

Jürgen Steckel
Manuela Wolf-Steckel
Josefin Steckel
Limesstr. 19
61273 Wehrheim

Telefon 06081/57042
Email: j-steckel@t-online.de

Regierungspräsidium Darmstadt
Dezernat III 33.1
Wilhelminenstrasse 1-3
64283 Darmstadt

27. 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,

mein Grundstück liegt in Wehrheim, Limesstraße 19 in Sicht- und Hörweite oberhalb des geplanten zweigleisigen Ausbaus in Wehrheim Saalburgsiedlung.

In Wahrnehmung unserer Beteiligungsrechte im oben genannten Planfeststellungsverfahren erheben wir als persönlich und insgesamt Betroffene (Familienangehörige, Ehefrau Manuela Wolf-Steckel und Tochter Josefin Steckel, beide ebenfalls in der Limesstr. 19 wohnhaft) nach gründlicher Auseinandersetzung mit der Planung, der Kostenentwicklung, den Kollateralschäden, dem unzureichenden Nutzen des Projektes sowie mit dem von der Bürgerinitiative Pro Taunusbahn (BI) unter fachlicher Begleitung entwickelten alternativen Konzept für eine Elektrifizierung der Taunusbahnlinie die nachfolgend aufgeführten Einwände.

I. Betroffenheit durch Beeinträchtigungen

Grundstücksbezogene Betroffenheit

Ein zweigleisiger Ausbau der Taunusbahnlinie in der Saalburgsiedlung, der die Trasse näher an die Wohnhaus-Bebauung führt, würde die heutigen Lärmemissionen der Taunusbahn trotz Schallschutzmaßnahmen verstärken, da der Schall über die geplanten Lärmschutzwände geht und die deutlich höher liegenden Häuser eben auch in der

Limesstraße treffen wird. Betroffen wären wir darüber hinaus erheblich vom Baulärm während der geplanten zweijährigen Baumaßnahme verbunden mit Verkehrsumleitungen durch die nur 5,46m breite Limesstraße mit einseitigem Bürgersteig, in der also auch noch ein durchgängiges Halteverbot ausgewiesen werden müsste, mit einer weiteren unzumutbaren Beeinträchtigung für mich, uns, Anwohner der Limesstraße, die mit ihren eigenen Fahrzeugen keinen Parkplatz mehr weder vor dem eigenen Haus, noch in der Nähe finden würden, von Besuchern und Handwerkern ganz zu schweigen. Dies in einer Phase, in welcher die Limesstraße bereits durch anderweitige, bereits absehbare Baustellen erheblich belastet sein wird.

Betroffenheit jenseits grundstücksbezogene Rechtsgüter

Landschaftsbildverschandelung

Neben diesen grundstücksbezogenen Beeinträchtigungen sehen wir uns darüber hinaus von der vom Vorhabenträger in Kauf genommenen Verschandelung des dörflichen Erscheinungsbildes erheblich betroffen, insbesondere im Bereich der Trassen-Erweiterung entlang der Köpperner Straße, wo der heutige Grünstreifen mit üppiger Busch- und Baumbepflanzung, einem zweiten Gleis, abgeschirmt von bis zu 3,50 hohen Lärmschutzwänden weichen soll. Die von der BI visualisierten Wände (siehe unten) illustrieren die neue Welt in Wehrheim nach den Vorstellungen des VHT, Vorstadtmilieu statt Apfeldorf-Charme. Unsere letzten Spaziergänge um die ehemalige Waldsiedlung, wie die Saalburgsiedlung auch genannt wird, wären dann Geschichte, ebenso wie die Wege über die Lochmühle unter Nutzung des Bahnübergangs zur Klosterthroner Mühle. Hier in der Köpperner Straße möchte man in Zukunft, käme das VHT Bauvorhaben wider alle Vernunft zur Realisierung weder zu Fuß, noch mit dem Rad, oder dem Auto entlang fahren. Das ist geplante Landschaftsbildverschandelung. Wer würde sich denn hier noch ansiedeln wollen?

Diese Entstellung des ehemals naturnahen dörflichen Erscheinungsbildes wird allerdings auf die Immobilienpreise in der Waldsiedlung drücken und macht uns auch in dieser Hinsicht zu Betroffenen. Als Immobilienberater/-Makler bin ich durchaus in der Lage das qualifiziert einzuordnen.



GEPLANT
Stahl und Beton
statt Natur!



HEUTE

Bestand

Frevel an der Natur, an Flora und Fauna

Der heutige Grünstreifen mit üppiger Busch- und Baumbepflanzung, entlang der Taunusbahngleise und in Nähe des Erlenbachs stellt aber auch ein wichtiges Biotop für eine vielfältige Flora und Fauna dar. Tatsächlich ist die Köpperner Straße regelmäßig im Frühjahr und Herbst von einer Amphibienwanderung betroffen, insbesondere von der Wanderung der Kröten, aber auch Feuersalamander und Lurche sind hier auf Achse, ganz zu schweigen von den Kleinsäugern und Insekten. Natürlich, wenn man sich auf die Suche macht, wird man, neben einer vielfältigen Flora, die über Büsche und Bäume sichtbar hinausgeht, weitere Tiere entdecken und so Zeuge einer immer noch vielfältigen Flora und Fauna, trotz der allgemein ungebrochenen Zerstörung unserer natürlichen Lebensgrundlagen durch den von kurzfristiger Profitgier geleiteten Menschen. Was wird aus den Wanderungen der Amphibien in der Köpperner Straße, wenn dort Lärmschutzwände dicht machen und den Weg versperren? Im Juli vergangenen Jahres, als ich mit dem Rad unterwegs war, entdeckte ich eine wunderschöne Schlingnatter nur deshalb, weil sie leider tot auf der Straße lag, schmalspurig überfahren, vermutlich von einem Motorrad, eine schmerzhaft Entdeckung für mich. Ich habe das tote Reptil dann wenigstens von der Straße genommen und in unserem Garten beerdigt, siehe Foto anbei.

Gar nicht daran zu denken, wie viele mehr dieser wunderbaren Kreaturen den vom Kreis geplanten Baumaßnahmen zum Opfer fallen würden, oder doch? Ja - man sollte darüber nachdenken, denn wer sind wir, dass wir denken, wir seien die Herren der Schöpfung? Die geplante willkürliche und nutzlose Vernichtung von Flora und Fauna und besonders der tierischen Schöpfung trifft unsere Familie ins Herz und macht uns persönlich betroffen.

Kontraproduktive Baumrodungen in der Klimakrise

Die für die Elektrifizierung notwendigen Baumrodungen im Köpperner Wald, sowie in Wehrheim entlang der Köpperner Straße im Bereich der Saalburgsiedlung wären ein erheblicher Eingriff in den natürlichen Lebensraum des Hintertaunus und tragen zu einer Verschärfung der Klimakrise bei. Es wäre vom Vorhabenträger noch darzustellen, wie viele Bäume schätzungsweise insgesamt bis Usingen gefällt werden müssen.

Nur wenige Menschen werden heute noch bestreiten, dass wir uns mitten in einer gefährlichen und möglicherweise sogar unumkehrbaren Klimakrise befinden und mit der schnelleren Erreichung sogenannter Kippunkte eine noch drastischere globale Erderwärmung erleben mit unumkehrbaren Veränderungen, auch zu lesen z.B. in einem Beitrag des zdfheute vom 27.11.2019. „Klimaforscher wie Joachim Schellnhuber und Johan Rockström vom deutschen Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung verweisen in ihrem gemeinsamen Artikel im Fachblatt *Nature* unter anderem auf neuere Erkenntnisse zur Destabilisierung der Eisschilde rund um Nord- und Südpol sowie des Amazonas-Regenwalds. Sie warnen zudem vor bisher möglicherweise unterschätzten Kettenreaktionen und Rückkopplungen zwischen Ökosystemen. Dafür gibt es nach ihrer Ansicht erste Hinweise, etwa in der Form, dass der Eisverlust der Arktis die Erwärmung der Region verstärkt, was wieder den Eisverlust fördert.“ „Das schnellere Abschmelzen der Gletscher auf Grönland könne wiederum wichtige Atlantik-Meereströmungen stören, was Folgen für den Monsun in Westafrika und die Feuchtigkeit des Amazonas-Beckens mit seinen Regenwäldern haben könne.“ "Wissenschaftlich gesehen ist dies ein starker Beleg für einen planetaren Notfallzustand", erklärte Rockström anlässlich der Veröffentlichung. Schellnhuber warnte vor einem "unheilvollen Weg in die Erwärmung", der mit Kippunkten "gepflastert" sei. Einige seien womöglich schon überschritten, ergänzte er.

Der Klimawandel ist in Deutschland angekommen, nicht nur zu lesen in einem Beitrag von zdfheute vom 26.11.2019, Dürren, Hitzewellen und Starkregen: Ein Bericht der Bundesregierung zeigt, wie der Klimawandel Deutschland verändern könnte - und in welchen Bereichen er längst angekommen ist. Wir erleben und beobachten ihn selbst, da wo wir zuhause sind, hier bei uns im Taunus und seinen Gemeinden mit Trockenheit im Sommer und Wassermangelsituationen, die dazu führen, dass Städte und Gemeinden über die Presse und gar Lautsprecherfahrzeuge dann regelmäßig zu sparsamem Umgang mit Wasser auffordern bis hin zu Verboten der Gartenbewässerung. Längst sind der Trockenheit unsere Fichtenwälder zum Opfer gefallen, aber sogar Buchenbestände sind auch im Wehrheimer Wald betroffen, z.B. Grauer Berg in der Nähe des erweiterten Steinbruchgeländes.

Wie angesichts der neuen Taunus-Trockenheit und des in den letzten Jahren zu verzeichnenden spür- und sichtbaren Wassermangels in den Köpfen unserer Kommunal-

und Kreispolitiker (und nicht nur in den Köpfen) unverändert Neuansiedlungen weiter heranreifen können, ist nicht nur mir ein Rätsel.

Es ist nicht der kleine Mann, der die Klimakrise verschärft, indem er sein Gemüse im Garten gießt, es sind vor allem die mit der Macht der Exekutive ausgestatteten Politiker in dieser Welt, angeführt von den prominentesten Klimaschändern, Bolsonaro, Trump, Putin u.a., sowie mächtige, profitorientierte Konzerne auf der Suche nach Rohstoffen mit Unterstützung ihrer Regierungen. Und auch in Deutschland finden sich auf jeder Ebene der Politik unter den mit Regierungsmacht ausgestatteten Entscheidungsträgern immer noch genügend Politiker, die mitten in dieser dramatischen Klimakrise bereit sind, weiterzumachen mit dem Waldeinschlag, bereit sind, trotz bereits abgestorbener Wälder gesunden Baumbestand einzuschlagen, weil sie es nicht besser wissen, als schlichte Parteisoldaten der Parteilinie folgend nicht verstehen wollen, oder auch, um sich mit der Umsetzung unzeitgemäßer Verkehrsprojekte ein Denkmal zu schaffen - erschreckend etwa der Waldeinschlag im Dannenröder Forst für noch mehr Autobahn und erschreckend die unzeitgemäße, veraltete Planung des Vorhabenträgers zur Elektrifizierung der Taunusbahn. Mit seiner Planung zeigt sich der VHT willens, gesunden Baumbestand im Köpperner Wald links und rechts der Gleise einzuschlagen, Hunderte von Bäumen, um trotz Klimakrise und der bereits vor Baubeginn explodierenden Projektkosten einen dann noch störanfälligeren S-Bahn-Betrieb bis Usingen einzurichten, anstelle einer zwar in den S-Bahn-Takt integrierten, aber dennoch unabhängigen zuverlässigen Taunusbahn 2.0, die moderne marktreife Batterietriebzüge (BEMU) einsetzt und damit ebenfalls die Taunusbahn elektrifiziert ohne die im Wald besonders störungsanfälligen und entsprechend auch im Betrieb teuren Oberleitungen.

Wir sind gleichermaßen **betroffen** wie Greta Thunberg, und können nur mit den Worten und der gleichen Wut und Bitterkeit von Greta fragen, „**Wie könnt Ihr es wagen**“?? Wie können sie es überhaupt nur wagen, Hand an unseren Wald zu legen und Natur und Klima weiter zu schänden?! **Spätestens der Gedanke an unser Klima, muss das K.O.-Kriterium dieses Null-Projektes bzw. der veralteten VHT Planung sein, dessen Kosten und Kollateralschäden seinen Nutzen bei weitem übertreffen.**

II. Verweigerte Bürgerbeteiligung

Die vorgeschriebene Bürgerbeteiligung wurde nicht ordnungsgemäß und bei Weitem nicht ausreichend durchgeführt.

Mit dem Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung reagierte der Bundesgesetzgeber auf die Proteste gegen das Bahnprojekt "Stuttgart 21". Die Diskussionen hatten deutlich gemacht, 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. Die gesetzliche Regelung zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sieht daher eine Beteiligung in einer frühen Planungsphase von Großvorhaben vor, in der Änderungen an der Grundkonzeption eines Vorhabens noch möglich sind.

Der VHT mag ja seine deklaratorische und einzige Informations-Veranstaltung am 20.9.2019, wenige Monate vor der damals geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens als frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hinstellen und dies in geradezu absurder Weise in seinem „Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ ausführen.

Für den Gesetzgeber beginnt frühe Bürgerbeteiligung tatsächlich viel früher, spätestens mit der Vorplanungsphase, die in das Jahr 2016/2017 (lange vor Corona) fiel. Der Bürger sollte die Chance haben in dieser frühen Phase auf die Grundkonzeption Einfluss zu nehmen. Bürger, die das seit 2016 versucht haben, wurden aber abgewiesen, da man ja noch in einer Planungsphase sei. Dabei geht es doch gerade darum, den Bürger an der Planung zu beteiligen. **Zeugen: z.B. Wilfried Kohlmeier und Michael Duda**

Zum Zeitpunkt der direktiven Info-Veranstaltung des VHT am 20.9.19 stand nicht nur das Grundkonzept einer S-Bahn-Verlängerung längst fest, die Planung war abgeschlossen. Entsprechend haben weder Fragen, Einwände auf der Veranstaltung noch der ausführliche von der BI danach übersendete Fragenkatalog oder die späteren Vorschläge der BI irgendetwas an den Planungen des Vorhabenträgers geändert. Der dem VHT am 7.10. von der BI übersendete detaillierte Fragenkatalog betroffener Bürger wurde erst am 4.12. pauschaliert beantwortet, ohne detaillierte Beantwortung der Einzelfragen. Mit seiner Antwort fasste der VHT-Geschäftsführer 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 dafür, „*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.*“ Kann sich ein falsches Verständnis von früher Öffentlichkeitsbeteiligung noch deutlicher manifestieren?

Sieht so die oben zitierte von § 25 Abs. 3 VwVfG geforderte Bürgerbeteiligung aus, von der sich der Gesetzgeber sogar Optimierungen der Planung von Projekten versprochen hatte, nicht nur ihre Akzeptanz? An der Maxime **einer Integration der Bürgerbeteiligung in die Gesamtprojektplanung mittels Dialogforum, Runden Tisch** hat sich weder der VHT orientiert, noch haben RMV oder der Kreis darauf hingewirkt.

Die Bemühungen (auch auf dem kleinen Dienstweg) der BI in den Tagen und Wochen nach der Präsentation beim Landrat, den vom Gesetzgeber vorgesehenen Dialog spätestens jetzt herzustellen, um am 'Runden Tisch' in Workshops die unterschiedlichen Sichtweisen zugunsten der besten Lösung für die Taunusbahn konstruktiv im Sinne des Allgemeinwohls zu diskutieren lief ins Leere. Präsentation ja – Diskussion klares Nein. Das waren auch schon die Bedingungen für die Präsentation am 13. November 2019. **Zeugen:** Jürgen Steckel, Sandra Nütz-Hornig, Renate Sill-Steffens aus dem Aktivenkreis der BI.

Wenn es nach Stuttgart 21 um den Willen des Gesetzgebers geht, dann ist das MEHR als nur Information von oben nach unten, möglichst kurz vor „Ladenschluss“ wie hier von VHT und RMV praktiziert. 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 VHT Projekt kam Information zu spät, oder gar nicht, wie in Neu-Anspach und Usingen, wo die geplanten Informationsveranstaltungen nach dem in Wehrheim erfahrenen Widerstand erst gar nicht mehr stattfanden. **Kooperation war für den Vorhabenträger ein Tabu.** Dabei würde die gesetzlich geforderte Mitsprache, eine umfassende und kontinuierliche Bürgerbeteiligung gerade in einem so konfliktträchtigen Vorhaben wie dem zur Elektrifizierung der Taunusbahn so dringend gebraucht, um es im Zeitplan mithilfe der Bürger, ggf. geändert und optimiert umzusetzen. Das Handbuch für **gute** Bürgerbeteiligung des BMVI blieb beim

Vorhabenträger leider ungelesen im Regal. Die Praxis des Vorhabenträgers in punkto Bürgerbeteiligung dokumentiert einen massiven Verstoß gegen das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes in § 25 Abs. 3 VwVfG, dessen Regelung auf eine neue Kultur der Öffentlichkeitsbeteiligung zielt, die uns versagt blieb und uns betroffen macht.

III. Negatives Kosten/Nutzen-Verhältnis

Kostenentwicklung

Beim Grundlagenbeschluss des Kreistages 2015 für den Ausbau der Taunusbahn ging man von 24 Millionen Euro aus, 2018 wurde das Projekt dann mit 48 Millionen veranschlagt, das war die erste Kostenverdoppelung. Ein Jahr danach 2019 wurde das Projekt im September mit 59 Millionen Euro vorgestellt und nur ein Jahr später dann der Sprung auf 119 Millionen Euro, wieder eine Kosten-Verdoppelung, diesmal nach nur einem Jahr **und dies alles noch vor Baubeginn.** Der VHT erklärt es mit der für den Vorhabenträger überraschenden Kostenexplosion bei den Baupreisen im Bahnbereich. Sind das keine Eisenbahner, dass man sich von der Kostenentwicklung in der eigenen Branche überraschen lässt? Herr Leindecker, ehemaliger GF des VHT, wird von der Taunuszeitung in einem Beitrag von Herrn Pieren am 23.1.21 unter der Überschrift „Wahnsinn dieser Aufwand“ zitiert, womit der enorme Umfang der für das Planfeststellungsverfahren eingereichten Unterlagen (15 Ordner) gemeint ist und natürlich die Planungsfülle und – Details, gutachterlichen Stellungnahmen zur Umweltverträglichkeit, Wasserrahmenrichtlinie usw. die diese 15 Ordner gefüllt haben und den Kostenrahmen des vergleichsweise kleinen Projektes völlig gesprengt haben. **Ja das alles ist Wahnsinn,** weil die Elektrifizierung der TSB-Linie sehr viel kostenextensiver und zudem sehr viel einfacher, schneller, ohne Planfeststellungsverfahren, ohne Kollateralschäden, mit dem Bürger, statt gegen ihn realisierbar wäre. Ich bezweifle die politische Legitimation eines Vorhabens im Jahr 2021 und früher, das mit 24 Mio. EUR im Kreistag verabschiedet wurde und heute bei 119 Mio. EUR valutiert.

Kosten-Nutzenaspekte unter Einbeziehung der Alternativen

Nach wissenschaftlichem Stand (VDE Studien) ist die Elektrifizierung via Oberleitung ab einem 30min Takt der Elektrifizierungs-Variante mit „Batteriezügen“ unter der Annahme von 1-2 Millionen Euro Kosten pro elektrifiziertem Streckenkilometer ebenbürtig! Mit inzwischen schon 119 Millionen Euro für die erforderlichen Baumaßnahmen der geplanten rd. 18 Km langen S-Bahn-Verlängerung von Friedrichsdorf bis Usingen liegen die budgetierten Kosten des VHT zur Elektrifizierung der Taunusbahn (bis Usingen) allerdings schon jetzt bei rd. 7 Millionen Euro pro Kilometer – auch dieser Vergleich indiziert eine aus dem Ruder gelaufene unverhältnismäßige Elektrifizierungsplanung.

Allein die Kosten des unsinnigen, absolut verzichtbaren 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.

Ich bin wie Herr Leinweber betroffen von diesem Planungswahnsinn, wenngleich vermutlich aus anderen Beweggründen, denn

a) zweifelsfrei stehen 15 Planungsordner selbst einer späten Bürgerbeteiligung frontal entgegen, kein normaler Bürger, der im Berufsleben gefordert ist, ist auch nur annähernd in der Lage diesen Informationsberg nebenbei einzusehen, einzuordnen und zu kommentieren. Die Planungsunterlagen sind zudem nicht in verständlicher und nicht in „leichter Sprache“ geschrieben, sondern z.T. nur für technische Experten verständlich.

b) **betroffen** auch, weil sich inzwischen herausgestellt hat, dass dem Projekt des VHT zur Elektrifizierung schlicht der Nutzen fehlt, der ein 120 Millionen Euro Projekt rechtfertigen könnte, daran ändert auch nichts das politische Narrativ des Heranrückens des Usinger Landes an die Großstadtmetropole. Welcher Nutzen steckt hinter diesem Narrativ „vom umsteigefreien Pendeln in die Frankfurter Innenstadt“, der ein 120 Mio. Projekt rechtfertigen könnte? Die S-Bahn-Verlängerung von Friedrichsdorf bis Usingen bringt weder die am 20.9.19 vom Vorhabenträger behauptete Fahrzeitverkürzung, noch eine Erhöhung des Taktes, und sie schafft auch keine umsteigefreie Verbindung in die Frankfurter Innenstadt, im Gegenteil, sie schafft für die Pendler hinter Usingen einen **neuen Umsteigepunkt** in Usingen. In Fahrplanstudien des RMV/VHT ist von Umsteigezeiten von > 20min die Rede.

Vom Nutzenversprechen des VHT bleibt die Kapazitätserweiterung übrig, die die großen S-Bahn-Triebzüge der Baureihe Typ ET 423 zweifelsohne bringen würden, aber nicht nur Fachleute bestätigen, dass das S-Bahn-System für den Hintertaunus nicht das ist, was die Pendler wollen. Die Gefäßgröße ist für den Hintertaunus zu groß, die Fahrtzeit zu lang, die Frequenz im Berufsverkehr zu niedrig. Mit der vom VHT selbst geplanten Stärkung/Schwächung der S-Bahnzüge in Friedrichsdorf, die hier spätestens jede Fahrzeitkürzung beseitigt, bestätigt der VHT die für den Hintertaunus zu große Gefäßgröße der S-Bahntriebzüge.

Vielmehr wird ein System gebraucht, wie es die BI vorgeschlagen hat, das die Haltepunkte im Hintertaunus bis Brandoberndorf bedient, schnell an die Umsteigebahnhöfe und an Frankfurt anbindet und in den S-Bahn Takt integriert ist – umsteigefrei von Brandoberndorf in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt bis FFM Hbf., für alle mit dem Ziel Hauptbahnhof, ab Grävenwiesbach den ganzen Tag im Halbstundentakt.

Freilich geht es nicht um umsteigefrei in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof, sondern um „schnell(er) und zuverlässig zum Ziel“ und die Ziele der Pendler sind heterogen, auf keinen Fall steht dabei die Hauptwache in der Innenstadt von Frankfurt im Vordergrund. Die Pendlerziele sind in Wahrheit sehr vielschichtig und können nur über eine *Verkehrstromanalyse* verifiziert werden, die der VHT bis heute schuldig bleibt – nicht offengelegt!

Schon heute sind die durchgängigen, umsteigefreien Verbindungen ohne viele Zwischenhalte im Vordertaunus wie sie die Taunusbahn bietet, die bei Pendlern beliebtesten Verbindungen nach Frankfurt. Diese Züge bedienen im Übrigen alle wesentlichen Umsteigebahnhöfe (Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Rödelheim, Ffm. HBF) und sind schon heute 5min schneller als die geplante elektrifizierte S5!

Viele Nutzer der Taunusbahn im Berufs-, Schüler- und Berufsverkehr steigen schon in Friedrichsdorf, Bad Homburg und Frankfurt-Rödelheim aus. Über den Anschluss Rödelheim etwa lässt sich das Bankenzentrum Eschborn Süd gut erreichen.

Durch die **Anbindung der U2** an den Bad Homburger Bahnhof wird dieser Umsteigepunkt erheblich an Bedeutung gewinnen. Dieser Anschluss bedeutet für die S5 eine deutliche Reduzierung an Reisenden, da die U2 ab Bahnhof Bad Homburg nicht nur in die Innenstadt der Metropole fährt, sondern auch das wichtige Merton-Viertel, der Hessische Rundfunk und weitere Betriebe im Norden von Frankfurt schneller zu erreichen sein werden. Das Credo heißt nicht umsteigefrei, sondern „schnell ans Ziel“ mit optimalen Umsteigepunkten und abgestimmten Fahrplänen unterschiedlicher Systeme.

c) **betroffen**, weil zudem die schon aus Klimaschutz dringend erforderliche Elektrifizierung der Taunusbahn schneller, einfacher, ohne Oberleitungen, ohne große Baumaßnahmen, Baulärm und Behinderungen, ohne Kahlschlag und im Einverständnis mit den Bürgern, dem Klima und der Natur auf Basis des Betriebskonzept *Taunusbahn 2.0* der Bürgerinitiative zu deutlich niedrigeren Kosten umsetzbar ist, dank der heute marktreifen Batterietriebwagen, wie z.B. Mireo Plus B von Siemens oder dem Akkuzug von Alstom im Austausch gegen die im Vorfeld des Projektes von der RMV Tochter fahma bestellte größte Brennstoffzellenflotte der Welt, bzw. wenigstens eines Teils dieser 500-600 Millionen Euro teuren 27 Brennstoffzellenzüge, die zumindest für den Taunus so gar nicht passen. Hierzu müsste lediglich in 14 dreiteilige bis fünfteilige Batterietriebwagen, z.B. Mireo Plus B von Siemens investiert werden, der nicht nur auch aus Expertensicht das bessere und zweifelsfrei komfortablere Gefäß im Vergleich zu den S-Bahn Zügen ist, der Akkuzug ist wie gemacht für die TSB-Linie, mit Friedrichsdorf beinahe in der Mitte der Gesamtstrecke von FFM Hbf. bis Waldsolms: unter Oberleitung bis Friedrichsdorf und von hier mit vollen Akkus dann bis Brandoberndorf und zurück, keine 74km ohne Oberleitung, (er kann bis zu 120km) ab Friedrichsdorf werden die Akkus unter Oberleitung wieder aufgeladen. Er ist marktreif der BEMU und signifikant effizienter und wirtschaftlicher als die im Frühjahr 2019 bestellten Wasserstoffzüge (HEMU) siehe auch <https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/stories/absolut-zukunftsaehig-der-mireo-plus-b.html> sowie <https://www.vde.com/de/presse/klimaneutrale-alternativen-zu-dieseltriebzuegen>

d) **betroffen** auch, weil die Corona Pandemie die Fahrgastzahlen drastisch nach unten korrigiert. Studien belegen, dass gerade im ÖPNV auch nach Corona viele Fahrgäste nicht mehr dabei sind. "Der öffentliche Verkehr bleibt auch im Herbst der Corona-Verlierer. Den Betreibern fehlen damit Ticketeinnahmen – das dürfte im nächsten Jahr so bleiben". Der von Corona beschleunigte Digitalisierungstrend der Wirtschaft, die Nutzung von Video-Konferenzen statt Treffen in Hotels und die auch in Zukunft stärkere Home-Office Praxis machen eine Neubeurteilung des Projektes durch einen neutralen Gutachter erforderlich! Siehe hierzu den Beitrag von Emil Nefzger in Spiegel Mobilität 04.12.2020, der auf die „Studie zur Mobilität in Zeiten von Corona des Sozialforschungsinstituts Infas und des Wissenschaftszentrums Berlin Bezug nimmt, deren Ergebnisse dem SPIEGEL vorliegen. Die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Untersuchung stützt sich auf eine repräsentative Befragung, Interviews sowie Trackingdaten einer App siehe auch <https://www.spiegel.de/auto/corona-folge-busse-und-bahnen-sind-wieder-die-verkehrsmittel-der-armen-a-5c9eb3d4-077f-4122-b916-e60e04215d23>

Die Grundlagen der VHT Planung basieren auf völlig veralteten Planungsprämissen aus 2012, die inzwischen genannten Planungskosten schießen derweil durch die Decke, mittlerweile in den 3stelligen Mio.-Bereich. Mit den durch Corona nach unten korrigierten Fahrgastzahlen hat sich die Schere zwischen Kosten und Nutzen weit geöffnet **zulasten** eines positiven **Nutzenindikators**, der bis heute nicht offen liegt.

Der Nutzen-Kosten-Faktor wurde der Öffentlichkeit im September 2019 mit 3,47 präsentiert. Nach der inzwischen vom VHT erklärten Verdoppelung der Kosten auf 119 Millionen Euro, könnte der Indikator heute nicht immer noch bei deutlich über zwei“ liegen, wie vom VHT Geschäftsführer im kürzlichen Interview mit der TZ behauptet, selbst wenn man einen unveränderten Nutzen unterstellen könnte. Nach Adam Riese läge er heute dann bei 1,735. Im Rahmen der VHT Tagung im November 2020 wurde er von Herrn Denfeld noch bei 1,+ gesehen – mal so, mal so. Für den Bürger bleibt der NKI ohnehin eine blackbox, da die Daten und der Algorithmus bis heute nicht offengelegt wurden. Allerdings hat Corona die Welt verändert und auch nach dieser Pandemie werden die Fahrgastzahlen nicht mehr an die Werte vor der Pandemie heranreichen. Der Nutzen ist nicht unverändert, er wurde signifikant nach unten korrigiert – Kosten hoch, Nutzen runter. Es wird Zeit, dass der VHT die Daten und Rechnung hinter dem Indikator endlich transparent macht, nachdem dies auch mit der Offenlegung des Planfeststellungs-Verfahrens nicht geschehen ist, ebenso wie alle auf die *Verkehrstromanalyse* warten, die der VHT Planung angeblich zugrunde liegt – aber ein Geheimnis bleibt.

Steuergeldverschwendung

Ein Verkehrsprojekt, das 2015 im Kreistag mit 24 Millionen verabschiedet wurde, dessen Kosten sich dann 2018 verdoppelt hatten, auf der einzigen Bürger-Informationsveranstaltung am 20.9.19 bereits mit 59 Millionen beziffert wurden und 1 Jahr später sich dann nochmals auf 119 Millionen Euro verdoppelt hatten, wohlgermerkt das alles vor Baubeginn **stellt die Frage an seine politische Legitimation**. Ist ein Bauprojekt, dessen Preis von 24 Millionen im Kreis Zustimmung fand, noch immer politisch legitimiert, auch wenn sein Preis inzwischen fünfmal so hoch ist und natürlich während der Bauphase weiter steigen wird, wie dies immer der Fall ist?

Ein Verkehrsprojekt mit dieser Kostenentwicklung noch vor Baubeginn, dessen Nutzenversprechen sich gleichzeitig nahezu in Luft aufgelöst hat (bis auf die Kapazitätserweiterung: Umsteigefrei: NEIN, Fahrzeitverkürzung: NEIN, Höherer TAKT: NEIN, Kapazitätserweiterung: JA), während sich gleichzeitig die prognostizierten Zahlen zur Fahrgastentwicklung mit und nach Corona als haltlos darstellen, ein Verkehrsprojekt, das ohnehin auf einer hoffnungslos veralteten Planung basiert, in die sich über die Jahre seines Verzugs politisch motivierte Systembrüche dergestalt eingeschlichen haben, dass, wenn es nach dem Willen des RMV geht, zukünftig Brennstoffzellenzüge unter Oberleitung fahren, für die zuvor im Köpperner Tal gesunde Waldbestände gefällt wurden. Zu einem solches Verkehrsprojekt stellt sich spätestens dann die Frage danach, ob sich hier vielleicht wieder einmal eine noch verhinderbare Verschwendung von Fiskalgeldern abzeichnet (wie so oft in öffentlichen Verkehrsprojekten, meist erst nach Baubeginn, wenn es zu spät ist), spätestens, wenn wie hier ein alternatives Betriebskonzept vorliegt, das signifikant kostengünstiger, ohne große Baumaßnahmen, ohne Kollateralschäden umgesetzt werden kann mit einem deutlich höheren Nutzen für die Pendler, auch die hinter Usingen und schneller, umsteigefrei zum Hbf. Ffm. bzw. mit den wichtigen Umsteigepunkten/Zielen in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Rödelheim verbindet. Das Usinger Land rückt nicht dadurch näher an die Metropole Frankfurt, dass eine S-Bahn bis Usingen fährt, im Gegenteil mit der S-Bahn-Verlängerung würde die Störungsanfälligkeit deutlich steigen, somit die Distanz zur Metropole und ein ET423 ist auch kein komfortables Gefäß, mit dem Bahnfahren attraktiver wird, was sinnvoll wäre, um mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen.

Mit dem Konzept der BI würde ab Fahrplanwechsel 2024/25 der gesamte Hintertaunus bis Brandoberndorf tatsächlich näher an die Metropole heranrücken, da die Verbindung

schneller wäre, zuverlässiger, weniger störungsanfällig, höher getaktet und komfortabler, siehe auch nachfolgende Gegenüberstellung der beiden Konzepte, beide im Sinne einer Elektrifizierung der Taunusbahn, die der BI sogar bis Brandoberndorf ab Fahrplanwechsel 2024/25.



Taunusbahn-Konzept RMV/VHT S5-Verlängerung bis USI

Kosten: z.Z. ca. 120Mio.€ (150Mio.€? - Kosten der geplanten Baumaßnahmen unverhältnismäßig hoch)

Nutzen: gering (keine Fahrzeitverkürzung, keine Takterhöhung)

Fahrgastkapazität: Gut

Umsteigefrei: Nein

Takterhöhung: Nein

Fahrzeitverkürzung: Nein

Fahrzeitverlängerung (bis Brandoberndorf): Ja (ca. 15min.)

Pünktlichkeit: Mangelhaft (durch die ständigen Ausfälle u. Verspätungen im City-Tunnel)

Toilette im Zug: Nein

WLAN im Zug: Ja

Steckdosen im Zug: Nein

Bauzeit an der Strecke: 2-3 Jahre

Landschaftsverträglich: Nein

Umweltverträglich: Mangelhaft

Fertigstellung: Ungewiss ???

Taunusbahn-Konzept BI TSB 2.0 FFM.Hbf.-Waldsolms mit Akkuzug

Kosten: z.Z. ca. 85Mio.€ (für die Beschaffung der 14 Batteriezüge (BEMU).

Nutzen: Hoch (optimale Nutzung der vorhandenen Oberleitungen ab Friedrichsdorf bis Ffm-Hbf)

Fahrgastkapazität: Gut (erweiterbar auf Doppeltraktion)

Umsteigefrei: Ja

Takterhöhung: Ja (ab Grävenwiesbach im ½-Stunden Takt nicht nur in den Hauptverkehrszeiten)

Fahrzeitverkürzung: Ja

Fahrzeitverlängerung (bis Brandoberndorf): Nein (kein Umsteigen)

Pünktlichkeit: Gut (durch Unabhängigkeit von der S-Bahn)

Toilette im Zug: Ja

WLAN im Zug: Ja

Steckdosen im Zug: Ja

Bauzeit an der Strecke: Keine

Landschaftsverträglich: Gut

Umweltverträglich: Gut

Fertigstellung: 2024/2025 könnten die neuen Triebwagen fahren!

Zweifelsohne sollte Corona die Messlatte für vertretbaren und nicht mehr vertretbaren Einsatz von Mitteln der Öffentlichen Hand deutlich höher anlegen, nachdem die durch die Pandemie erzwungene Staatverschuldung längst im hohen dreistelligen Milliardenbereich angekommen ist. Erschreckend, wenn der VHT immer wieder gern auf die zur Verfügung stehenden Bundes- und Landestöpfe verweist, nach dem Motto das Geld ist da, geben wir es aus, ohne auch nur darüber nachzudenken, dass es um hier um Fiskalgelder geht, deren verantwortungsvolle Allokation auf wirklich sinnvolle Projekte für unseren Staat gerade jetzt in der Pandemie existentiell ist und eine Verschwendung dieser Mitteln in nutzlosen, ja gar von unumkehrbaren Kollateralschäden begleiteten Projekten verbietet.

In einem Artikel in der TZ vom 16.12.20 fordert auch Walter Wallmann nachdrücklich wegen Corona sowie grundsätzlich strengere Sparsamkeit bei der Verwendung öffentlicher Mittel!!! Mit der von der Corona Pandemie erzwungenen Staatverschuldung in einer Größenordnung im Multimilliardenbereich wie es sie noch nie zuvor gab, müssen sichtbar strengere Maßstäbe für Projekte der öffentlichen Hand gelten, auch für dieses Projekt zur Elektrifizierung der Taunusbahn ohne einen erkennbaren wesentlich besseren Service für die Pendler des Hintertaunus, während gleichzeitig ein vielversprechendes alternatives Konzept mit deutlich höherem Nutzen und signifikant niedrigeren Kosten für eine Elektrifizierung der Taunusbahn vorliegt, das nie diskutiert und nie von neutraler fachlicher Seite begutachtet wurde.

Jeder mit gesundem Menschenverstand muss sich in Anbetracht der Kosten- und Nutzenentwicklung dieses Projektes mit einer inzwischen weit geöffneten Schere (minimaler Nutzen bei gleichzeitig maximalen Kollateralschäden ./ explodierte Kosten) fragen, sofern er sich mit der Thematik auseinandergesetzt hat, wie es sein kann, dass die Projekt-Verantwortlichen nicht längst die Corona-Pandemie genutzt haben, um sich aus dem Staub zu machen mit diesem unsäglichen Bauprojekt zur Verlängerung der S-Bahn bis Usingen und die Elektrifizierung einfach mit Batteriezügen von Alstom im Austausch gegen 14 Brennstoffzellenzüge quasi kostenneutral umsetzen, zumindest erst einmal. Es gibt hierfür tatsächlich nur einen Grund innerhalb des neuen S-Bahn-Fahrplans:

Der RMV plant, die in Frankfurt ankommenden Züge der S6 als S5 in den Taunus zu schicken bis Usingen und umgekehrt die S5 ab Ffm. Süd als S6 nach Friedberg. Diese vom RMV gewollte Umlaufkopplung ist wohl die Erklärung dafür, dass der VHT auf den zweigleisigen Bereich in Wehrheim solchen Wert legt. Die substantiierten Vorschläge zur Beschleunigung des zukünftigen Fahrplans von Herrn Kohlmeier (die ja der RMV-Planung eigentlich nützlich wäre!), hat man wohl deshalb nicht aufgegriffen, da dies die inzwischen eingeplane unsachliche Kopplung von S6 und S5 frühzeitig offengelegt hätte. Diese Koppelung ist sachfremd und dient durch ihre erheblichen Mehrkosten nicht dem öffentlichen Interesse! Die Planung des VHT im Auftrag des RMV nimmt in Kauf, dass die Bedienung der bisher einheitlichen Taunusbahn hinter Usingen bis Grävenwiesbach und Brandoberndorf gebrochen wird und durch das teure turmartige Umsteigebauwerk in Usingen weitere unnötige Kosten bei gleichzeitiger Serviceverschlechterung für die Weiterreisenden eingeplant werden, wobei die unnötige Verschwendung von Bundes- und Landesmitteln in Kauf genommen wird. Den RMV interessiert nur sein neues Fahrplansystem, mit dem gleichen S5-Bahn-Zug rechtzeitig in Frankfurt für den Übergang auf eine S6 zu sein.

Für die Pendler und Einwohner des Hintertaunus geht es allerdings um etwas anderes: kosteneffizient und im Sinne des Klimaschutzes eine Qualitätsverbesserung der TSB-Linie erreichen, um den bisher schon deutlich höheren Pünktlichkeitsgrad der Taunusbahn gegenüber der S-Bahn zu erhalten. *Zu diesem Punkt Negatives Kosten/Nutzen-Verhältnis siehe auch „Anmerkungen u. Einwendungen zum VHT-Erläuterungsbericht Punkt 4 v. R. Gauderer in der Ergänzenden Anlage*

IV. Zusammenfassung zur fehlenden Verhältnismäßigkeit

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 meine Familie (und viele andere), die nicht erforderlich, auf keinen Fall im Rahmen der Interessenabwägung angemessen zur Erreichung der Ziele sind.

Zu diesen wesentlichen Beeinträchtigungen zähle ich Lärm- und Gesundheitsbeeinträchtigungen für Anwohner an den Gleisen mit Oberleitungen (insbesondere im Bereich der Zweigleisigkeit in Wehrheim) und in der Nähe, wie in der Limesstraße 19 und in der Mark, sowie Wertverluste der Grundstücke, die Landschaftsbildverschandelung durch Oberleitungen und Lärmschutzmauern, erhebliche Mobilitätseingriffe durch Bauzeiten, Umleitungen und damit verbundene Einschränkungen zur Nutzung des öffentlichen Parkraums vor den eigenen Grundstücken. Wesentliche Beeinträchtigungen betreffen die Natur, unseren Wald als CO2 Speicher und Erholungsraum, Flora und Fauna, und das bereits geschundene Klima in seiner größten Krise der Neuzeit.

Bestehen einer angemesseneren Alternative

Die Ziele der Planung werden auch aus Expertensicht durch ein alternatives

	S-Bahn	Modernisierung Taunusbahn - Alternative Akkuzug
Kosten	z. Z. ca 119 Mio (eher mehr)	z. Z. ca. 85 Mio (neue Züge)
Nutzen	gering (keine Fahrzeitverkürzung, keine Takterhöhung)	Hoch (Nutzung Oberleitungen ab F'dorf bis Ffm-Hbf)
Fahrgastkapazität	Gut	Gut
Umsteigefrei	Nein	Ja
Takterhöhung	Nein	Ja sogar ab Grävenwiesbach
Fahrzeitverkürzung	Nein	Ja
Fahrzeitverlängerung (bis Brandoberndorf)	Ja (ca. 15 min)	Nein (kein Umsteigen)
Pünktlichkeit	Mangelhaft (Ausfälle u. Verspätungen im City-Tunnel Bäume auf Oberleitung)	Gut (durch Unabhängigkeit von der S-Bahn)
Toilette im Zug	Nein	Ja
W-Lan im Zug	Ja	Ja
Steckdosen im Zug	Nein	Ja
Bauzeit an der Strecke	2-3 Jahre	KEINE
Landschaftsverträglich	sehr schlecht (Rodung der Bäume)	Gut
Umweltverträglich	Mangelhaft	Gut
Fertigstellung	Ungewiss?!?!?	2024/2025 könnten die neuen Triebwagen fahren!

Betriebssystem, das auf ein unabhängiges und daher zuverlässigeres System „Taunusbahn 2.0“ und den Einsatz moderner Batteriezüge setzt (z.B. Siemens Mireo Plus) mindestens gleichwertig erreicht, nach Experteneinschätzung im Nutzen für die Pendler des ÖPNV sogar übertroffen, mit einer schnelleren und umsteigefreien Verbindung ab Brandoberndorf nicht erst ab Usingen, damit den Hintertaunus nicht abhängt, wie die Planung des VHT, sondern näher an die Metropole Frankfurt heranrücken lässt, durch eine höhere Taktung und eine deutlich höhere Zuverlässigkeit, siehe auch Übersicht.

Die Alternative mit Batteriezügen ist **marktreif** und in praktischer Umsetzung: Absolut zukunftsfähig – wie etwa der Mireo Plus B,

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

oder andere Fabrikate, wie von Alstom der Coradia Continental-Batteriezug (siehe auch <https://www.alstom.com/de/press-releases-news/2020/2/alstom-unterzeichnet-ersten-vertrag-ueber-batteriezuge-fuer-den>). Bei diesem Anbieter, wurden bekanntlich die auf den TSB-Linien deplatzierten 27 Wasserstoffzüge von der RMV Tochter fahma bestellt, so dass hier die Chance besteht, einen Austausch zu verhandeln.

In Schleswig-Holstein fiel bereits im Juni 2019 die Entscheidung zugunsten Stadler aus. Diese sollen schon ab Dezember 2022 Diesel-Züge ersetzen. Zu dieser Investition sagte **Herr Dr. Buchholz, Minister f. Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie u. Tourismus** *"Mich freut besonders, dass diese Lösung auch so wirtschaftlich ist. Mit Hilfe der Elektrozüge gelingt ein Stück der nötigen Elektrifizierung des Bahnverkehrs, ohne in teure Oberleitungen investieren zu müssen"*. Das Land Schleswig-Holstein hatte bekanntlich in 55 Batteriezüge vom Typ Flirt Akku von Stadler investiert.

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“ und schon gar nicht des „Wie am Besten“ untersucht. Die wichtige Alternative mit Batteriezügen wird völlig unzureichend und abstrakt mit zwei Pauschalbehauptungen „spezifischer Anforderungen der S-Bahn-Infrastruktur“ sowie des „fehlenden Reifegrades“ (tatsächlich objektiv unzutreffend) erst gar nicht untersucht und verneint (Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Ziffer 3.3). Stattdessen wird auf den technischen Stand der S-Bahn Rhein-Main von 1978 verwiesen. Angesichts der massiven Eingriffe in die Natur, der negativen Auswirkungen des Waldeinschlags auf das Klima und Lebensqualität des vorgelegten Konzepts, der damit verbundenen extrem hohen Kosten und der Unumkehrbarkeit kann die Planfeststellung **mangels Einbeziehung der Alternativen** spätestens vor dem Verwaltungsgericht keinen Bestand haben.

Die vorliegende Alternative einer unabhängigen „**Taunusbahn 2.0**“, die auf den Einsatz von Batteriezügen setzt und damit das vorhandene Oberleitungssystem optimal zur Aufladung der Akkus (ohne Tankstellenbesuche) nutzt, die angestrebte Elektrifizierung der Taunusbahn ab Auslieferung der Züge sogar bis einschließlich Brandoberndorf umsetzt und damit **alle** Pendler von Beginn an einbezieht, auch die aus dem Hintertaunus, **erfüllt**

das Ziel des Landrats, das Usinger Land an die Metropole der Großstadt heranzurücken, vermeidet gleichzeitig die Verschwendung von Fiskalgeldern, sowie die vom VHT geplanten völlig unnötigen Bauarbeiten und die mit diesen Arbeiten verbundenen massiven Kollateralschäden, ist ganz im Sinne des im Dezember 2020 im Bundestag beschlossenen Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen und ist signifikant kostengünstiger, gerade auch im Betrieb, der mit der vorliegenden VHT-Planung nicht zuletzt durch neue Oberleitungen und dies im störungsanfälligen Waldgebiet, eine Erhöhung der Trassenpreise und so auch der am Ende von den Kommunen zu tragenden Kosten zwangsläufig nach sich zieht. Im Falle eines Austausch der bei Alstom bestellten Wasserstoffzüge gegen 14 Batteriezüge, also ohne neue Investitionen in Züge gäbe es die Taunusbahn 2.0 beinahe zum Nulltarif, wären keine Erneuerungsarbeiten an den Gleisen erforderlich und natürlich würde es Sinn machen, hier und dort die Fahrtlinie zu optimieren.

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, siehe auch oben unter „Verweigerter Bürgerbeteiligung“.

Interesse an der Planung und mangelnde Erforderlichkeit und Angemessenheit

Interesse an der Durchführung des Vorhabens besteht demgegenüber nicht, jedenfalls nicht überwiegend. Das Vorhaben ist nicht erforderlich, die Ziele zu erreichen. Die Ziele lassen sich mit milderem Mitteln, d.h. deutlich geringeren Beeinträchtigungen von Bürgern und Natur sowie zudem zu geringeren Kosten erreichen:

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 den öffentlichen Nahverkehr - wie für fast alle anderen Branchen auch - radikal neue Rahmenbedingungen geschaffen“. Auch 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.

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 RMV-Fahrplan sowie die Gefahr durch Beschädigungen der Oberleitungen. Das gilt besonders für die neu geplanten, überflüssigen und klimaschädlichen Oberleitungen zwischen Köppern und Wehrheim. Gerade hier muss mit umstürzenden Bäumen oder schweren Ästen gerechnet werden, die auch die Oberleitungen treffen. In den betroffenen Waldgebieten sind in den letzten Jahren bereits viele und zunehmend Bäume aufgrund des Wassermangels bei Sturm umgekippt.

Dadurch ist gerade nicht mit einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV zu rechnen, zumal die vom VHT eingeplanten S-Bahnzüge keinen Komfort bieten. Alle aufgezeigten Nachteile (i. - iv.) würden bei Realisierung der Alternative „Taunusbahn 2.0“ mit Batteriezügen entfallen!

Der Entfall eines Umstiegs für einen Teil der Pendler (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.

Alternativen wurden nicht geprüft. Der Einsatz von Batteriezügen, die gerade für Gleisstrecken, die teilelektrifiziert sind, entwickelt wurden, Strecken bei denen Distanzen zwischen 40 und 120 Kilometern ohne Oberleitung (bei der TSB-Linie RB 15 von Brandoberndorf bis Frankfurt sind es 74 km) zurückzulegen sind, wurde unter Hinweis auf den geringen Reifegrad erst gar nicht geprüft, sondern als „Null-Variante“ bezeichnet.

Die diskutierten Batteriezüge haben keinen zu geringen Reifegrad, sie haben Marktreife und wurden wie oben dargelegt auch in anderen Bundesländern längst bestellt:

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/storyst/absolut-zukunftsaehig-der-mireo-plus-b.html>)

Die Alternative einer unabhängigen Taunusbahn 2.0 mit Batteriezügen wurde eingehend von Experten für eine interessierte 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“. Ein Einsatz solcher Züge hätte geringste Veränderungen an der Trasse zur Folge, bestenfalls Optimierungen, keine Eingriffe in die Natur, kein Klimaschaden und durchgängige umsteigefreie Fahrt von Brandoberndorf bis Frankfurt. Die Zweigleisigkeit zwischen Saalburg und Wehrheim wäre nicht erforderlich. Zudem würden die Kosten für das Vorhaben erheblich gemindert, schätzungsweise um 65 Mio. € oder im Falle eines Austausch-Handels mit Alstom gegen 14 der schon bestellten Wasserstoffzüge um die kompletten Baukosten, die aktuell (vor Baubeginn) mit 119 Millionen Euro beziffert sind, aber weitere Kostensteigerungen während der Bauphase können/müssen einkalkuliert werden, daher sollte man von rd. 150 Mio. EUR Baukosten ausgehen. Zum Konzept der Bürgerinitiative Pro Taunusbahn siehe Anlage Flyer unter der Überschrift „Taunusbahn 2.0“ (<http://pro-taunusbahn.de/main/>)

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. Im Übrigen können diese „spezifischen Anforderungen“ im alternativen Konzept Taunusbahn 2.0 vernachlässigt werden.

Die Batteriezüge sind geeignet und wo noch nicht im Einsatz, dann doch schon bestellt und kurz vor ihrem Einsatz im Regelbetrieb: (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 Durchbindung von Strecken aus Regionalverkehr und Nahverkehr.*)

(<https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene/storys/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 weitere Alternativen bestehen, wären diese ebenfalls im Erläuterungsbericht der derzeitigen Planung gegenüberzustellen.

Die Kosten sind mit rd. 120 Mio. EUR veranschlagt. Mit der Erfahrung von Großprojekten ist davon auszugehen, dass die Kosten bei Realisierung noch deutlich steigen werden. Bereits aufgrund dieser geplanten Summe erscheint die Planung unverhältnismäßig, insbesondere aufgrund der Untauglichkeit, die Ziele zu erreichen. Die Kosten allein und insbesondere bei Gegenüberstellung des geringen Nutzens verbunden mit massiven Kollateralschäden machen eine eingehende Prüfung der Alternativen, ihre

Gegenüberstellung und diesbezügliche Beteiligung der Öffentlichkeit zwingend erforderlich.

Das Fremdinteresse des Vorhabensbetreibers am Ausbau des S-Bahn-Systems bis Usingen zur Realisierung einer Umlaufkopplung von S5 und S6 in Frankfurt, die einzige Erklärung überhaupt für die insistente Art und Weise wie hier versucht wird, ein weitaus schädlicheres als nützliches Vorhaben gegen die Interessen der Pendler, Anwohner und Steuerzahler, des Klimas und der Natur durchzuboxen, schafft keine Rechtfertigung für die Planung des Vorhabenträgers.

Diese geplante Koppelung ist sachfremd und dient durch ihre erheblichen Mehrkosten nicht dem öffentlichen Interesse! Die Planung des VHT im Auftrag des RMV nimmt in Kauf, dass die Bedienung der bisher einheitlichen Taunusbahn ab Usingen bis Grävenwiesbach und Brandoberndorf gebrochen wird und durch das teure turmartige Umsteigebauwerk in Usingen weitere unnötige Kosten bei gleichzeitiger Serviceverschlechterung für die Weiterreisenden eingeplant werden. Das Fremdinteresse des RMV fokussiert sein neues Fahrplansystem mit einer geplanten Umlaufkopplung von S5 und S6. Für die Pendler, Einwohner und Steuerzahler des Hochtaunuskreises geht es allerdings um andere Ziele, nämlich darum, mit geringen Kosten eine Qualitätsverbesserung der TSB-Linie auch im Sinne des Ersatzes der abgängigen Dieselszüge, des Klimaschutzes zu erreichen und den bisher schon deutlich höheren Pünktlichkeitsgrad der Taunusbahn gegenüber der S-Bahn S5 zu erhalten.

V. Unser Begehren:

Die vorgelegte Planung ist völlig unverhältnismäßig und daher zurückzuweisen. Wir lehnen das Vorhaben zur Elektrifizierung der TSB auf Basis der heutigen Planung ab.

Wir beantragen

1. das alternative Konzept Taunusbahn 2.0 mit Batteriezügen, ggf. weitere Alternativen unter Berücksichtigung aller relevanten Gesichtspunkte (technisch, baulich, Fahrgastkapazität, Kosten, Komfort, Konfiguration, Eignung für die TSB-Linie u.a.) konkret und für die Öffentlichkeit transparent unter Einbeziehung der Bürgerinitiative und neutraler Fachleute zu prüfen, in die Planung aufzunehmen und der bisherigen Planung gegenüberzustellen.
2. im Rahmen der geforderten transparenten und gutachterlich neutralen Prüfung der Alternative „Taunusbahn 2.0“, vergleichend mit der Planung des Vorhabenträgers **den Batteriezug einer Testfahrt auf der TSB-Linie RB15 zu unterziehen**, ggf. auch Züge verschiedener Anbieter wie z.B. Siemens, Alstom, Stadler und diese Testfahrt gutachterlich neutral auszuwerten, z.B. durch den VDE.
3. Die Auswahl neutraler, gutachterlich anerkannter Instanzen mit der BI abzustimmen
4. in der Planungsüberprüfung und Neuplanung die Öffentlichkeitsbeteiligung so zu gestalten, wie es der Gesetzgeber zwingend vorsieht, d.h. auf Augenhöhe, im

- kontinuierlichen Dialog, kooperativ unter Nutzung von Dialogforen, um die Planung zugunsten des allgemeinen Interesses zu optimieren.
5. die Veröffentlichung aller Planungsprämissen, inkl. *Verkehrstromanalyse*, sowie aller Daten und Algorithmen der Kosten-Nutzenanalyse.
 6. bei Prüfung alternativer Betriebskonzepte (wie *Taunusbahn 2.0*) eine Szenario-Analyse einzubeziehen, die unterschiedliche Fahrgastzahlen berücksichtigt! Hierbei sind die unterschiedlichen Betriebskosten der Alternativen mit entsprechend unterschiedlichen Trassenpreisen einzubeziehen. Hierzu sind alle Anteilseigner des VHT, d.h. die betroffenen Städte/Gemeinden dezidiert zu informieren und eine öffentliche Diskussion des Aspektes der höheren Trassenpreise und deren Folgen für die Kommunen und den Steuerzahler ist zu organisieren.
 7. aufgrund der Alternative die endgültige Aufgabe des Baus vom Oberleitungen und des sinnlosen zweigleisigen Ausbaus zwischen Wehrheim und Saalburg/Lochmühle und Prüfung sämtlicher von Herrn Kohlmeier vorgeschlagenen Maßnahmen zur Fahrtrassenoptimierung, die rund 40 Sek. Fahrtzeitverkürzung versprechen.
 8. alternativ, sollte sich am Ende der Vorhabenträger mit seiner kaum nützlichen, aber in punkto Kosten schon jetzt völlig überzogenen Planung, verbunden mit den dargelegten unumkehrbaren Kollateralschäden dennoch aus rein politischen Gründen durchsetzen, gegen alle Vernunft, **gegen die Interessen des Fiskalstaates, gegen die Natur und das Klima**, zumindest die technische Machbarkeit einer Tieferlegung der TSB-Linie im Bereich Wehrheim Köpperner Straße zu prüfen, sofern ökologische Anforderungen dem nicht entgegenstehen, um Schallschutzmaßnahmen vielleicht weniger auffällig und das dörfliche Erscheinungsbild weniger störend umsetzen zu können.
 9. eine unabhängige Analyse zum Thema E-Smog unter dem Gesichtspunkt der Dauerbelastung, nicht nur die Prüfung der Einhaltung von Spitzengrenzwerten, sollte sich der Vorhabenträger mit seiner Planung aus politischen Gründen durchsetzen, sowie den Einsatz aller möglichen Techniken, um E-Smog durch Dauerbelastung zu senken, nicht nur „wirtschaftlicher“ Techniken!
 10. die Abwendung der beschriebenen Beeinträchtigungen und Vorrang vor dem nicht überwiegenden Interesse des Vorhabenträgers haben.
 11. Ersatzsatzleistung für Lärm- und Gesundheitsbeeinträchtigungen, für Mobilitätsbeeinträchtigungen insbesondere auch durch Umleitung des Verkehrs durch die Limesstraße während der Bauphase sowie für Wertminderung unseres Grundstücks. Die Höhe der Ersatzleistung wird zu gegebener Zeit konkretisiert in Bezug auf Wertverlust des Grundstücks und eine Pauschale je Familienmitglied.

Wir bitten um eine Eingangsbestätigung
Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Steckel

Manuela Wolf Steckel

Josefin Steckel

Ergänzende Anlagen: *Stellungnahme der BI zum Planfeststellungsverfahren *Anmerkungen Gauderer zum Erläuterungsbericht Kapitel 4 Planrechtfertigung *-Flyer Taunusbahn 2.0 *Foto Schlingnatter *Leserbriefe