

S5 nach Usingen fährt weitere Verspätung ein

HOCHTAUNUS Geplanter Betriebsstart im Dezember 2022 kann nicht gehalten werden

Am vergangenen Donnerstag feierte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sein 25-jähriges Bestehen. Sollte auf diesen Geburtstag mit Sekt oder Selters angestoßen worden sein, könnten die Verantwortlichen durchaus einen Wermutstropfen herausgeschmeckt haben – eingetrüfelt aus dem Hochtaunuskreis. Dort nämlich wird die geplante Verlängerung der S-Bahnlinie S5 nach Usingen doch noch länger auf sich warten lassen. Der geplante Betriebsstart zum Fahrplanwechsel 2022/2023 ist nicht zu halten.

Das bestätigte der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) als Eigentümerin der Taunusbahn am Freitag auf Anfrage dieser Zeitung. „Es wird vermutlich Verzögerungen bei der Elektrifizierung der Taunusbahn aufgrund der allgemeinen Corona-Lage geben“, antwortete Andrea Herzig, Pressesprecherin des Hochtaunuskreises. „Der VHT geht im Moment davon aus, dass der bislang vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann.“

Um neue Termine bekanntzugeben, sei es zu früh. Man müsse erst die weitere Entwicklung abwarten. Leider, so Herzig, sei auch die Eisenbahnbranche von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Wie bei allen Infrastrukturprojekten, die bundesweit vorangetrieben würden, hätten sich Prozesse verlangsamt.

Bereits mit mehrmonatiger Verspätung gegenüber dem vorgesehenen Zeitplan hatten Landrat Ulrich Krebs (CDU) und VHT-Geschäftsführer Frank Denfeld Ende Februar dieses Jahres die für das 57,5-Millionen-Euro-Projekt erarbeiteten Planungsunterlagen beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht.

Auswirkungen auf andere ÖPNV-Projekte

Doch bekanntlich kann dann der Lockdown infolge der Ausbreitung der Corona-Pandemie im März dieses Jahres. Man wisse nicht, wie sich die Corona-Lage in den kommenden Monaten auf die Zusammenarbeit mit Behörden und Firmen auswirken



Die gute alte Taunusbahn wird wohl noch länger als geplant durch das Usinger Land fahren. Die Verlängerung der S5 verzögert sich. Als Begründung werden Probleme infolge der Corona-Einschränkungen genannt. FOTO: PIEREN

werde, konstatierte Kreissprecherin Andrea Herzig.

Zwar haben dort, wo die Bahnstrecke zwischen Wehrheim und Lohmühle/Saalburg zweigleisig ausgebaut wird, die nicht genehmigungspflichtigen Vorarbeiten bereits begonnen. Doch ohne das Okay vom Regierungspräsidium können die für die Elektrifizierung der Taunusbahn benötigten 500 Strommasten und die Oberleitung für die S-Bahn wie auch der zweigleisige Ausbau in Wehrheim und alle anderen baulichen Maßnahmen nicht beginnen. Wann und wie schnell die Mühlen der Verwaltung in Darmstadt mahlen, steht in den Sternen.

Für den RMV ist das freilich eine

Hiobsbotschaft. „Uns ist daran gelegen, die Betriebsaufnahme der S5 nach Usingen, die Verlängerung der Regionalbahn RB 16 von Friedberg über Friedrichsdorf nach Bad Homburg und das neue Fahrplankonzept der S-Bahnlinien S3, S4, S5 und S6 koordiniert umzusetzen“, teilt dazu RMV-Pressesprecherin Vanessa Rehmann auf Anfrage dieser Zeitung mit.

Ausbau der Main-Weser-Bahn

Sollte es zu zeitlichen Verschiebungen bei einzelnen Vorhaben kommen – wie es nun bei der Verlängerung der S5 bis Usingen der Fall sein

wird –, könnten im Bedarfsfall kurzzeitige Übergangslösungen erforderlich werden. Der Hintergrund: Zeitgleich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sollte auch der erste Abschnitt des vierspürigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn abgeschlossen sein.

Die S-Bahnen der Linie S6 sollen dann zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel auf zwei eigenen Gleisen pünktlicher fahren. Das ist notwendig, weil das neue Fahrplankonzept des RMV vorsieht, die einzelnen S-Bahn-Züge als S5 von Usingen über Bad Homburg nach Frankfurt-Süd und von dort als S6 über Bad Vilbel nach Friedberg und wieder zurück verkehren zu lassen.

Dieser Wechsel-Einsatz der Züge kann nun aber nicht wie geplant ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023 erfolgen, weil Usingen noch nicht elektrifiziert sein wird. In einem HR-Interview anlässlich des 25. Geburtstags des Rhein-Main-Verkehrsverbundes hatte RMV-Geschäftsführer Professor Knut Ringat hingegen bereits am Donnerstag gesagt, dass die vom RMV im vergangenen Jahr für den Einsatz im Taunus bestellten sogenannten Wasserstoff-Züge pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ausgeliefert werden. Wo und wie die modernen Züge mit Brennstoffzellen-Antrieb dann aber eingesetzt werden, wird sich zeigen.

MATTHIAS PIEREN

VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgerinitiative aus Wehrheim

Die Bürgerinitiative (BI) Pro Taunusbahn hat Frank Denfeld, Geschäftsführer des VHT, Ende 2019 einen umfangreichen Fragenkatalog zugesandt. Fragen und Antworten sind unter pro-taunusbahn.de unter „Infomaterial“ einsehbar. Wir veröffentlichen die Antworten Denfelds in Auszügen. Ein Argument der BI ist, dass der Bau von Oberleitungen zwischen Friedrichsdorf und Usingen nicht nötig sei, würde man auf Batteriezüge setzen statt auf die S-Bahn. Einsparungsmöglichkeit nach BI-Schätzungen: 20 Millionen Euro. Dazu fragt die BI: „In der Projektkostenkalkulation fehlte in der Infoveranstaltung die Transparenz. Die angegebenen Kosten erscheinen weit untertrieben, bei dem Arbeits- und Materialvolumen, das ansteht. Wir möchten eine finale Planung und die entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnung sehen, da es um Steuergelder geht.“ Zur Kosten-Thematik sagt Denfeld: „Die Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein äußerst positives Ergebnis erbracht. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 3,47 ist die Wirtschaftlichkeit eindrucklich bescheinigt. Das Vorhaben ist damit förderwürdig,

da das Ergebnis deutlich über dem Wert von 1,0 liegt.“ Zum Thema alternative Antriebsformen (Batteriezüge statt S-Bahn) schreibt Denfeld: „Die Erschließung des Usinger Landes durch die S-Bahn Rhein-Main und der damit einhergehende verkehrliche Nutzen kann (...) nur durch die Umsetzung des Vorhabens erreicht werden. (...) (Bislang) existieren (...) keine Fahrzeuge mit derartigen alternativen Antriebsformen in Serienreife, welche die spezifischen Anforderungen der S-Bahn Rhein-Main erfüllen.“ Die BI vertritt den Standpunkt, dass die teure Zweigleisigkeit zwischen Wehrheim und Saalburg als Versätpungspuffer für die größere Unzuverlässigkeit der S-Bahn nicht notwendig sei. Dazu Denfeld: „Der Fahrplan der S5 ist abhängig von den Randbedingungen im gesamten S-Bahn-Netz, insbesondere von der Kapazität des Frankfurter S-Bahn-Tunnels und den sich hieraus ergebenden Taktlagen. Hieraus ergibt sich, dass die Züge sich künftig auf benanntem Abschnitt fahrplanmäßig begegnen werden. Dies macht einen zweigleisigen Ausbau an eben dieser Stelle erforderlich.“ nni

Betriebskonzept „Taunusbahn 2.0“

Das Betriebskonzept, das die Bürgerinitiative entwickelt hat, ist auch auf der Internetseite der BI unter pro-taunusbahn.de einsehbar. Es enthält folgende Punkte:

- „Sofortige Direktanbindung der TSB-Linie (RB 15) von Brandobberndorf und Grävenwiesbach an Frankfurt ganztagig.
- Bahnstrecke: Brandobberndorf–Grävenwiesbach–Friedrichsdorf–Bad Homburg–Oberursel–Rödelheim–Frankfurt Hbf. Zwischenhalte im Vordertaunus entfallen, wodurch Zeit gespart wird.
- Takt: Von Brandobberndorf bis Frankfurt Hbf. und zurück fährt der Zug im Halbstundentakt, zusätzlich zur bestehenden S5.
- Bereits ab Fahrplanwechsel 2024/2025 könnten die modernen Akkutriebwagen fahren. Dafür bedarf es einer Investition in 14 vier- bis fünfteilige Batterie-Triebwagen. Von Brandobberndorf bis Friedrichsdorf wird mit Batterie gefahren und ab Friedrichsdorf wird unter Oberleitung die Batterie wieder aufgeladen. Die BI fasst auch die Vorteile zusammen, dazu zähle unter anderem, dass man schneller, häufiger und umsteigefrei nach Frankfurt gelange und trotzdem Umsteigemöglichkeiten in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Rödelheim in die S-Bahn habe. Es gebe keine Auswirkungen von S5-Verspätungen auf die TSB und es sei kein langwieriges Planfeststellungsverfahren notwendig. red

Auswirkungen auf andere ÖPNV-Projekte

Doch bekanntlich kam dann der Lockdown infolge der Ausbreitung der Corona-Pandemie im März dieses Jahres. Man wisse nicht, wie sich die Corona-Lage in den kommenden Monaten auf die Zusammenarbeit mit Behörden und Firmen auswirken

Regierungspräsidium können die für die Elektrifizierung der Taunusbahn benötigten 500 Strommasten und die Oberleitung für die S-Bahn wie auch der zweigleisige Ausbau in Wehrheim und alle anderen baulichen Maßnahmen nicht beginnen. Wann und wie schnell die Mühlen der Verwaltung in Darmstadt mahlen, steht in den Sternen.

Für den RMV ist das freilich eine

RMV-Pressesprecherin Vanessa Rehmann auf Anfrage dieser Zeitung mit.

Ausbau der Main-Weser-Bahn

Sollte es zu zeitlichen Verschiebungen bei einzelnen Vorhaben kommen – wie es nun bei der Verlängerung der S5 bis Usingen der Fall sein

VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgerinitiative aus Wehrheim

Die Bürgerinitiative (BI) Pro Taunusbahn hat Frank Denfeld, Geschäftsführer des VHT, Ende 2019 einen umfangreichen Fragenkatalog zugeschickt. Fragen und Antworten sind unter pro-taunusbahn.de unter „Infomaterial“ einsehbar. Wir veröffentlichen die Antworten Denfelds in Auszügen. Ein Argument der BI ist, dass der Bau von Oberleitungen zwischen Friedrichsdorf und Usingen nicht nötig sei, würde man auf Batteriezüge setzen statt auf die S-Bahn, Einsparmöglichkeit nach BI-Schätzungen: 20 Millionen Euro. Dazu fragt die BI: „In der Projektkostenkalkulation fehlte in der Infoveranstaltung die Transparenz. Die angegebenen Kosten erscheinen weit untertrieben, bei dem Arbeits- und Materialvolumen, das ansteht. Wir möchten eine finale Planung und die entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnung sehen, da es um Steuergelder geht.“ Zur Kosten-Thematik sagt Denfeld: „Die Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein äußerst positives Ergebnis erbracht. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 3,47 ist die Wirtschaftlichkeit eindrucklich bescheinigt. Das Vorhaben ist damit förderwürdig,

da das Ergebnis deutlich über dem Wert von 1,0 liegt.“ Zum Thema alternative Antriebsformen (Batteriezüge statt S-Bahn) schreibt Denfeld: „Die Erschließung des Usinger Landes durch die S-Bahn Rhein-Main und der damit einhergehende verkehrliche Nutzen kann (...) nur durch die Umsetzung des Vorhabens erreicht werden. (...) (Bislang) existieren (...) keine Fahrzeuge mit derartigen alternativen Antriebsformen in Serienreife, welche die spezifischen Anforderungen der S-Bahn Rhein-Main erfüllen.“

Die BI vertritt den Standpunkt, dass die teure Zweigleisigkeit zwischen Wehrheim und Saalburg als Verspätungspuffer für die größere Unzuverlässigkeit der S-Bahn nicht notwendig sei. Dazu Denfeld: „Der Fahrplan der S5 ist abhängig von den Randbedingungen im gesamten S-Bahn-Netz, insbesondere von der Kapazität des Frankfurter S-Bahn-Tunnels und den sich hieraus ergebenden Taktlagen. Hieraus ergibt sich, dass die Züge sich künftig auf benanntem Abschnitt fahrplanmäßig begegnen werden. Dies macht einen zweigleisigen Ausbau an eben dieser Stelle erforderlich.“ nni

erlänge- nach Friedberg und wieder zurück setzt werden, wird sich zeigen.
Fall sein verkehren zu lassen.

MATTHIAS PIEREN

Betriebskonzept „Taunusbahn 2.0“

Das Betriebskonzept, das die Bürgerinitiative entwickelt hat, ist auch auf der Internetseite der BI unter pro-taunusbahn.de einsehbar. Es enthält folgende Punkte:

- „Sofortige Direktanbindung der TSB-Linie (RB 15) von Brandoberndorf und Grävenwiesbach an Frankfurt ganztägig.
 - Bahnstrecke: Brandoberndorf–Grävenwiesbach–Friedrichsdorf–Bad Homburg–Oberursel–Rödelheim–Frankfurt Hbf. Zwischenhalte im Vordertaunus entfallen, wodurch Zeit gespart wird.
 - Takt: Von Brandoberndorf bis Frankfurt Hbf. und zurück fährt der Zug im Halbstundentakt, zusätzlich zur bestehenden S5.
 - Bereits ab Fahrplanwechsel 2024/2025 könnten die modernen Akkutriebwagen fahren. Dafür bedarf es einer Investition in 14 vier- bis fünfteilige Batterie-Triebwagen. Von Brandoberndorf bis Friedrichsdorf wird mit Batterie gefahren und ab Friedrichsdorf wird unter Oberleitung die Batterie wieder aufgeladen.
- Die BI fasst auch die Vorteile zusammen, dazu zähle unter anderem, dass man schneller, häufiger und umsteigefrei nach Frankfurt gelange und trotzdem Umsteigemöglichkeiten in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Rödelheim in die S-Bahn habe. Es gebe keine Auswirkungen von S5-Verspätungen auf die TSB und es sei kein langwieriges Planfeststellungsverfahren notwendig. red

Angebote für

Usingen fährt weitere Verspätung ein

geplanter Betriebsstart im Dezember 2022 kann nicht gehalten werden



Die gute alte Taunusbahn wird wohl noch länger als geplant durch das Usinger Land fahren. Die Verlängerung der S5 verzögert sich. Als Begründung werden Probleme infolge der Corona-Einschränkungen genannt.

FOTO: PIEREN

de, konstatierte Kreissprecherin Andrea Herzig.

Zwar haben dort, wo die Bahnstrecke zwischen Wehrheim und Lochshle/Saalburg zweigleisig ausgebaut wird, die nicht genehmigungsbedürftigen Vorarbeiten bereits begonnen. Doch ohne das Okay vom Regierungspräsidium können die für die Elektrifizierung der Taunusbahn benötigten 500 Strommasten und die Oberleitung für die S-Bahn wie auch der zweigleisige Ausbau in Wehrheim und alle anderen baulichen Maßnahmen nicht beginnen. Wann und wie schnell die Mühlen der Verwaltung in Darmstadt mahlen, steht in den Sternen. Für den RMV ist das freilich eine

Hiobsbotschaft. „Uns ist daran gelegen, die Betriebsaufnahme der S5 nach Usingen, die Verlängerung der Regionalbahn RB 16 von Friedberg über Friedrichsdorf nach Bad Homburg und das neue Fahrplankonzept der S-Bahnlinien S3, S4, S5 und S6 koordiniert umzusetzen“, teilt dazu RMV-Pressesprecherin Vanessa Rehmann auf Anfrage dieser Zeitung mit.

Ausbau der Main-Weser-Bahn

Sollte es zu zeitlichen Verschiebungen bei einzelnen Vorhaben kommen – wie es nun bei der Verlängerung der S5 bis Usingen der Fall sein

wird –, könnten im Bedarfsfall kurzzeitige Übergangslösungen erforderlich werden. Der Hintergrund: Zeitgleich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sollte auch der erste Abschnitt des vierspurigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn abgeschlossen sein.

Die S-Bahnen der Linie S6 sollen dann zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel auf zwei eigenen Gleisen pünktlicher fahren. Das ist notwendig, weil das neue Fahrplankonzept des RMV vorsieht, die einzelnen S-Bahn-Züge als S5 von Usingen über Bad Homburg nach Frankfurt-Süd und von dort als S6 über Bad Vilbel nach Friedberg und wieder zurück verkehren zu lassen.

Dieser Wechsel-Einsatz der Züge kann nun aber nicht wie geplant ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023 erfolgen, weil Usingen noch nicht elektrifiziert sein wird. In einem HR-Interview anlässlich des 25. Geburtstags des Rhein-Main-Verkehrsverbundes hatte RMV-Geschäftsführer Professor Knut Ringat hingegen bereits am Donnerstag gesagt, dass die vom RMV im vergangenen Jahr für den Einsatz im Taunus bestellten sogenannten Wasserstoff-Züge pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ausgeliefert werden. Wo und wie die modernen Züge mit Brennstoffzellen-Antrieb dann aber eingesetzt werden, wird sich zeigen.

MATTHIAS PIEREN

Usingen fährt we

geplanter Betriebsstart im Dezember



Die gute alte Taunusbahn wird wohl noch länger als geplant durch die Corona-Einschränkungen genant.

erde, konstatierte Kreissprecherin Andrea Herzig.

Zwar haben dort, wo die Bahnstrecke zwischen Wehrheim und Loch-ühle/Saalburg zweigleisig ausgebaut wird, die nicht genehmigungspflichtigen Vorarbeiten bereits begonnen. Doch ohne das Okay vom Regierungspräsidium können die für die Elektrifizierung der Taunusbahn benötigten 500 Strommasten und die Oberleitung für die S-Bahn wie auch der zweigleisige Ausbau in Wehrheim und alle anderen baulichen Maßnahmen nicht beginnen. Wann und wie schnell die Mühlen der Verwaltung in Darmstadt mahnen, steht in den Sternen.

Für den RMV ist das freilich eine

Hiobsbotschaft. „Uns ist daran gelegen, die Betriebsaufnahme der nach Usingen, die Verlängerung der Regionalbahn RB 16 von Fried- über Friedrichsdorf nach Bad- burg und das neue Fahrplankonzept der S-Bahnlinien S3, S4, S5 und koordiniert umzusetzen“, teilt RMV-Pressesprecherin Vanessa Hermann auf Anfrage dieser Zeit- mit.

Ausbau der Main-Weser-Bahn

Sollte es zu zeitlichen Verschiebungen bei einzelnen Vorhaben kommen – wie es nun bei der Verlängerung der S5 bis Usingen der Fall

S5 nach Usingen fährt weitere Verspätung ein

HOCHTAUNUS Geplanter Betriebsstart im Dezember 2022 kann nicht gehalten werden

Am vergangenen Donnerstag feierte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sein 25-jähriges Bestehen. Sollte auf diesen Geburtstag mit Sekt oder Selters angestoßen worden sein, könnten die Verantwortlichen durchaus einen Wermutstropfen herausgeschmeckt haben – eingetrüfelt aus dem Hochtaunuskreis. Dort nämlich wird die geplante Verlängerung der S-Bahnlinie S5 nach Usingen doch noch länger auf sich warten lassen. Der geplante Betriebsstart zum Fahrplanwechsel 2022/2023 ist nicht zu halten.

Das bestätigte der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) als Eigentümerin der Taunusbahn am Freitag auf Anfrage dieser Zeitung. „Es wird vermutlich Verzögerungen bei der Elektrifizierung der Taunusbahn aufgrund der allgemeinen Corona-Lage geben“, antwortete Andrea Herzog, Pressesprecherin des Hochtaunuskreises. „Der VHT geht im Moment davon aus, dass der bislang vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann.“

Um neue Termine bekanntzugeben, sei es zu früh. Man müsse erst die weitere Entwicklung abwarten. Leider, so Herzog, sei auch die Eisenbahnbranche von den Folgen der Corona-Pandemie betroffen. Wie bei allen Infrastrukturprojekten, die bundesweit vorangetrieben würden, hätten sich Prozesse verlangsamt.

Bereits mit mehrmonatiger Verspätung gegenüber dem vorgesehenen Zeitplan hatten Landrat Ulrich Krebs (CDU) und VHT-Geschäftsführer Frank Denfeld Ende Februar dieses Jahres die für das 57,5-Millionen-Euro-Projekt erarbeiteten Planungsunterlagen beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht.

Auswirkungen auf andere ÖPNV-Projekte

Doch bekanntlich kam dann der Lockdown infolge der Ausbreitung der Corona-Pandemie im März dieses Jahres. Man wisse nicht, wie sich die Corona-Lage in den kommenden Monaten auf die Zusammenarbeit mit Behörden und Firmen auswirken



Die gute alte Taunusbahn wird wohl noch länger als geplant durch das Usinger Land fahren. Die Verlängerung der S5 verzögert sich. Als Begründung werden Probleme infolge der Corona-Einschränkungen genannt. FOTO: PIEREN

werde, konstatierte Kreissprecherin Andrea Herzog.

Zwar haben dort, wo die Bahnstrecke zwischen Wehrheim und Lochmühle/Saalburg zweigleisig ausgebaut wird, die nicht genehmigungspflichtigen Vorarbeiten bereits begonnen. Doch ohne das Okay vom Regierungspräsidium können die für die Elektrifizierung der Taunusbahn benötigten 500 Strommasten und die Oberleitung für die S-Bahn wie auch der zweigleisige Ausbau in Wehrheim und alle anderen baulichen Maßnahmen nicht beginnen. Wann und wie schnell die Mühlen der Verwaltung in Darmstadt mahlen, steht in den Sternen.

Für den RMV ist das freilich eine

Hiobsbotschaft. „Uns ist daran gelegen, die Betriebsaufnahme der S5 nach Usingen, die Verlängerung der Regionalbahn RB 16 von Friedberg über Friedrichsdorf nach Bad Homburg und das neue Fahrplankonzept der S-Bahnlinien S3, S4, S5 und S6 koordiniert umzusetzen“, teilt dazu RMV-Pressesprecherin Vanessa Rehmann auf Anfrage dieser Zeitung mit.

Ausbau der Main-Weser-Bahn

Sollte es zu zeitlichen Verschiebungen bei einzelnen Vorhaben kommen – wie es nun bei der Verlängerung der S5 bis Usingen der Fall sein

wird –, könnten im Bedarfsfall kurzzeitige Übergangslösungen erforderlich werden. Der Hintergrund: Zeitgleich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sollte auch der erste Abschnitt des vierspurigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn abgeschlossen sein.

Die S-Bahnen der Linie S6 sollen dann zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel auf zwei eigenen Gleisen pünktlicher fahren. Das ist notwendig, weil das neue Fahrplankonzept des RMV vorsieht, die einzelnen S-Bahn-Züge als S5 von Usingen über Bad Homburg nach Frankfurt-Süd und von dort als S6 über Bad Vilbel nach Friedberg und wieder zurück verkehren zu lassen.

Dieser Wechsel-Einsatz der Züge kann nun aber nicht wie geplant am dem Fahrplanwechsel 2022/2023 erfolgen, weil Usingen noch nicht elektrifiziert sein wird. In einem HR-Interview anlässlich des 25. Geburtstags des Rhein-Main-Verkehrsverbundes hatte RMV-Geschäftsführer Professor Knut Ringat hingegen bereits am Donnerstag gesagt, dass die vom RMV im vergangenen Jahr für den Einsatz im Taunus bestellten sogenannten Wasserstoff-Züge pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ausgeliefert werden. Wo und wie die modernen Züge mit Brennstoffzellen-Antrieb dann aber eingesetzt werden, wird sich zeigen.

MATTHIAS PIEREN

VHT-Geschäftsführer beantwortet Fragen der Bürgerinitiative aus Wehrheim

Die Bürgerinitiative (BI) Pro Taunusbahn hat Frank Denfeld, Geschäftsführer des VHT, Ende 2019 einen umfangreichen Fragenkatalog zugesichert. Fragen und Antworten sind unter pro-taunusbahn.de unter „Infomaterial“ einsehbar. Wir veröffentlichen die Antworten Denfelds in Auszügen. Ein Argument der BI ist, dass der Bau von Oberleitungen zwischen Friedrichsdorf und Usingen nicht nötig sei, würde man auf Batteriezüge setzen statt auf die S-Bahn, Einsparmöglichkeit nach BI-Schätzungen: 20 Millionen Euro. Dazu fragt die BI: „In der Projektkostenkalkulation fehlte in der Infoveranstaltung die Transparenz. Die angegebenen Kosten erscheinen weit untertrieben, bei dem Arbeits- und Materialvolumen, das ansteht. Wir möchten eine finale Planung und die entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnung sehen, da es um Steuergelder geht.“ Zur Kosten-Thematik sagt Denfeld: „Die Nutzen-Kosten-Untersuchung hat ein äußerst positives Ergebnis erbracht. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 3,47 ist die Wirtschaftlichkeit eindrucklich bescheinigt. Das Vorhaben ist damit förderwürdig,

da das Ergebnis deutlich über dem Wert von 1,0 liegt.“ Zum Thema alternative Antriebsformen (Batteriezüge statt S-Bahn) schreibt Denfeld: „Die Erschließung des Usinger Landes durch die S-Bahn Rhein-Main und der damit einhergehende verkehrliche Nutzen kann (...) nur durch die Umsetzung des Vorhabens erreicht werden. (...) (Bislang) existieren (...) keine Fahrzeuge mit derartigen alternativen Antriebsformen in Serienreife, welche die spezifischen Anforderungen der S-Bahn Rhein-Main erfüllen.“ Die BI vertritt den Standpunkt, dass die teure Zweigleisigkeit zwischen Wehrheim und Saalburg als Verspätungspuffer für die größere Unzuverlässigkeit der S-Bahn nicht notwendig sei. Dazu Denfeld: „Der Fahrplan der S5 ist abhängig von den Randbedingungen im gesamten S-Bahn-Netz, insbesondere von der Kapazität des Frankfurter S-Bahn-Tunnels und den sich hieraus ergebenden Taktlagen. Hieraus ergibt sich, dass die Züge sich künftig auf benanntem Abschnitt fahrplanmäßig begegnen werden. Dies macht einen zweigleisigen Ausbau an eben dieser Stelle erforderlich.“ nri

Betriebskonzept „Taunusbahn 2.0“

Das Betriebskonzept, das die Bürgerinitiative entwickelt hat, ist auch auf der Internetseite der BI unter pro-taunusbahn.de einsehbar. Es enthält folgende Punkte:

- „Sofortige Direktanbindung der TSB-Linie (RB 15) von Brandobberndorf und Grävenwiesbach an Frankfurt ganztägig.
- Bahnstrecke: Brandobberndorf–Grävenwiesbach–Friedrichsdorf–Bad Homburg–Oberursel–Rödelheim–Frankfurt Hbf. Zwischenhalte im Vordertaunus entfallen, wodurch Zeit gespart wird.
- Takt: Von Brandobberndorf bis Frankfurt Hbf. und zurück fährt der Zug im Halbstundentakt, zusätzlich zur bestehenden S5.
- Bereits ab Fahrplanwechsel 2024/2025 könnten die modernen Akkutriebwagen fahren. Dafür bedarf es einer Investition in 14 vier- bis fünfteilige Batterie-Triebwagen. Von Brandobberndorf bis Friedrichsdorf wird mit Batterie gefahren und ab Friedrichsdorf wird unter Oberleitung die Batterie wieder aufgeladen. Die BI fasst auch die Vorteile zusammen, dazu zähle unter anderem, dass man schneller, häufiger und umsteigefrei nach Frankfurt gelange und trotzdem Umsteigemöglichkeiten in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Rödelheim in die S-Bahn habe. Es gebe keine Auswirkungen von S5-Verspätungen auf die TSB und es sei kein langwieriges Planfeststellungsverfahren notwendig.“ red