BI: S5-Verlängerung nutzt dem Pendler nichts

USINGER LAND Elektrifizierung verzögert sich: Bürgerinitiative kritisiert Begründung des VHT

Die Bürgerinitiative (BI) Pro Taunusbahn reagiert auf die Nachricht, dass die S-Bahnlinie 5 nicht zum Fahrplanwechsel 2022/2023 bis Usingen fahren wird, („S5 nach Usingen fährt weitere Verspätung ein", TZ vom 2. Juni). Der vom Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) kommunizierte Grund: Die Genehmigung zur Elektrifizierung der Strecke verzögert sich durch die Corona-Pandemie. Das will die BI so nicht stehen lassen. „Sind es nicht die unzulänglichen Planungen, die durch Nachfragen und die Beharrlichkeit der Bürgerinitiative offengelegt wurden?! Oder hat sich mit Corona nicht auch das Nutzungsverhalten der Bahnnutzer gravierend geändert?!", heißt es.

Die Aktiven der Bürgerinitiative, die täglich pendeln, und nur ein optimales Konzept für den Hintertaunus möchten, beobachteten aktuell eine schwerwiegende Nachfrageeinbuße. Auch nach Lockerung des „Shutdown" würden die Bahnen deutlich geringer frequentiert sein, heißt es. „Ob dies so bleiben wird, wird die Zeit zeigen, aber einfach so tun, als wäre die Welt wie vor Covid-19, ist sicher naiv!"

Bezeichnend sei auch, dass mal so nebenbei erwähnt werde, dass nicht genehmigungspflichtige Vorarbeiten bereits begonnen hätten. Daran werde deutlich: „Es geht eben nicht um die Einbeziehung des Bürgers in ein Planfeststellungsverfahren, Fakten schaffen, Plan durchziehen, auch, wenn er viel zu teuer ist und für den Pendler dennoch suboptimal."

Kein Mitspracherecht für Bürger: Deutliche Kritik am Vorgehen der Planer gibt es seitens einer Initiative. ARCHIVFOTO: MATTHIAS PIEREN

RMV als einziger Profiteur

Zugleich werde in dem Artikel auch die Frage nach dem Warum beantwortet: „Für den RMV ist dies (Anm.: die Verspätung der S5-Verlängerung) freilich eine Hiobsbotschaft!"

Es gehe also nicht um die Pendler im Hintertaunus, vielmehr brauche der RMV die verlängerte S5 nach Usingen (aber sicher niemals nach *Brandoberndorf oder Grävenwiesbach) für seinen geplanten Wechsel-Einsatz mit der zweigleisigen S6, so* die BI. „Dafür braucht man die S5 nach Usingen und nicht weiter!"

Darin sieht die BI auch den Grund dafür, dass der RMV/VHT nicht auf eine offene Planung für das beste Betriebskonzept einer modernisierten Taunusbahn setzte, sondern auf die eingeschränkte Planung der S-Bahn-Verlängerung bis Usingen, und hierbei auch bereit gewesen sei, den Hintertaunus nach Usingen für die nächsten zehn Jahre abzukoppeln, heißt es in der Pressemitteilung. „Und die Bürgermeister in den betroffenen Gemeinden schauen zu und machen nichts."

Die im RMV/VHT Konzept für die *Strecke ab Usingen eingeplanten Wasserstoffzüge schließlich markier*ten den perfekten Systembruch der Elektrifizierung der Taunusbahn: Wasserstoffzüge unter Oberleitung beziehungsweise für Reststrecken im Hintertaunus, das sei Nonsens.

Nie den Dialog gesucht

„Fazit: Informieren, Nachdenken, Nachfragen, Nachhaken zugunsten der vom Bürger erwarteten kritischen Berichterstattung, denn das Konzept des VHT/RMV ist keinesfalls alternativlos! Das bessere Betriebskonzept steht unter der Überschrift ‚Taunusbahn 2.0'", so die BI.

Ebenfalls nicht einverstanden sind die Autoren der Wehrheimer Bürgerinitiative mit dem weiteren Artikel: „VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgeriniative aus Wehrheim" (ebenfalls vom 2. Juni). „Dieser Abschnitt erweckt den Eindruck als hätte Herr Denfeld (Geschäftsführer des VHT; Anm. d. Red.) ausführlich auf die umfangreichen und detaillierten Fragen der BI geantwortet und man hätte sich im Dialog befunden.

Beides ist unzutreffend: Einen Dialog hat es nie gegeben, niemand ist auf die BI zugegangen, der Bürgerdialog wurde niemals gesucht, es wurden nur Abwehrmaßnahmen und -strategien mit Hinhaltetaktik gefahren. Die vermeintlichen Antworten sind lediglich wiederholte Auszüge aus der RMV/VHT-Informationsveranstaltung!"

Der zitierte Nutzen-Kosten-Indikator beziehungsweise die hierbei zugrundegelegten Annahmen seien nie offengelegt worden, die tatsächliche Serienreife der alternativen Antriebsformen werde einfach geleugnet, die Zweigleisigkeit werde – wie alles andere – als „alternativlos" dargestellt, ohne jemals Argumente geliefert zu haben. Das verstehe man dann unter Bürgerdialog: „Alles was über Alibiveranstaltungen hinausgeht, ist unerwünscht! Der mitdenkende Bürger ist eben ein ‚querulanter Anwohner'", heißt es in der Pressemitteilung von Pro Taunusbahn.

NINA FACHINGER

Jugendherberge in Schmitten öffnet

USINGER LAND Am 1. Juli geht's weiter

Die Jugendherberge in Oberreifenberg mit ihren 217 Betten öffnet am Mittwoch, 1. Juli, wieder für Gäste. Das hat die Einrichtung auf ihrer Internetseite mitgeteilt. Aufgrund der Einschränkungen durch die aktuelle Coronalage werden Besucher gebeten, die Unterkunft vor der Anreise zu kontaktieren: Telefonisch unter (06082) 2440 (montags bis freitags von 9 Uhr bis 12 Uhr) oder per E-Mail: jh-oberreifenberg@jugendherberge.de.

Für die Jugendherberge in Grävenwiesbach gibt es noch kein Öffnungsdatum. Die Einrichtung „ist aufgrund der durch Covid-19 ausgelösten Lage vorläufig leider weiterhin geschlossen", heißt es auf der Internetseite des Deutsche Jugendherbergswerk (DJH).

Sukzessive werden immer mehr Jugendherbergen in Hessen wieder geöffnet, Start dafür war vor rund einem Monat mit zwei Häusern am Edersee, auf dem Hoherodskopf und in Fulda. Damals hatte die Pressestelle noch zur Öffnungsperspektive im Usinger Land gesagt: „Grävenwiesbach und Reifenberg sind Gruppenhäuser, ihr Kerngeschäft sind Schulfahrten, sie sind nicht das Ziel von Wochenendgästen." Doch offenbar war die Nachfrage in Oberreifenberg so hoch, dass eine Öffnung nun sinnvoll erschien.

Ähnlich wie in Hotels und Pensionen gelten auch einige Hygiene-Vorschriften in den Jugendherbergen, unter anderem ist das Tragen einer Mund-Nasen-Maske in den Bereichen außerhalb des eigenen Zimmers Pflicht. Worauf Herbergsgäste im Einzelnen achten müssen, ist in einem Video erklärt, das unter www.jugendherberge.de/jugendherbergen/oberreifenberg-499/portraet zu sehen ist.

nni

LESERMEINUNG

Halbwissen macht Politik

Zu unserem Artikel **„Grünenpolitiker: Batterie-Züge sind keine Alternative – Fraktionsvorsitzender Schweizer kritisiert Weiltalbahn-Idee"** hat uns ein Leser geschrieben:

„Der Artikel zur Taunusbahn in der TZ vom 18. Juni 2020 reiht sich ein in eine Reihe politisch motivierter Äußerungen, die nicht durch Sachverstand punkten. Von einem Politiker kann man nicht erwarten, dass er oder sie sich in allen Feldern der Politik, von der Rente bis zur Verkehrspolitik, auskennt. Was wir als Steuerzahler aber erwarten dürfen ist, dass bei Investprojekten, die Auswirkungen auf die nächsten Jahrzehnte haben, mehr Sachverstand zu Rate gezogen wird als hier zur Schau gestellt wird. Herr Schweizer wird mit der Nennung von Gründen zitiert, die aus verschiedenen nicht näher genannten Quellen gegoogelt erscheinen, sich teils widersprechen und leider an einigen Stellen auch falsch sind. Anpassungen am Oberleitungssystem seien notwendig, Zulassung der von der BI ins Gespräch gebrachten Züge unsicher, es gäbe bis heute keine einsatzbereiten Fahrzeuge. Diese vorgebrachten Gründe sind falsch und nicht belegbar.

Das Grundproblem der Verkehrsplanung, die uns seitens der Politik serviert wird, ist, dass mit den Bürgern und Nutzern des ÖPNV nicht ausreichend in das Gespräch gegangen wird. Die Politik zuckt viel zu oft mit den Schultern und verweist auf den Kreis, der sich durch den VHT vertreten lässt, aber auch fachlich die Auseinandersetzung scheut. Somit werden seit Jahren Daten für die Betriebsaufnahme der S-Bahn genannt, die alle unhaltbar waren. Und die Planung der weiteren Schritte ist nach meiner Einschätzung ebenso unsicher und ineffizient.

Die politisch Verantwortlichen haben jetzt die Chance, durch verfügbare Investitionsmittel den SPNV im Hintertaunus durch innovative Technologien fit zu machen und massiv zu verbessern. Die S-Bahn wird im Konzept bis Usingen fahren, bis Brandoberndorf werden teure Wasserstoffzüge pendeln, die zum Tanken nach Frankfurt müssen. Dafür wird in Usingen ein zweiter Bahnsteig gebaut werden müssen, der wiederum überflüssig wird, wenn bis Grävenwiesbach weiter elektrifiziert wird. Und sollte wirklich bis Grävenwiesbach elektrifiziert werden, wird der Wasserstoff-Ast bis Brandoberndorf abgeknipst, weil dies betrieblich und betriebswirtschaftlich unsinnig ist. Das zur Verfügung stehende Budget kann man effizienter und besser einsetzen – zum Wohl aller Steuerzahler und Nutzer. Aber mit Halbwissen kommen wir hier nicht weiter. Wir brauchen eine ernsthafte Diskussion mit allen Beteiligten.

Marc Giesen
Wehrheim

BI: S5-Verlängerung nutzt dem Pen

USINGER LAND Elektrifizierung verzögert sich: Bürgerinitiative kritisiert Be

Die Bürgerinitiative (BI) Pro Taunusbahn reagiert auf die Nachricht, dass die S-Bahnlinie 5 nicht zum Fahrplanwechsel 2022/2023 bis Usingen fahren wird, („S5 nach Usingen fährt weitere Verspätung ein", TZ vom 2. Juni). Der vom Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) kommunizierte Grund: Die Genehmigung zur Elektrifizierung der Strecke verzögert sich durch die Corona-Pandemie. Das will die BI so nicht stehen lassen. „Sind es nicht die unzulänglichen Planungen, die durch Nachfragen und die Beharrlichkeit der Bürgerinitiative offengelegt wurden?! Oder hat sich mit Corona nicht auch das Nutzungsverhalten der Bahnnutzer gravierend geändert?!", heißt es.

Die Aktiven der Bürgerinitiative, die täglich pendeln, und nur ein optimales Konzept für den Hintertaunus möchten, beobachteten aktuell eine schwerwiegende Nachfrageeinbuße. Auch nach Lockerung des „Shutdown" würden die Bahnen deutlich geringer frequentiert sein, heißt es. „Ob dies so bleiben wird, wird die Zeit zeigen, aber einfach so tun, als wäre die Welt wie vor Covid-19, ist sicher naiv!"

Bezeichnend sei auch, dass mal so nebenbei erwähnt werde, dass nicht genehmigungspflichtige Vorarbeiten bereits begonnen hätten. Daran werde deutlich: „Es geht eben nicht um die Einbeziehung des Bürgers in ein Planfeststellungsverfahren, Fakten schaffen, Plan durchziehen, auch, wenn er viel zu teuer ist und für den Pendler dennoch suboptimal."

Kein Mitspracherecht für Bürger: Deutliche Kritik am Vorgehen der Planer gibt es seitens einer Initiative.

RMV als einziger Profiteur

Zugleich werde in dem Artikel auch die Frage nach dem Warum beantwortet: „Für den RMV ist dies (Anm.: die Verspätung der S5-Verlängerung) freilich eine Hiobsbotschaft!"

Es gehe also nicht um die Pendler im Hintertaunus, vielmehr brauche der RMV die verlängerte S5 nach Usingen (aber sicher niemals nach *Brandoberndorf oder Grävenwiesbach) für seinen geplanten Wechsel-Einsatz mit der zweigleisigen S6, so* die BI. „Dafür braucht man die S5 nach Usingen und nicht weiter!"

Darin sieht die BI auch den Grund dafür, dass der RMV/VHT nicht auf eine offene Planung für das beste Betriebskonzept einer modernisierten Taunusbahn setzte, sondern auf die eingeschränkte Planung der S-Bahn-Verlängerung bis Usingen, und hierbei auch bereit gewesen sei, den Hintertaunus nach Usingen für die nächsten zehn Jahre abzukoppeln, heißt es in der Pressemitteilung. „Und die Bürgermeister in den betroffenen Gemeinden schauen zu und machen nichts."

Die im RMV/VHT Konzept für die Strecke ab Usingen eingeplanten Wasserstoffzüge schließlich markierten den perfekten Systembruch der Elektrifizierung der Taunusbahn: Wasserstoffzüge unter Oberleitung beziehungsweise für Reststrecken im Hintertaunus, das sei Nonsens.

Nie den Dialog gesucht

„Fazit: Informieren, Nachdenken, Nachfragen, Nachhaken zugunsten der vom Bürger erwarteten kritischen Berichterstattung, denn das Konzept des VHT/RMV ist keinesfalls alternativlos! Das bessere Betriebskonzept steht unter der Überschrift ‚Taunusbahn 2.0'", so die BI.

Ebenfalls nicht einverstanden sind die Autoren der Wehrheimer Bürgerinitiative mit dem weiteren „VHT-Geschäftsführer bea Fragen der Bürgeriniative au heim" (ebenfalls vom 2. Jun ser Abschnitt erweckt den als hätte Herr Denfeld (Gesc rer des VHT; Anm. d. Red.) lich auf die umfangreichen taillierten Fragen der BI gea und man hätte sich im Dial den.

Beides ist unzutreffend: E log hat es nie gegeben, nie auf die BI zugegangen, de dialog wurde niemals ge wurden nur Abwehrma und -strategien mit Hinh gefahren. Die vermeintlic worten sind lediglich w

Jugendherberge in

LESERMEINU

n der Planer gibt es seitens einer Initiative.

ARCHIVFOTO: MATTHIAS PIEREN

embruch der
Taunusbahn:
Oberleitung
Reststrecken
Nonsens.

achdenken,
zugunsten
teten kriti-
denn das
keinesfalls
e Betriebs-
Überschrift
I..
nden sind
er Bürger-

initiative mit dem weiteren Artikel: „VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgeriniative aus Wehrheim“ (ebenfalls vom 2. Juni). „Dieser Abschnitt erweckt den Eindruck als hätte Herr Denfeld (Geschäftsführer des VHT; Anm. d. Red.) ausführlich auf die umfangreichen und detaillierten Fragen der BI geantwortet und man hätte sich im Dialog befunden.

Beides ist unzutreffend: Einen Dialog hat es nie gegeben, niemand ist auf die BI zugegangen, der Bürgerdialog wurde niemals gesucht, es wurden nur Abwehrmaßnahmen und -strategien mit Hinhaltetaktik gefahren. Die vermeintlichen Antworten sind lediglich wiederholte Auszüge aus der RMV/VHT-Informationsveranstaltung!“

Der zitierte Nutzen-Kosten-Indikator beziehungsweise die hierbei zugrundegelegten Annahmen seien nie offengelegt worden, die tatsächliche Serienreife der alternativen Antriebsformen werde einfach geleugnet, die Zweigleisigkeit werde – wie alles andere – als „alternativlos“ dargestellt, ohne jemals Argumente geliefert zu haben. Das verstehe man dann unter Bürgerdialog: „Alles was über Alibiveranstaltungen hinausgeht, ist unerwünscht! Der mitdenkende Bürger ist eben ein ‚querulanter Anwohner‘“, heißt es in der Pressemitteilung von Pro Taunusbahn.

NINA FACHINGER

LESERMEINUNG

Deutliche Kritik am Vorgehen der Planer gibt es seitens einer Initiative.

ARCHIVFOTO: MATTHIAS PIEREN

an die S5
eiter!"
den Grund
nicht auf
s beste Be-
ernisierten
rn auf die
er S-Bahn-
und hier-
i, den Hin-
für die
ukoppeln,
nitteilung.
n den be-
auen zu

t für die
geplanten
markier-

ten den perfekten Systembruch der Elektrifizierung der Taunusbahn: Wasserstoffzüge unter Oberleitung beziehungsweise für Reststrecken im Hintertaunus, das sei Nonsens.

Nie den Dialog gesucht

„Fazit: Informieren, Nachdenken, Nachfragen, Nachhaken zugunsten der vom Bürger erwarteten kritischen Berichterstattung, denn das Konzept des VHT/RMV ist keinesfalls alternativlos! Das bessere Betriebskonzept steht unter der Überschrift ‚Taunusbahn 2.0'", so die BI.

Ebenfalls nicht einverstanden sind die Autoren der Wehrheimer Bürgerinitiative mit dem weiteren Artikel: „VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgeriniative aus Wehrheim" (ebenfalls vom 2. Juni). „Dieser Abschnitt erweckt den Eindruck als hätte Herr Denfeld (Geschäftsführer des VHT; Anm. d. Red.) ausführlich auf die umfangreichen und detaillierten Fragen der BI geantwortet und man hätte sich im Dialog befunden.

Beides ist unzutreffend: Einen Dialog hat es nie gegeben, niemand ist auf die BI zugegangen, der Bürgerdialog wurde niemals gesucht, es wurden nur Abwehrmaßnahmen und -strategien mit Hinhaltetaktik gefahren. Die vermeintlichen Antworten sind lediglich wiederholte Auszüge aus der RMV/VHT-Informationsveranstaltung!"

Der zitierte Nutzen-Kosten-Indikator beziehungsweise die hierbei zugrundegelegten Annahmen seien nie offengelegt worden, die tatsächliche Serienreife der alternativen Antriebsformen werde einfach geleugnet, die Zweigleisigkeit werde – wie alles andere – als „alternativlos" dargestellt, ohne jemals Argumente geliefert zu haben. Das verstehe man dann unter Bürgerdialog: „Alles was über Alibiveranstaltungen hinausgeht, ist unerwünscht! Der mitdenkende Bürger ist eben ein ‚querulanter Anwohner'", heißt es in der Pressemitteilung von Pro Taunusbahn.

NINA FACHINGER

LESERMEINUNG

Halbwissen macht Politik

Zu unserem Artikel **„Grünenpolitiker: Batterie-Züge sind keine Alternative – Fraktionsvorsitzender Schweizer kritisiert Weiltalbahn-Idee"** hat uns ein Leser geschrieben:

„Der Artikel zur Taunusbahn in der TZ vom 18. Juni 2020 reiht sich ein in eine Reihe politisch motivierter Äußerungen, die nicht durch Sachverstand punkten. Von einem Politiker kann man nicht erwarten, dass er oder sie sich in allen Feldern der Politik, von der Rente bis zur Verkehrspolitik, auskennt. Was wir als Steuerzahler aber erwarten dürfen ist, dass bei Investprojekten, die Auswirkungen auf die nächsten Jahrzehnte haben, mehr Sachverstand zu Rate gezogen wird als hier zur Schau gestellt wird. Herr Schweizer wird mit der Nennung von Gründen zitiert, die aus verschiedenen nicht näher genannten Quellen gegoogelt erscheinen, sich teils widersprechen und leider an einigen Stellen auch falsch sind. Anpassungen am Oberleitungssystem seien notwendig, Zulassung der von der BI ins Gespräch gebrachten Züge unsicher, es gäbe bis heute keine einsatzbereiten Fahrzeuge. Diese vorgebrachten Gründe sind falsch und nicht belegbar.

Das Grundproblem der Verkehrsplanung, die uns seitens der Politik serviert wird, ist, dass mit den Bürgern und Nutzern des ÖPNV nicht ausreichend in das Gespräch gegangen wird. Die Politik zuckt viel zu oft mit den Schultern und verweist auf den Kreis, der sich durch den VHT vertreten lässt, aber auch fachlich die Auseinandersetzung scheut. Somit werden seit Jahren Daten für die Betriebsaufnahme der S-Bahn genannt, die alle unhaltbar waren. Und die Planung der weiteren Schritte ist nach meiner Einschätzung ebenso unsicher und ineffizient.

Die politisch Verantwortlichen haben jetzt die Chance, durch verfügbare Investitionsmittel den SPNV im Hintertaunus durch innovative Technologien fit zu machen und massiv zu verbessern. Die S-Bahn wird im Konzept bis Usingen fahren, bis Brandoberndorf werden teure Wasserstoffzüge pendeln, die zum Tanken nach Frankfurt müssen. Dafür wird in Usingen ein zweiter Bahnsteig gebaut werden müssen, der wiederum überflüssig wird, wenn bis Grävenwiesbach weiter elektrifiziert wird. Und sollte wirklich bis Grävenwiesbach elektrifiziert werden, wird der Wasserstoff-Ast bis Brandoberndorf abgeknipst, weil dies betrieblich und betriebswirtschaftlich unsinnig ist. Das zur Verfügung stehende Budget kann man effizienter und besser einsetzen – zum Wohl aller Steuerzahler und Nutzer. Aber mit Halbwissen kommen wir hier nicht weiter. Wir brauchen eine ernsthafte Diskussion mit allen Beteiligten.

Marc Giesen
Wehrheim

ern am
pf und
ssestel-
tive im
enwies-
uppen-
Schul-
iel von
ffenbar
enberg
n sinn-

Pensio-
ne-Vor-
ergen,
einer
eichen
nmers
te, im
in ei-
unter
dherb
aet zu
nni