zügen mit alternativen Antrieben entgegenstehen (Zuglänge und Bahnsteighöhen im Frankfurter Tunnel). **Und: Das Land hinter Usingen, der Hintertaunus bleibt mit der RMV/VHT Planung einer S-Bahn-Verlängerung bis USI abgehängt, mindestens für die nächsten 10-12 Jahre (oder für immer).**

Die auch in jüngsten Presseerklärungen vielgerühmte S-Bahn ist in Wahrheit nicht das richtige „Gefäß“ für die Bedienung des Hintertaunus. Der VHT hat weder eine Verkehrsstromanalyse durchgeführt bzw. offengelegt, dass die Nutzerströme eine S5 bevorzugen bzw. dass die Verlängerung auch unter Berücksichtigung der sehr unterschiedlichen Pendlerziele mit entsprechenden Umstiegspunkten einen positiven Effekt hat. Im Gegenteil ist davon auszugehen, dass die S-Bahn negative Effekte hat durch die Fehleranfälligkeit, häufige Halte und lange Fahrtzeiten.

Dieses fehlerhafte Grundkonzept bedingt auch das An- und Abkoppeln von Zugteilen in Friedrichsdorf. Der damit einhergehende Zeitverlust, auch durch das nötige Umsteigen weiterfahrender Fahrgäste in andere Waggons, wird jeden Zeitvorteil mindestens neutralisieren. Eine Fahrzeitverkürzung ist in diesem Konzept nicht möglich, gegenteilige Behauptungen sind Fake News!

Die optimale Lösung für den Hintertaunus liegt im Ausbau von Zugverbindungen (größere Taktdichte…) aus dem Taunus direkt in den Frankfurter Hauptbahnhof, wie von der BI unter der Überschrift Taunusbahn 2.0 ausgeführt. Diese wären unabhängig vom Frankfurter Tunnel, könnten wie schon heute für viele der Pendler aus dem Hintertaunus die nicht oder kaum genutzten Stationen im Vordertaunus (z.B. Stierstadt, Weiskirchen) auslassen, müssten nicht gekürzt oder verlängert werden und bringen somit eine erhebliche Zeitersparnis mit sich. Das Konzept der ganztägigen Durchbindung an den Hauptbahnof in Frankfurt wird getragen durch die Kapazitätserweiterung auf der Homburger Spange kurz vor Einfahrt aus Usingen kommend in den Hauptbahnhof Frankfurt. Diese durch den 2-gleisigen Ausbau gewonnene Kapazitätserweiterung des Homburger Damms beseitigt bisherige Engpässe der Taunusbahn und geht schon jetzt im Dezember in den Regelbetrieb.

Natürlich wären auch die durch den Oberleitungsbau und zweigleisigen Streckenabschnitt jahrelangen Bauarbeiten und Streckensperrungen mit einer modernen Taunusbahn 2.0 obsolet. Die jetzt geplanten Baumaßnahmen, die keinerlei Vorteile für die Pendler im Hintertaunus erkennen lassen, deren Kosten sich aber schon jetzt vor Beginn der Baumaßnahmen auf rd. 120 Millionen Euro innerhalb 14 Monaten verdoppelt haben (wo bleibt der Aufschrei der Medien? der oppositionellen Parteien, gibt es sie nicht?), würden eine massive Belastung für die unmittelbaren Anwohner, die Anwohner an den Umleitungsstrecken und auch für die Pendler durch umfangreiche Streckensperrungen mit sich bringen, dabei ist die Geduld der Pendler in den letzten Jahren schon durch die vielen Sperrungen des Frankfurter Tunnels am Limit beansprucht worden. Die größten Verlierer sind freilich Anwohner direkt an der vorgesehenen zweigleisigen Ausbaustrecke zwischen den Bahnhöfen Saalburg-Wehrheim. Trotz vorgesehener Lärmschutzmaßnahmen werden für viele Anwohner Restkonflikte (=Lärmbelastung) auf einem höheren Niveau als heute bleiben, sie sollen den Bahnlärm als Kollateralschaden schlucken...ein Skandal wie der RMV über die Bürger hinweg gehen will – und wofür: für ein gänzlich sinnloses Projekt, das nur aus Sicht von Fahrplan- und S-Bahn-Erweiterungs-Fetischisten Sinn macht.

Fehlende Verkehrsstromanalyse

Die Offenlegung einer Verkehrsstromanalyse fehlt, es ist davon auszugehen, dass sie nie erstellt wurde? Die meisten Pendler steigen erfahrungsgemäß in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Rödelheim und Ffm.HBF um. Diese Pendler sind mit dem Betriebskonzept der BI Taunusbahn 2.0 ausnahmslos besser, günstiger und schneller und umsteigefrei bis zu ihren Umsteige-/Zielstationen bedient. Der erfahrene Pendler befürchtet auch, dass er während der regelmäßigen Streiks der S-Bahnführer nach einer Verlängerung der S-Bahn in den Taunus seine Ausweichmöglichkeiten auf Taunusbahn und U-Bahn verliert, die ihn dann doch noch zum Arbeitsplatz beförderten.

FAZIT

Schneller, ohne große Baumaßnahmen und damit einhergehende umfangreiche Streckensperrungen, ohne Planfeststellungsverfahren, komfortabler, umsteigefrei, zuverlässig, effizient und durchgängig elektrisch mit dem von der BI favorisierten Batteriezug 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 wirklichen Fahrtzeitverkürzungen für den gesamten Hintertaunus, der vom Landrat und dem Planfeststellungsverfahren des RMV/VHT abgehängt wird steht in den Startlöchern.

Die BI pro Taunusbahn suchte vergeblich den Dialog mit RMV und Landrat, die sich der gesetzlich geforderten Bürgerbeteiligung konsequent entzogen haben. 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 einfach ignoriert. Die RMV-Planung eines 120 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.

Sie als Bürger sind gefordert, jetzt alle Instrumente zu bedienen, diese massive Steuergeldverschwendung und gravierende Ignoranz von Bürger- und Pendlerinteressen im Taunus zu stoppen!!!

Ist eine Verbesserung der Bahnverbindung USI-Ffm. nur realisierbar, in dem man in lange andauernden Bauarbeiten über 120 Millionen EUR ausgibt, **die Gemeinden hinter Usingen dabei mindestens 10 Jahre abhängt**, einen gesunden Baumbestand fällt, die Landschaft verschandelt und die Interessen der Betroffenen übergeht? Oder, ist dies mit neuen, zukunftsweisenden Antriebstechnologien und intelligenten Bedienkonzepten, wie dem der BI unter der Überschrift Taunusbahn 2.0 nicht schneller, einfacher, kostenextensiver, ohne große Baumaßnahmen und Behinderungen, ohne Kahlschlag im Einverständnis mit den Betroffenen möglich? Diese Frage wurde durch die BI unter der Überschrift „Taunusbahn 2.0“ längst beantwortet:

Kein Planfeststellungsverfahren, keine Oberleitung, keine Rodungen, keine Streckensperrungen durch Bauarbeiten, kein zweites Gleis zwischen Wehrheim und Bhf. Saalburg, kein zweiter Bahnsteig in Usingen, keine Absenkung der Gleise an zwei Brücken für die Oberleitung, keine teuren Wartungs- und Unterhaltungskosten für das teure Oberleitungssystem, kein Zeitverlust durch Ab- und Anhängen von Triebwagen in Friedrichsdorf bei schnelleren, häufigeren, umsteigefreien und elektrifizierten Verbindungen nach Frankfurt. Zudem wird dieses Konzept weiteren Projekten, wie einer Direktverbindung zum Flughafen, der U2 Verlängerung zum Bahnhof Bad Homburg und der Regionaltangente West besser gerecht. **Und: Taunusbahn 2.0 nimmt die Gemeinden hinter Usingen, mit schnelleren Verbindungen und einem durchgängigen 30 Minuten-Takt von Anfang an mit.**

Das RMV/VHT Projekt hingegen erinnert an Stuttgart 21 - Kostenexplosion auf Raten: Was 2014/15 mit 21 Millionen Euro begann, wurde uns vor 14 Monaten als 59 Millionen Projekt vorgestellt und inzwischen valutiert es mit 120 Millionen und wird trotz der Covid-19 bedingten drastischen Reduzierung der Fahrgastzahlen mit größter Selbstverständlichkeit weiter verfolgt, obwohl die alten Fahrgastzahlen auch nach Corona nicht mehr wieder kommen – **die Schere zwischen Kosten und Nutzen hat sich weit geöffnet zulasten eines belastbaren positiven Nutzenindikators**. Der von Corona beschleunigte Digitalisierungstrend der Wirtschaft und die auch in Zukunft stärkere Home-Office Nutzung machen eine Neubeurteilung des Projektes durch einen neutralen Gutachter sicherlich auch aus Sicht der Rechnungshöfe sowie des Bundes für Steuerzahler dringend erforderlich .