

Antworten Pro Taunusbahn Wehrheim von Ellen Enslin, Bündnis 90/DIE GRÜNEN Usingen

1. Was sehen Sie als gewählter Vertreter in einem Kommunalparlament als Ihre primäre Aufgabe an, insbesondere wessen Interessen vertreten Sie?

Ich stelle mich als Kandidatin der Grünen mit dem GRÜNEN Wahlprogramm zur Wahl. Die ist meine Orientierung. Es geht um den Ausgleich unterschiedlicher Interessen mit dem Schwerpunkt Klimaschutz und Umwelt und soziale Gerechtigkeit.

2. Wie stehen Sie zu der in der Regionalplanung 2030 offengelegten Absicht im Usinger Land zusätzliche 50.000 Bürger anzusiedeln, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur und dem schon heute herrschenden Wassermangel?

Die natürlichen Ressourcen sind die Grenzen für das Wachstum. Dazu gehören ein Wassermanagement in den Usinger Land Kommunen, ohne ausreichende Wasserversorgung sind hier klare Grenzen gesetzt.

3. Wie stehen Sie zur Beschaffung der Wasserstoffzüge als Ersatz der Dieselszüge auf der Strecke der Taunusbahn (RB15)? Diese wandeln den Wasserstoff über eine Brennstoffzelle in Strom um welcher in einer Batterie zwischengespeichert wird und dann Elektromotoren antreibt. Diese Brennstoffzellenzüge, die ebenfalls große Batterien (wie Batteriezüge) nutzen und nur auf den längeren Strecken (größer als 120 km) punkten, werden nach dem Konzept des RMV auch unter Oberleitung fahren. Wie sehen Sie diesen teuren Systembruch im Konzept des Vorhabenträgers?

Für das S-Bahn-System sind diese Züge nicht geeignet.

4. Haben Sie eine Erklärung dafür, dass die Alternative mit den (im Vergleich zu Wasserstoffzügen) signifikant wirtschaftlicheren Batteriezügen, die ja gerade für teilelektrifizierte Strecken, wie die TSB-Linie entwickelt wurden, da sie die vorhandenen Oberleitungsstrecken optimal zum Aufladen der Akkus nutzen, also ganz ohne Tankstellenfahrten auskommen, in der Planung des RMV/VHT in keinsten Weise geprüft wurde, obwohl die Bürgerinitiative auf diese Prüfung drängte?

Siehe Antwort oben. Batteriezüge benötigen aufgrund der mehrfachen Energieumwandlung mehr Energie.

5. Das vom Bundesgesetzgeber nach Stuttgart 21 in § 25 Abs. 3 VwVfG neu verankerte Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zielt auf eine neue Kultur der Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne eines kontinuierlichen Dialogs auf Augenhöhe, kooperativ unter Nutzung von Dialogforen zugunsten einer im allgemeinen Interesse liegenden gemeinsamen Planungsoptimierung. Wie stehen Sie als gewählte Politiker zur fehlenden Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung des Vorhabenträgers? Wie würden Sie die gesetzlich geforderte frühe Bürgerbeteiligung umsetzen wollen?

Die Informationspolitik muss verbessert werden, damit sich daraus auch eine große Akzeptanz für das Projekt entwickeln kann, deshalb ist umfassende Transparenz notwendig.

6. Wie stehen Sie zur Verlängerung der S-5 bis nach Usingen? Hierdurch soll eine umsteigefreie Fahrt von Usingen bis in die Frankfurter Innenstadt ermöglicht werden. Gleichzeitig werden aber auch alle Verkehrsstörungen auf dem S-Bahn-Netz insbesondere des City Tunnels auf die Strecke der Taunusbahn übertragen.

Die Verlängerung bis nach Usingen begrüße ich. Angesichts des Klimawandels und des hohen Anteils des motorisierten Individualverkehrs mit klimaschädlichem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, wird durch die Elektrifizierung und die Integration in das S-Bahn-Netz des RMV die S5 eine attraktive Alternative zum Auto. Dadurch ergibt sich ein großer Anreiz für Pendler\*innen, vom Auto auf die Bahn umzusteigen, da Zeitverluste wegfallen.

7. Kennen Sie eine Verkehrsstromanalyse, die die überragende Bedeutung einer umsteigefreien Verbindung von Usingen in die Frankfurter Innenstadt belegen würde? Wie sehen Sie hierbei den neuen teuren Umsteigepunkt in Usingen für die Pendler aus Waldsolms, Grävenwiesbach mit Umsteigezeiten bis zu 20 Minuten?

Der Umsteigepunkt ist notwendig, damit es zu einem späteren Zeitpunkt auch eine Verlängerung bis Grävenwiesbach und weiter geben kann.

8. Größter Arbeitgeber im Rhein/Main Gebiet ist der Frankfurter Flughafen, der auch Ziel von vielen Geschäftsreisenden und Urlaubern ist. Deshalb wünschen sich viele Bürger lieber eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen als in die Innenstadt. Andere Pendler steigen schon in Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel und Rödelheim aus. Für viele stehen schnelle Umsteigepunkte im Vordergrund, in Zukunft auch zur U2 in Bad Homburg, um Ihre Arbeitsplätze im Merton-Viertel, beim Hessischen Rundfunk usw. im Norden von Frankfurt zu erreichen oder auch die Innenstadt von Frankfurt bzw. über Rödelheim ihre Arbeitsplätze in Eschborn Süd. Die Pendlerziele sind also sehr vielschichtig und können nur über eine Verkehrsstromanalyse verifiziert werden, die uns der VHT bis heute schuldig bleibt. Wie stehen Sie hierzu?

Ja, die Pendler\*innenströme sind vielschichtig und sollten bei der Planung berücksichtigt worden sein.

9. Die jetzt vorgelegte Planung sieht den Bau einer Oberleitung bis Usingen vor. Um die Oberleitung vor Sturmschäden zu schützen müssen 6m rechts und links der Bahnstrecke (10m von den Stützen) alle Bäume gefällt werden und dahinter liegende auf ein 45Grad Neigungsprofil zurückgestutzt werden. Stattdessen müssen teilweise bis zu 3,5 m hohe Schallschutzmauern aufgebaut werden, um den Immissionsrichtlinien zu genügen. Dies verändert den Charakter der Landschaft entlang der Strecke, zerschneidet Biotope und greift in die Rechte der Anlieger in diesem Bereich ein. Wie stehen Sie hierzu?

Für das Doppelgleis in Wehrheim werden Grünflächen benötigt und Bäume gefällt. Das ist nicht schön. Deshalb bin ich für eine Überprüfung, ob eine Verlegung des zweispurigen Ausbaus mit einem geringeren Eingriff möglich ist.

Die Schallschutzmaßnahmen sollten so platzsparend wie möglich realisiert und begrünt werden.

10. Denken Sie, dass wir Menschen, dass der Vorhabenträger inmitten unserer zunehmend apokalyptisch beschriebenen, gefährlichen, vielleicht unumkehrbaren Klimakrise, überhaupt noch das Recht haben, gesunde Baumbestände für einen späteren noch störungsanfälligeren, teuren Oberleitungsbetrieb zu fällen, obwohl das Ziel der Elektrifizierung mit Batteriezügen, sehr viel kostengünstiger, schneller, ohne Kollateralschäden unter Einbeziehung aller Pendler auch der hinter Usingen und einem höheren Nutzen erreicht werden kann? Wie sehen Sie das als Kommunalpolitiker? Haben wir das Recht, das Klima weiter zu schädigen?

Jegliche Beeinträchtigung der Natur muss ortsnah ausgeglichen werden, aber ich sehe einen hohen Nutzen durch den Ausbau der Taunusbahn.

11. Statt die Oberleitung zu bauen könnte man Batteriezüge einsetzen. Der Einsatz von Batterien ist im Individualverkehr der angestrebte Stand der Technik (Tesla etc.) und wurde von der Bundesbahn bis in die 90er Jahre eingesetzt. Auch Siemens, Alstom, Bombardier und Stadler haben S-Bahn ähnliche Batteriezüge nach dem aktuellen Stand der Technik neu entwickelt und bieten diese für den ÖPNV in Deutschland erfolgreich an. Hierdurch würden kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen vermieden, wie stehen Sie dazu?

Ich kann Ihre Bewertung nicht teilen und nachvollziehen.

12. "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", so die Empfehlung von Dr. Buchholz, Minister f. Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie u. Tourismus in SH. Haben Sie eine Erklärung dafür, dass die Batteriezüge in anderen Bundesländern, darunter Schleswig-Holstein längst bestellt und hier bereits im Dezember 22 an den Start gehen werden, und diese Alternative für den Taunus erst gar nicht geprüft wurde?

Der VHT bzw. der RMV ist nach einer intensiven Prüfung auf diese Variante gekommen.

13. Um die Auswirkungen der Verkehrsstörungen des S-Bahn Netzes auf die Taunusbahn zu vermindern muss die Strecke zwischen Saalburg und Wehrheim zweispurig ausgebaut werden. Bei einer Erhöhung der Zugfrequenz muss sogar die ganze Strecke zweispurig ausgebaut werden. Wie stehen Sie hierzu?

Damit die Taunusbahn zur S-Bahn ausgebaut werden kann, mehr Pendler\*innen aufnehmen kann, muss sie an einigen Stellen durch einen zweispurigen Ausbau erweitert werden.

14. Bei der ursprünglichen Genehmigung sollte die Elektrifizierung der Taunusbahn rd. 20 Mio. Euro kosten. Heute kostet sie schon vor Baubeginn 119 Mio. Euro nur bis Usingen. Gleichzeitig bleiben die Passagierzahlen aufgrund von Corona und verändertem Kundenverhalten auf Jahre hinaus hinter der Planung zurück. Wie stehen Sie zu so einer Vergeudung von Steuergeldern?

Die Einschätzung zum veränderten Kund\*innenverhalten teile ich nicht. Gerade die Maßnahmen am Usinger Bahnhof sind wichtig, da sie z. B. auch die wichtige Barrierefreiheit sicherstellen. Die notwendigen Umbaumaßnahmen in Usingen lassen zwar die Kosten steigen, aber darin sehe ich notwendige Investitionen. Außerdem beinhalten die Kosten auch einen besseren Lärmschutz. Gerade bei großen Infrastrukturmaßnahmen haben wir lange Entwicklungs- und Planungszeiten. Belastbare Zahlen und Kostenschätzungen ergeben sich erst bei der Konkretisierung eines Projektes.

15. Wie sehen Sie den Nutzen und das Nutzen/Kosten-Verhältnis des VHT Projektes unter dem Aspekt, dass weder eine Fahrzeitverkürzung, noch eine Takterhöhung erreicht wird, ebenso wenig wie eine umsteigefreie Verbindung, während sich die Kosten gegenüber dem im Kreis 2015 verabschiedeten Projekt schon vor Baubeginn versechsfacht haben?

Ich sehe durch den Ausbau, dass ein attraktiver und komfortabler Schienennahverkehr mit guter Taktung und Pünktlichkeit erreicht wird, also positiv!

16. Denken Sie nicht, dass sowohl eine sich hier abzeichnende Steuergeldverschwendung als auch die mit Corona drastisch gesunkenen Fahrgastzahlen und das auch in Zukunft mit Corona geänderte Kommunikations- und Reiseverhalten im ÖPNV dringend eine Neuplanung der veralteten VHT-Planung erforderlich macht?

Nein. Ich sehe nicht, dass die Fahrgastzahlen auf dem jetzigen Niveau bleiben werden, sondern mittelfristig wieder steigen werden.

17. Sind Sie interessiert an weiteren Informationen zum Optimierungspotential gegenüber der jetzt vorgelegten Planung, bzw. sind Sie bereit uns ggfs. auch parlamentarisch bei der Optimierung zu unterstützen?

Nein.