

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat III 33.1
Wilhelminenstrasse 1-3
64283 Darmstadt

19. Januar 2021

Einwendung gegen das Projekt ELEKTRIFIZIERUNG DER TAUNUSBAHN Az. III 33.1-66 d 30.02/2-2019 Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §§ 73 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und §§ 1 ff Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) für das Vorhaben: Elektrifizierung der Taunusbahn von Friedrichsdorf nach Usingen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Wahrnehmung unserer Beteiligungsrechte im oben genannten Planfeststellungsverfahren erhebe ich nach Durchsicht und Prüfung des Erläuterungsberichtes als persönlich Betroffener [und für Familienangehörige/Herrn/Frau XX] Einwände. Mein Grundstück liegt in Wehrheim in Sicht- und Hörweite des geplanten zweigleisigen Ausbaus in Wehrheim (konkret...).

1. Zusammenfassung

Es besteht keine Verhältnismäßigkeit der Planung und kein überwiegendes Interesse des Planungsträgers gegenüber den Beeinträchtigungen. Wichtige Planungsgrundlagen sind nicht aktuell, einige unzutreffend.

Die Planung bedingt wesentliche Beeinträchtigungen für mich (und viele andere), die nicht erforderlich, jedenfalls im Rahmen der Interessenabwägung nicht angemessen zur Erreichung der Ziele sind.

Wesentliche Beeinträchtigungen sind Lärm- und Gesundheitsbeeinträchtigungen für Anwohner an den Gleisen (insbesondere der Zweigleisigkeit in Wehrheim) und

geplanten Oberleitungen, Wertverluste der Grundstücke, massive Eingriffe in das Landschaftsbild durch die Oberleitungen, erhebliche Mobilitätseingriffe durch Bauzeiten.

Die Ziele der Planung werden durch eine Alternative (bimodale Batteriezüge, z.B. Siemens Mireo Plus) mindestens gleichwertig erreicht, einer Experteneinschätzung nach sogar im Nutzen für die Nutzer des ÖPNV sogar übertroffen (höhere Taktung, keine Umstiege, Zuverlässigkeit).

Die Alternative ist **marktreif** und in praktischer Umsetzung:

Absolut zukunftsfähig – Der Mireo Plus B Storys | Global;
(<https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/storys/absolut-zukunftsaehig-der-mireo-plus-b.html>).

Der Erläuterungsbericht geht diesbezüglich von einer unzutreffenden Grundlage aus („fehlender Reifegrad“).

Die angestrebte Modernisierung und Verbesserung des ÖPNV im Hintertaunus wird im Erläuterungsbericht insgesamt nicht hinsichtlich des „Wie“ untersucht. Die wichtige Alternative bimodaler Fahrzeuge wird völlig unzureichend und abstrakt mit zwei Pauschalbehauptungen „spezifischer Anforderungen der S-Bahn-Infrastruktur“ sowie des „fehlenden Reifegrades“ (tatsächlich unzutreffend) erst gar nicht untersucht (Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Ziffer 3.3) und verneint. Stattdessen wird auf den technischen Stand der S-Bahn Rhein-Main von 1978 verwiesen. Angesichts der massiven Eingriffe in die Natur und Lebensqualität des vorgelegten Konzepts, der damit verbunden extrem hohen Kosten und der Unumkehrbarkeit kann die Planfeststellung mangels Einbeziehung der Alternativen spätestens vor dem Verwaltungsgericht keinen Bestand haben. (Würde jede neue Technik mit fehlendem Reifegrad verneint, gäbe es im Übrigen keinen Fortschritt...).

Wenn im Übrigen schon ein hoher Aufwand wie der Bau der Oberleitungen nicht gescheut wird, dann käme im Übrigen vielleicht auch eine Magnetschwebetechnologie in Betracht (Fahrzeug — TSB - Transport System Bögl (transportssystemboegl.com)). Gegenüber diesen beiden Möglichkeiten erscheint mir die Variante der bimodalen Batteriezüge doch einfacher und vor allem auch kostengünstiger, jedenfalls gegenüber der vorgelegten Planung (Expertenschätzungen zufolge ca. 85 Mio EUR, <http://pro-taunusbahn.de/main>).

Letztlich wurde zumindest über das „Wie“ und die Alternativen keine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Die Veranstaltung in Wehrheim 2019 hat Alternativen nicht vorgestellt, es fand hierzu kein Dialog statt. Auch im Weiteren wurden Fragen zur Alternative nicht inhaltlich beantwortet, die Planungsunterlagen

gehen inhaltlich auf die Alternativen nicht ein, sondern enthalten lediglich pauschale und unzutreffende Allgemeinplätze.

2. Beeinträchtigungen

Meine Einwendungen beruhen auf folgenden Beeinträchtigungen:

a) (persönliche Betroffenheit ganz konkret darstellen, hinsichtlich Lage des Grundstücks, Gegebenheiten, Nutzung, Wegführung etc.)

b) möglichst konkret und technisch zutreffend formulieren, ja nach individueller Lage:

Durch die Zweigleisigkeit in Wehrheim befürchte ich eine erhebliche Zunahme der Lärmbelästigung und potentielle Gesundheitsbeeinträchtigungen. [Laut Planungsunterlagen sind Ortslage Saalburgsiedlung/Wehrheim in den Abschnitten 7,7 bis 8,2 keine Schallschutzmaßnahmen geplant. Auch in diesem Abschnitt müssten die derzeitige Begrünung und der Baumbestand dem Ausbau weichen. Hier sollte eine Begrünung als Schall- und Sichtschutz geplant werden. Somit befürchte ich erhebliche Lärm- und Gesundheits-Beeinträchtigungen auf meinem Grundstück, sei es auf der Terrasse oder nachts durch Schlafstörungen oder durch zusätzlichen Elektrosmog. Eine Wertminderung des Grundstücks ist möglich.

Im Übrigen bitte ich in verständlicher Form aufzuzeigen, inwieweit die Straße auf dieser Höhe von den Gleisen verkehrstechnisch geschützt ist.]

c) Durch den Ausbau der Zweigleisigkeit wird das geprägte, naturnahe Landschaftsbild des Hintertaunus verschandelt und beeinträchtigt das Wege- und Straßenbild. Ausflüge und Spaziergänge auf Wander- und Radfahrwegen, die sich durchgehend an der Nähe der Trasse befinden, werden beeinträchtigt. Allein zwischen Saalburgsiedlung und Wehrheim sind die Wege nach Wehrheim zu den Geschäften des täglichen Bedarfs, den kommunalen Einrichtungen, Kitas und Schulen sowie bei Spaziergängen beeinträchtigt.

d) In der langen Bauzeit, insbesondere der Elektrifizierung und des Ausbaus auf Zweigleisigkeit in Saalburgsiedlung und Wehrheim, sind erhebliche Beeinträchtigungen der Privatsphäre und Lebensqualität durch Baulärm, Verkehrsstörungen, die rechtzeitige Zufahrt von Rettungsfahrzeugen zu befürchten. Ich bitte in der Planung sicherzustellen und aufzuzeigen, dass jederzeit die Wege von Saalburgsiedlung sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad als auch mit dem Auto zu den Geschäften des täglichen Bedarfs, kommunalen Einrichtungen sowie zu Kindergärten und Schulen sichergestellt ist. Es müssen zumutbare Wege zu den Geschäften des täglichen Bedarfs jederzeit bestehen!

- e) Durch die notwendigen Rodungen zur Elektrifizierung wird erheblich und zerstörerisch in die Natur und den Wald eingegriffen. Dies ist umso mehr bedeutsam, da in den betroffenen Markierungen in den letzten Jahren bereits klimabedingt viele Bäume gefallen sind und gerodet werden musste und der Wald bereits in schlechtem Zustand ist. Hierdurch erfolgen erhebliche Beeinträchtigungen in die Naherholung und in die Natur.

3. Interesse an der Planung und mangelnde Erforderlichkeit und Angemessenheit

Da Interesse an der Durchführung des Vorhabens besteht demgegenüber nicht, jedenfalls nicht überwiegend:

- a) Im Erläuterungsbericht wird von davon ausgegangen, dass „die Verkehrsnachfrage auf der Strecke der Taunusbahn weiter steigen wird, so dass das Angebot ausgebaut werden muss“. Nicht zuletzt pandemiebedingt ist diese Aussage nicht belegt und nicht haltbar. (Dies wurde auch vom Geschäftsführer des RMV Knut Ringat geäußert: Zitat vom 9.11.2020: „Die Corona Pandemie hat für für den öffentlichen Nahverkehr - wie für fast alle anderen Branchen auch - radikale neue Rahmenbedingung geschaffen“.) Die Studie zur Mobilität in Zeiten von Corona des Sozialforschungsinstituts Infas und des Wissenschaftszentrums Berlin (<https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23>) geht von einer zukünftig geringeren Nachfrage aus. Die Planung müsste mindestens hinsichtlich der Verkehrsnachfrage aktualisiert werden. Die aktuelle Planung ist daher nicht geeignet zur Zielerreichung.
- b) Eine „deutliche Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr“ gemäß Ziffer 4.2 des Erläuterungsberichts ist nicht ersichtlich. Vorteile für die Bevölkerung sind unzureichend gegeben:
- i. Eine höhere Taktung ist nicht gegeben.
 - ii. Die Verbindungen sind nicht umsteigefrei.
 - iii. Es ergibt sich keine Fahrzeitverkürzung, sondern bis Brandoberndorf eine Fahrzeitverlängerung.
 - iv. Die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sinkt erheblich durch Ausfälle und Stauungen im City-Tunnel und durch die Einbindungen in den rnv-Fahrplan sowie die Gefahr durch Beschädigungen der Oberleitungen. Insbesondere bei dem Waldbestand ist mit dem Umfallen von Bäumen auf die Oberleitungen zu rechnen, in den betroffenen Waldgebieten sind in den letzten Jahren bereits viele und zunehmend Bäume aufgrund des Wassermangels umgekippt.

Dadurch ist gerade nicht mit einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu rechnen.

Alle aufgezeigten Nachteile (3. b) i. - iv.) würden bei Realisierung der Alternative bimodaler Batteriezüge entfallen!

Der Entfall eines Umstiegs (auf gleichem Bahnsteig ohne nennenswerten Zeitverlust) in Bad Homburg zulasten eines Umstiegs in Usingen reicht bei weitem nicht aus, die Planung zu rechtfertigen und eine Verbesserung bei der Nachfrage zu begründen.

- c) Alternativen wurden nicht geprüft. Der Einsatz von bimodalen Fahrzeugen (Hybridfahrzeuge) wurde unter Hinweis auf den geringen Reifegrad nicht geprüft, sondern als „Null-Variante“ bezeichnet.

Die diskutierten bimodalen Hybridfahrzeuge haben keinen zu geringen Reifegrad, sie haben Marktreife:

Aussage Siemens: *„marktreif! Das Traktionsbatteriesystem des Mireo Plus B ist fertig entwickelt. Wir haben das System ausgiebig getestet und in einer ersten Version auf einem Prototyp-Zug, dem Cityjet eco, in Österreich implementiert. Das wurde ein Jahr lang erfolgreich erprobt. Dadurch haben wir einen großen Erfahrungsschatz aufgebaut und Erkenntnisse gewonnen. So haben wir einen Reifegrad erreicht, durch den wir bereit für weitere Projekte sind.“*

(<https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/storys/absolut-zukunftsfahig-der-mireo-plus-b.html>) .

Die Alternative wurde eingehend von Experten für eine interessierten Bürgerinitiative geprüft und den Planern und politisch Verantwortlichen vorgestellt. Diese Züge sind in anderen Bundesländern bereits bestellt (Sachsen, BW und Schleswig - Holstein) oder schon erfolgreich in Betrieb. S.-H. mit 55 Zügen vom Typ „Flirt Akku“. Ebenfalls könnte der 3-teilige Mireo Plus B (BEMU) eingesetzt werden. Ein Einsatz solcher Züge hätte geringste Veränderungen an der Trasse, keine Eingriffe in die Natur, viel früherer Einsatz und durchgängige umsteigefreie Fahrt von Brandoberndorf bis Frankfurt zur Folge. Die Zweigleisigkeit zwischen Saalburg und Wehrheim wäre nicht erforderlich. Zudem würden die Kosten für das Vorhaben erheblich gemindert, um schätzungsweise 65 Mio.€. Ich beziehe hierzu das Konzept der Bürgerinitiative „Pro Taunusbahn“ Taunusbahn 2.0 (<http://pro-taunusbahn.de/main/>) ein.

Die mangelnde Auseinandersetzung mit dieser Alternative macht die Planfeststellung bereits unverhältnismäßig und rechtswidrig.

Der Erläuterungsbericht bleibt hinsichtlich der „spezifischen Anforderungen, die die S-Bahn-Infrastruktur an S-Bahn-Fahrzeuge stellt“, völlig pauschal, intransparent und unklar. Diese Aussage wird mit Nichtwissen bestritten.

Die Batteriezüge sind geeignet: (Aussage Siemens: *Es gibt zwei Anwendungsfälle im Markt. Einerseits der Batteriezug mit einer niedrigeren Leistungsabgabe, um Strecken zu befahren, die sonst mit Dieseltriebzügen abgedeckt würden. Diese können als direkter Ersatz eingesetzt werden. Batteriezüge mit stärkerem Antriebssystem, die teils auch längere Strecken ohne Oberleitung befahren können, haben breitere Anwendungsgebiete, beispielsweise die Durchverbindung von Strecken aus Regionalverkehr und Nahverkehr.*)

(<https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/stories/absolut-zukunftsfahig-der-mireo-plus-b.html>) .

Die Vorhaltung wäre aber ohnehin nicht geeignet, das Interesse der Bevölkerung im Gebiet der Taunusbahn zu rechtfertigen. Die Planung erfolgt somit im Fremdinteresse der S-Bahn Rhein-Main basierend auf dem technischen S-Bahn-Stand 1978 (Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Ziffer 3.3).

Sofern vermutlich weitere Alternativen bestehen, wären diese ebenfalls im Erläuterungsbericht der derzeitigen Planung gegenüberzustellen.

- d) Die Kosten sind mit 120 Mio. EUR veranschlagt, der Erfahrung von Großprojekten nach können es bei Realisierung noch höhere Kosten werden. Bereits aufgrund dieser geplanten Summe erscheint die Planung unverhältnismäßig, insbesondere aufgrund der Untauglichkeit, die Ziele zu erreichen. Die Kosten allein machen eine eingehende Prüfung der Alternativen, Gegenüberstellung und diesbezügliche Beteiligung der Öffentlichkeit zwingend erforderlich.

Als Anlage füge ich ergänzend die Stellungnahme der Bürgerinitiative pro Taunus (BI) zum Planfeststellungsverfahren + Alternative der BI bei.

4. (Optional:) Begehren:

Die vorgelegte Planung ist somit unverhältnismäßig. Es sollte und muss eine neue Planung bei Zugrundelegung aktueller Rahmenbedingungen und unter Einbeziehung der Alternativen sollte stattfinden, um für die Bevölkerung ein vorteilhaftes und modernes Konzept vorzulegen:

- a) Ich beantrage, die Alternative von bimodalen Fahrzeugen (Hybridfahrzeuge) unter allen Gesichtspunkten (technisch, baulich, Fahrgastkapazität, Kosten etc.) konkret

für die Planung zu untersuchen, in die Planung aufzunehmen und der bisherigen Planung gegenüberzustellen. Über die Alternative und die Gegenüberstellung ist die Öffentlichkeit zu beteiligen. Aufgrund der Alternative wäre von der Zweigleisigkeit in Wehrheim sowie Oberleitungen für die Elektrifizierung abzusehen.

- b) Ich beantrage bei derzeitiger Planung, an den Abschnitten 7,7 bis 8,2 (km) in Ortslage Saalburgsiedlung/Wehrheim (Ziffer 7.2.6, S. 39 des Erläuterungsberichts) Begrünung zu planen und im Erläuterungsbericht vorzustellen.
- c) Ich beantrage aufzuzeigen, dass Wege für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer von Wehrheim/Saalburgsiedlung zu den Geschäften des täglichen Bedarfs, der kommunalen Einrichtungen und Kindergärten sowie Schulen während der Bauzeit jederzeit garantiert zur Verfügung stehen!
- d) Aufgrund von Lärm- und Gesundheitsbeeinträchtigungen sowie Wertverlust beantrage ich vorsorglich Ersatzleistung. Die Höhe der Ersatzleistung werde ich zu gegebener Zeit konkretisieren, sie sollte je Familienmitglied (Anzahl) einen Wert in Höhe von XX Tsd. EUR für Lärm- und Gesundheitsbeeinträchtigungen jedenfalls nicht unterschreiten.

Aus den vorgenannten Gründen lehnen wir das Vorhaben in dieser Form ab. Wir bitten um eine Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen