



**Fahrgastverband
PRO BAHN**



Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
www.pro-bahn-frankfurt.de
Tel.: 069 244372266
Fax: 069 24749537
Mail : presse@pro-bahn-hessen.de

Regionalverband Großraum Frankfurt e.V.

Fahrgast-Lobby Hochtaunus, Bad Homburg v.d.H.

PRESSEMITTEILUNG

Elektrifizierung der Taunusbahn^{*)}

(Frankfurt am Main, am 20. November 2019) **Eine Wehrheimer Bürgerinitiative (BI TSB) spricht sich gegen die Elektrifizierung der Taunusbahn (TSB) und gegen einen damit verbundenen partiellen zweigleisigen Streckenausbau aus, im Gegenzug fordert die BI den Einsatz von ETA-Triebwagen (mit Energieversorgung sowohl über Pantografen als auch durch Batterien) als Ersatz für die beschlossene S-Bahn Verlängerung nach Usingen.**

Der Fahrgastverband PRO BAHN und die Fahrgastlobby Hochtaunus haben sich vom ersten Tag des Bekanntwerdens des Projektes für die Verlegung eines Fahrdrabes bis Grävenwiesbach ausgesprochen, allerdings unter Beibehaltung des derzeitigen Betriebskonzeptes und den Einsatz von ausschließlich leichten innovativen Elektrotriebwagen. Dies hätte bedeutet, dass kaum Änderungen an der Strecke und auch kein Umbau des Bahnhofs Usingen und des Haltepunkts Hundstadt erforderlich gewesen wären. Aus diesem Grund, aber auch, weil es für eine Oberleitung unter dem Aspekt einer nachhaltigen Verwendung von Primärenergie für die Zukunft bei entsprechenden Zugbewegungen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) keine Alternative gibt, können und werden weder PRO BAHN noch die Fahrgastlobby Hochtaunus ihre Position, die sich auch in zwei früheren Pressemitteilungen manifestiert, aufgeben, gibt Wilfried Staub, Pressesprecher von PRO BAHN, RV Frankfurt zu bedenken.

Die Königsteiner Bahn (K-Bahn) wird nach Auskunft des Hessischen Verkehrsministeriums auf absehbare Zeit nicht elektrifiziert. Daher sind vorstehende Überlegungen von PRO BAHN als Lösungsvorschlag leider obsolet, insbesondere, da die Voraussetzungen für einen gemeinsamen ET-Fahrzeugpool von TSB und K-Bahn zukünftig nicht mehr gegeben sind. Auch hat der RMV als Besteller aller Leistungen auf der Schiene mit der Beschaffung von H2-Zügen (mit Wasserstoff angetriebene Eisenbahnfahrzeuge) unwiderrufliche Fakten geschaffen, die in alle weiteren Überlegungen einfließen müssen.

Als eine mögliche Alternative bietet sich nach Meinung der beiden Fahrgastverbände ein S-Bahn-Betrieb mit einer Flügelung / Leichtern der Züge in Friedrichsdorf und Weiterführung der S 5 bis Usingen - und zu einem späteren Zeitpunkt in einem zweiten Ast bis Friedberg - an. Diese Lösung hat den Charme, dass man zukünftig umsteigefrei vom Usinger Land bis in die City von Frankfurt gelangen kann und die Gefahr eines Anschlussverlustes beim sonst erforderlichen Umsteigen und das zeitweise erforderliche Wechseln des Bahnsteigs in Bad Homburg entfällt.

Die S5 kann aus Sicht von PRO BAHN und der Fahrgastlobby Hochtaunus nicht, wie von der BI TSB vorgesehen, durch andere, leichte Elektrotriebwagen also solche der BR 423, 430 o.ä. ersetzt werden, und zwar schon deshalb nicht, weil

1. ein solches Fahrzeug mit einer für eine Führung durch den S-Bahntunnel erforderlichen Länge und Einstiegshöhe von 96 cm üb. SOK bis zum Jahr 2022 nicht zur Verfügung stehen dürfte,
2. ein solches kleines Fahrzeug, selbst in dreifacher Garnitur, nicht die erforderliche Kapazität von 1.500 Fahrgästen aufweist, und dies insbesondere unter dem Aspekt der für 2027 vorgesehenen neuen Linienführung der S 5 ab Konstablerwache nach Fechenheim bzw. bis Hanau (und später einmal sogar mit Endstation in Wolfgang),
3. der S-Bahntunnel mit 24 Zugbewegungen pro Stunde und Richtung seine Obergrenze schon heute erreicht hat und somit keine zusätzlichen Züge mehr verkraftet,
4. die erforderliche flexible Umlaufplanung der S-Bahn Rhein-Main jeden anderen Einsatz von Triebwagen als solchen der Baureihe 423 bzw. 430 systembedingt ausschließt,

5. die durch das Mitführen der etwa 17 Tonnen schweren Batterien in ETA-Zügen einen ökonomischen Betrieb auf einer so steigungsreichen Vorgebirgsstrecke fraglich erscheinen lässt.

PRO BAHN hat von Anfang an bestimmte Schwächen des S-Bahn-Projektes namentlich aufgezeigt und vier wesentliche Forderungen aufgestellt, die da waren:

1. (bereits im Jahr 2011:) Stopp des Vorhabens, den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Friedrichsdorf durch Entfernen aller nördlichen Weichen zu realisieren,
2. Schaffung der signaltechnischen Voraussetzungen für das Leichtern und Verstärken von nach Usingen verlängerten S-Bahn-Zügen im Bahnhof Friedrichsdorf,
3. zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen den Verkehrsstationen Saalburg und Wehrheim zum Abfedern von Eingangsverspätungen und Vermeidung von Folgeverspätungen,
4. stufenfreier Umstieg in Usingen von der S-Bahn in die weiterführenden Regionalbahnen nach Brandoberndorf (in beiden Richtungen).

Vorstehende vier Forderungen finden ausnahmslos in den veröffentlichten Planungen von VHT und RMV Berücksichtigung.

Die primären Ängste einzelner Immobilienbesitzer der Köppener Straße in Höhe der Station Saalburg sind nachvollziehbar. Die unmittelbare Lärmbelastung durch die S-Bahn-Züge dürfte aber auf jeden Fall deutlich unter der der heutigen Dieseltriebwagen liegen, die befürchteten Erschütterungen bei moderner Ausführung des Gleisbettes kaum wahrnehmbar sein.

Nach einem Gutachten des Instituts der deutschen Wirtschaft steigt der ökonomische Mehrwert von Immobilien, die sich im fußläufigen Bereich einer S-Bahn-Station befinden um bis zu fünf Prozent, im gleichen Rahmen werden auch Anhebungen des Mietzinses beobachtet. Das Ergebnis dieser vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung in Auftrag gegebener Studie sollte für eine Überprüfung des Standpunktes so manches Gegners des Vorhabens Anlass geben.

Was das Thema des erforderlichen Fällens von Bäumen betrifft, so erhebt der Bundesverband von PRO BAHN bereits seit etlichen Jahren die Forderung, auf beiden Seiten von Bahngleisen, gleich ob mit oder ohne Oberleitung, zur Sicherheit des Zugverkehrs einen ausreichend breiten Schutzstreifen vorzuhalten.

Nach Abwägung aller Für und Wider findet das Projekt einer Verlängerung des S-Bahnnetzes die volle Unterstützung beider Fahrgastverbände. Es gilt also, das Projekt „Modernisierung der Taunusbahn“ im Interesse der in naher Zukunft zu erwartenden bis zu 18.000 Fahrgäste und kurzfristig betrachtet zur Beseitigung der derzeitigen Kapazitätsengpässe jetzt ohne weitere Verzögerungen anzugehen. Es gilt ferner zu verinnerlichen, dass jede weitere Verzögerung das Projekt unnötigerweise verteuern dürfte, mahnen die beiden Fahrgastverbände an.

Weiterführende Links:

PRESSEMITTEILUNG PRO BAHN zur Elektrifizierung der Taunusbahn und des Taunusnetzes
 PRESSEMITTEILUNG PRO BAHN zur Elektrifizierung weiterer Nebenbahnen in Hessen
 Nichterschöpfende Liste der Bahnstrecken in Hessen, die für eine Elektrifizierung infrage kommen könnten
 Studie Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung
 PRO BAHN fordert weniger Bäume neben den Gleisen

**) Version 2*

Herausgeber:

Wilfried W. F. Staub
 Pressereferent
PRO BAHN, RV Großraum Frankfurt am Main
 Postfach 11 14 16
 60049 Frankfurt am Main
 Telefon: 06196 26684 / 0171 7421215
 Telefax: 069 24 74 95 37
 E-mail : Wilfried.Staub@pro-bahn-hessen.de

Bernd Vorlaeuer-Germer
 Sprecher
Fahrgast-Lobby Hochaunus
 Marienbader Platz 18
 61348 Bad Homburg v. d. Höhe
 Telefon: 06172 921002
 Telefax: 06172 921849
 E-Mail: Fahrgast-Lobby@online.de