

## „3000 neue Fahrgäste“

von Matthias Pieren

Die Kritik des einstigen VHT-Geschäftsführers Jürgen Leindecker an der geplanten Taunusbahn-Elektrifizierung lediglich bis Usingen hat hohe Wellen geschlagen. Sein Vorwurf einer „verkehrspolitischen Blamage“ lässt der RMV nicht unkommentiert.

Das Wort „Stilllegung“ mit Blick auf die Zukunft der Taunusbahn in die Diskussion zu bringen, sollte sich 2015 – angesichts des Erfolgs der Zugverbindung zwischen dem Usinger Land und dem Vordertaunus – eigentlich erübrigen.

Dennoch hatte Jürgen Leindecker im TZ-Interview vom 3. März die Befürchtung geäußert, eine lediglich bis Usingen elektrifizierte Taunusbahn könne die Stilllegung des weiteren Streckenabschnitts bis Grävenwiesbach einläuten. Der bei einer Verlängerung der S5 vorgesehene „Inselbetrieb“ der Taunusbahn mit Dieselmotoren zwischen Usingen und Grävenwiesbach verursache extreme Kosten, so die Kritik.

Eine Einschätzung, die der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) so nicht stehen lassen möchte. „Zu keinem Zeitpunkt hat während unserer Planung die Stilllegung irgendeines Abschnitts der Taunusbahn zur Diskussion gestanden“, stellt dazu RMV-Pressesprecher Sven Hirschler klar.

Mit der geplanten Elektrifizierung der Strecke bis Usingen verkehre die verlängerte S5 – wie bislang die Taunusbahn – im 30-Minuten-Takt bis Usingen. An der Zahl der Anschlussverbindungen mit Dieselmotoren zwischen Usingen, Grävenwiesbach und Brandobberndorf ändere sich ebenso wenig wie am Verkehr der zusätzlichen Direktzüge von und nach Frankfurt.

„Jürgen Leindecker hat sich durch sein Engagement für den Erhalt der Taunusbahn überaus verdient gemacht. Mit dem Kauf der Strecke durch den Hochtaunuskreis wurde die Grundlage für die heute von uns empfohlene Verlängerung der S5 bis Usingen geschaffen“, würdigt Hirschler im TZ-Gespräch Leindeckers Leistungen.

Damit aber genug des Lobes vonseiten des Verkehrsverbandes. Zwar zeige man Verständnis, dass sich Leindecker bis heute stark mit der Taunusbahn identifiziere. Doch bei der Weiterentwicklung des ÖPNV im Taunus sei es Aufgabe des RMV, nicht Einzelstrecken im Blick zu haben, sondern eine gesamte Region.

Entsprechend habe der RMV bei seinen Planungen auch die gesamtwirtschaftlichen Kosten für alle Schienenverbindungen im Taunus im Blick – ein Gesamtkonzept eben. Wie das im Konkreten aussieht, zeigt der vom Verkehrsverbund herausgegebene regionale Nahverkehrsplan: Die vom RMV in Auftrag gegebene Kosten-Nutzen-Untersuchung beinhaltet nämlich nicht nur die Elektrifizierung der Taunusbahn.

„Unsere Planungen für den schienengebundenen ÖPNV im Taunus beinhalten auch die Verlängerung der Linie RB16 von Friedberg über Friedrichsdorf hinaus bis nach Bad Homburg. Zudem berücksichtigt das Konzept die Verlängerung der U2 von Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg“ erklärt der RMV-Chefplaner Thomas Busch im TZ-Gespräch. „Bad Homburg wird damit zur zentralen Verkehrs-Drehscheibe der Region aufgewertet.“

Der Gutachter habe in seiner Kosten-Nutzen-Untersuchung dem Gesamtkonzept ein überdurchschnittlich positives Ergebnis bescheinigt. Den Investitionskosten für die Elektrifizierung der Taunusbahn in Höhe von 20 Millionen Euro – von denen der Hochtaunuskreis als Eigentümer der Strecke lediglich acht Millionen zu tragen hat – stehe demnach ein positiver Effekt gegenüber. „Die bisherige Taunusbahn hat in den Stoßzeiten ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Entlastung bringt nur die Verlängerung der S-Bahn. Wir gehen nach der Elektrifizierung von täglich 3000 neuen Fahrgästen aus. Damit werden dem Usinger Land rund 70 000 Pkw-Kilometer pro Tag erspart“, rechnet Busch vor. „Hinzu kommen die weiteren Verbesserungen durch die Verlängerung der RB 16 nach Bad Homburg, mit entsprechenden Fahrgaststeigerungen.“

Artikel vom 12.03.2015, 03:30 Uhr (letzte Änderung 12.03.2015, 15:02 Uhr)

Artikel: <http://www.fnp.de/lokales/hochtaunus/usinger-land/3000-neue-Fahrgaeste;art48706,1304323>

© 2014 Frankfurter Neue Presse