Der Besteller bezahlt

Zu unserem Bericht **„Kosten der Elektrifizierung verdoppeln sich“** (TZ vom 23. Dezember) erreichte uns folgendes Schreiben:

In dem Artikel geht es unter anderem um die Kostensteigerung bei der Elektrifizierung und deren Auswirkungen auf die Gemeinden und damit auf uns alle. Dass die Pendler sich Gedanken zum Nutzen des Projekts machen und Fragen zur Fahrtzeit, Frequenz und Zuverlässigkeit stellen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis hinterfragen, ist richtig.

Ihr Artikel fokussiert aber speziell auf das Thema der Trassenpreise, die jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland zu zahlen hat. Diese Preise sind abhängig von der Streckenkategorie und werden vom EVU vor Angebotsabgabe zur Bedienung einer Strecke an den „Besteller“ der Leistung (der RMV/VHT) abgegeben. Das heißt, sie werden einkalkuliert und vom Kreis bezahlt. Auf der Taunusbahn findet kein anderer Verkehr statt als der bestellte Nahverkehr. Somit ist die Begründung, die Gemeindekassen werden nicht belastet, leider falsch. Insbesondere in dem Kommentar von TZ-Redakteur Burger hätte ich mehr Objektivität bei der Sache erwartet.

Marc Giesen
Wehrheim

UA 04.01.2021

LESERBRIEF

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Es besteht kein Anspruch auf Abdruck, ebenso wird keine Haftung übernommen. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Leserbriefe werden grundsätzlich mit Namen des/der Verfassers/Verfasserin veröffentlicht. Anonyme Leserbriefe finden keine Berücksichtigung.

Neu überlegen

Leserbrief zum Thema: „Elektrifizierung der Taunusbahn kostet das Doppelte“:

Eine ausführliche Berichterstattung von der Verbandsversammlung zu diesem doch recht wichtigen Thema vermisse ich bisher. Vielleicht habe ich es auch übersehen. Trotzdem ist das meines Erachtens ein weiteres Indiz für die, so oft zu Recht kritisierte, mangelnde Transparenz vonseiten der Politik.

Gerade einmal fünf Jahre ist es her, dass der Kreistag einstimmig für den S-Bahn Ausbau votierte. Sicher spielten die zu erwartenden Kosten von damals 24 Mio. Euro bei dieser Entscheidung auch eine Rolle. Heute sind es „voraussichtlich“ fast fünfmal (nicht doppelt) so viel, und es scheint keinem der Entscheidungsträger ein kritisches Wort wert zu sein. Im Gegenteil, wenn man die Anmerkung von Herrn Krebs liest. Ob es bei den 120 Mio. bleibt, ist unter dem Gesichtspunkt der vorausgegangenen Kostenschätzungen zumindest fraglich. Stets wurde den Bürgen eine positive Kosten-Nutzen-Rechnung als das Maß der Dinge präsentiert. Wie aber sieht es denn mit den neuen Zahlen aus?

Ich hoffe, dass man sich im Kreistag an das Sprichwort: „Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“ erinnert und nicht mit einem „weiter so“ einfach zur Tagesordnung übergeht.

Andreas Stark,
Wehrheim

Fünf Kilometer lang und an der breitesten bis kurz vor Weiltalsee wären weite Teile des Weiltals, vom Egertshammer bis Rod an der Weil, überflutet worden. Die Staumauer wäre 40 Meter hoch geworden, das Wasser dahinter entsprechend tief. FOTO/REPRO: KREISARCHIV

vu, oder werden die Pläne aktuell gerade

LESERMEINUNG

„Das war keine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung"

Zu unserem Artikel **„Öffentlichkeit frühzeitig beteiligt"** (TZ vom 5. Januar) hat uns ein Leser geschrieben:

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 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.

Die TZ erweckt mit der fetten Überschrift ‚Öffentlichkeit frühzeitig beteiligt' den Eindruck, als hätte der VHT mit der Info-Veranstaltung am 20. September 2019, wenige Monate vor der damals geplanten Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, alles richtig gemacht. Der VHT mag das als frühe Öffentlichkeitsbeteiligung hinstellen, der Gesetzgeber aber verbindet frühe Bürgerbeteiligung spätestens mit der Vorplanungsphase, die in das Jahr 2017 (lange vor Corona) fiel. Der Bürger sollte die Chance haben, in dieser frühen Phase noch auf die Grundkonzeption Einfluss zu nehmen. Bürger, die das seit 2016 versucht haben, wurden abgewiesen, da man ja noch in einer Planungsphase sei. Dabei ging es ja gerade darum, den Bürger an der Planung zu beteiligen.

Zum Zeitpunkt der direktiven Info-Veranstaltung des VHT am 20. September 2019 stand nicht nur das Grundkonzept einer S-Bahn-Verlängerung längst fest, die Planung war weitgehend 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.

Die Bemühungen der BI, im Anschluss an eine Präsentation beim Landrat, den vom Gesetzgeber vorgesehenen Dialog herzustellen, 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. Wir vermissen im Artikel der TZ, die einmal mehr die Sichtweise des Vorhabenträgers vermittelt, die Erklärung dessen, was der Gesetzgeber unter früher Beteiligung versteht. Gute Bürgerbeteiligung beginnt nicht nur sehr früh, sie impliziert Kooperation (Mitsprache). Im VHT Projekt kam Information zu spät, Kooperation fand nie statt. Je konfliktträchtiger ein Vorhaben, desto wichtiger ist eine umfassende und kontinuierliche Bürgerbeteiligung. Wer Nachhilfeunterricht in punkto der vom Gesetzgeber gewollten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung braucht, der sollte sich mal die Zeit nehmen, das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung des BMVI zu lesen, aus dem hier zitiert wurde.

Jürgen Stecke
Wehrheim
(Mitglied der BI Pro-Taunusbahn

UA 25.02.21

LESERBRIEFE

Was soll das?

Zur Kostenexplosion bei der Taunusbahn.

Bei den momentan kalkulierten Kosten von (bis heute) von 120 Millionen (zuerst waren es nur 20 Millionen) ärgert mich das Projekt doch gewaltig. Und das wird bestimmt noch mehr. Bei einer ersparten Umsteigzeit von sechs Minuten sind das 20 Millionen pro Minute. Was soll das? Und diese Zeit wird durch das Ändern von Lang- in Vollzug in Friedrichsdorf wieder aufgebraucht. Und wirklich ausgelastet sind die Züge zwischen 6 und 9 Uhr und nachmittags zwischen 14 und 19 Uhr. Die Doppelgleisigkeit in Wehrheim ist ebenso unsinnig. Der Begegnungsverkehr wird durch die ständige Verspätung der S-Bahn wieder aufgebraucht.

Habe wir es denn so üppig? Die nächste Steuererhöhung lässt grüßen. Das Geld kann für etwas sinnvolleres eingesetzt werden. Was mich noch verwundert, ist das Schweigen der Aktivisten von Wald und Flur. Im Köpperner Tal wird doch einiges umweltmäßig negativ verändert. Ach so, es gibt Ausgleichsflächen! Ich bin über 40 Jahre mit der Bahn gefahren und konnte gut damit leben. Wohne einen Kilometer weg von der Bahn und habe somit kein eigenes Interessen als direkter Anwohner und bin trotzdem gegen einen Ausbau der Bahn.

Heinz Harff
Wehrheim

Leserbriefe sind persönliche Äußerungen, für die die Redaktion nicht die inhaltliche, sondern nur die presserechtliche Veran'twortung übernimmt. Leserbriefe werden bis zu einer Länge von 40 Zeilen veröffentlicht. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor.

Scheinverbesserung

Zur Elektrifizierung der Taunusbahn auf der 18 Kilometer langen Strecke zwischen Friedrichsdorf und Usingen durch den Verkehrsverband Hochtaunus.

Die scheinbare Verbesserung der Bahnanbindung wird einiges nach sich ziehen, nicht nur das Steuergelder verschwendet und große Eingriffe in die Natur vorgenommen werden, ohne überhaupt den Willen zu zeigen, die günstigeren und umweltschonenderen Alternativen zu testen, was ja bei einem Betrag von 120 Millionen Euro eigentlich die Voraussetzung sein sollte. Die Scheinverbesserung ist nur der erste Schritt zur Erschließung des Hintertaunus, was zur Folge haben wird, dass die Mieten steigen und im großen Stil neue Baugebiete gefordert werden. Die hohen Kosten werden uns dann in diese Zwickmühle bringen. Laut IHK gibt es im Hintertaunus „genug ungenutzte landwirtschaftliche Flächen" die bebaut werden könnten. Spätestens dann ist es vorbei mit unserem dörflichen Charakter. Wer das nicht will, sollte jetzt reagieren bevor es zu spät ist. Die Einspruchsfrist endet am 31. Januar. Ein Umdenken seitens der Politik ist dringend nötig. Unsere Kommunalpolitiker sollten an unsere jungen Leute denken, damit diese sich das Wohnen in der Heimatgemeinde noch leisten können und unsere Umwelt erhalten bleibt. Sie sind ja schließlich unsere Vertreter.

Christof Michel, Wehrheim

WA 21.01.2022