



Fraktionen in der Gemeindevertretung Grävenwiesbach

An den Vorsitzenden der Gemeindevertretung
Herrn Eike von der Heyden
Rathaus – Bahnhofstraße 2b
61279 Grävenwiesbach

Gemeindevertreterversammlung vom 17. März 2015

Grävenwiesbach, den 17. März 2015

Gemeinsamer Resolutionsantrag zur Elektrifizierung der Taunusbahn

Die Gemeindevertretung möge beschließen:

Beschluss

Die Gemeinde Grävenwiesbach begrüßt die Elektrifizierung der Taunusbahn. In der Gesamtschau aller rund ums Thema Taunusbahn aktuell diskutierter Fragen spüren wir aber ungeachtet aller Versicherungen von Kreis, VHT und RMV die Sorge, dass mit der Entscheidung, die Elektrifizierung bis 2019 nur auf dem Streckenabschnitt von Friedrichsdorf nach Usingen umzusetzen, hier eine Entwicklung eingeleitet werden könnte, an deren Ende der Standort Grävenwiesbach weiter ins Hintertreffen gerät, schlimmstenfalls sogar in der Zukunft die Einstellung des Bankverkehrs droht.

Der Kreis und seine Verbände müssen auch ihrer solidarischen Aufgabe gerecht werden, eine einheitliche wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden im Kreisgebiet zu fördern.

Die Gemeinde Grävenwiesbach fordert daher die Verbandsversammlung des VHT und den Kreistag des Hochtaunuskreises auf, die aktuellen Pläne zur Elektrifizierung der Taunusbahn zu überprüfen und einen belastbaren Zeitplan für eine Elektrifizierung der Strecke bis Grävenwiesbach vorzulegen.

Sachbericht/Begründung

In der nächsten Verbandsversammlung des VHT und – so wie man hört - der Sitzung des Kreistags im Mai 2015 werden sich diese Gremien mit einer Beschlussvorlage beschäftigen, welche die Elektrifizierung der Taunusbahn auf dem rund 18 km langen Streckenabschnitt zwischen Friedrichsdorf und Usingen zum Gegenstand hat. Ziel ist es, die bestehende Strecke ohne wesentlichen Ausbau des Gleiskörpers für einen Betrieb mit Elektrotriebwagen der Baureichen ET 423 und ET 430, wie diese auch vom RMV im S-Bahn-Verkehr eingesetzt werden, zu ertüchtigen und so ab 2019 den elektrischen Betrieb unter der Bezeichnung „S 5“ aufnehmen zu können.

Die Investitionskosten werden – vor Zuschüssen - auf rund 18,7 Millionen Euro geschätzt.

Diese Entwicklung ist ohne jeden Vorbehalt zu begrüßen und es bleibt zu hoffen, dass für die Zukunft auch ein echter Ausbau der Strecke zu einem wirklichen S-Bahn-Verkehr gelingt.

Mit Sorge gilt es aber zur Kenntnis zu nehmen, dass der Ausbau des 9 km langen Streckenabschnitts von Usingen nach Grävenwiesbach auf unbestimmte Zeit unterbleiben soll.

Zwar wurde dieser Streckenabschnitt mit untersucht und hierbei wohl keine grundlegenden technischen Probleme festgestellt, welche einem elektrischen Betrieb im Wege stünden. Aber, den zusätzlichen Investitionskosten in Höhe von rund 9 Millionen Euro stünde ein deutlich geringerer volkswirtschaftlicher Nutzen als auf der Strecke ab Usingen gegenüber und es würden für den elektrischen Betrieb drei Elektrotriebwagen fehlen. Eine wirtschaftlich sinnvolle Beschaffung dieser Fahrzeuge sei zurzeit nicht möglich.

Berichtet werden darf aber über folgende Formulierung des Landrats:

„Trotzdem wurde mit dem Land Hessen in einer Protokollnotiz vereinbart, dass der Überschuss des volkswirtschaftlichen Nutzens der Maßnahme (Elektrifizierung) zwischen Friedrichsdorf und Usingen, die ja hoch sinnvoll ist, auf eine spätere Verlängerung angerechnet werden darf. Somit erhält man sich die Möglichkeit, in einem zweiten Schritt, z.B. im Rahmen der nächsten S-Bahn-Ausschreibung, die Elektrifizierung bis Grävenwiesbach zu erweitern, obwohl sie für sich betrachtet unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht wirtschaftlich sinnvoll ist.“

Sinn dieser Erklärung der Gemeinde Grävenwiesbach ist es nicht, ein begrüßenswertes Projekt zu zerreden oder zu behindern. Es ist aber unsere Aufgabe die angemessene Berücksichtigung der Interessen unserer Gemeinde sicher zu stellen. Ausgehend von den Erläuterungen des Geschäftsführers des VHT, Herrn Denfeld im Rahmen einer Veranstaltung des Fahrgastverbandes am vergangenen Mittwoch in Bad Homburg darf zunächst festgestellt werden, dass auch das Nutzen-Kostenverhältnis einer Elektrifizierung bis Grävenwiesbach größer „1“ sei. Es darf also niemand den Eindruck gewinnen oder erwecken, eine Elektrifizierung sein ohne volkswirtschaftlichen Nutzen, zumal die Amortisation einer Elektrisierung bei Halbstundentakt in 6 und bei Stundentakt in 12 Jahren üblicherweise erreicht ist. Es ist daher vornehme Aufgabe aller Organe und Vertreter unserer Gemeinde gegenüber Kreis, VHT und RMV folgende Punkte mit angemessener Deutlichkeit zu adressieren:

1. Kein Zug kann bereits auf den ersten Kilometern voll sein – sonst kann niemand mehr zusteigen.
2. Es muss bedacht werden, dass ein „Inselbetrieb“ der Dieselfahrzeuge auf dem Streckenabschnitt Usingen – Grävenwiesbach – Brandoberndorf relativ teuer sein dürfte. Auch wenn dieser Betrieb künftig von der HLB gemeinsam mit dem Betrieb der Linien Friedrichsdorf – Friedberg und Ffm-Höchst – Königstein organisiert wird und auch wenn die durchgehenden Dieselmzüge als Regionalbahnen erhalten bleiben – Synergien können so nicht gehoben werden. Der sich hieraus ergebende Nachteil darf bei der wirtschaftlichen Beurteilung der Strecke nicht gewertet werden, da dieser Nachteil aus der aktuellen Entscheidung resultiert.
3. Auch bei dem Blick auf die „gesamte Region“ fällt auf, dass das Konzept nicht zu Ende gedacht ist. Grävenwiesbach ist die Haltestelle der Taunusbahn, bei welcher sich Schiene und B 456 am bequemsten für die Schaffung von Umsteigebeziehungen von dem Auto auf die Bahn treffen. In Grävenwiesbach würde ein grünes „S“-Schild zusammen mit einem blauen „P+R“-Schild auf Pendler aus dem Raum Weilburg/Westerwald eine Wirkung entfalten können, welche so frühestens wieder in Friedrichsdorf entsteht. Diese Attraktivität wird Usingen nie erreichen können. Hier verschwendet der RMV eine Großchance. Es gilt auch zu diskutieren, ob die beauftragten Gutachter diesen Punkt überhaupt hinreichend berücksichtigt haben.
4. Der VHT prognostiziert bereits, dass sich bei Realisation des elektrischen S-Bahn-ähnlichen Betriebs ab Usingen die Fahrgastzahlen auf der Relation Grävenwiesbach und Usingen schwächer entwickeln werden. Auch dieser Effekt darf nicht zu Lasten des Bestandsschutzes und der Ausbaugarantie für diesen Streckenabschnitt gehen, da dieser aus der aktuellen Entscheidung resultiert.
5. Die Taktung der Züge muss erhalten bleiben. Die Umsteigebeziehungen in Usingen müssen gesichert zur Verfügung stehen. Die Bürgerinnen und Bürger von Grävenwiesbach sind eine verlässliche Bahnverbindung nach Bad Homburg gewohnt. Wir gehen sogar davon aus, dass die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Taunusbahn die der S-Bahn des RMV deutlich übersteigt. Die Anschlüsse sind daher „verspätungssicher“ zu organisieren!

Wichtig ist, dass der Kreis diesmal Vertrauen dadurch schafft, dass er die Worte seiner Organe durch Taten befreit! Unerlässlich hierfür ist die Vorlage eines verlässlichen Zeitplans für die geplante Elektrifizierung, welcher bereits Eingang finden kann in die Ausschreibung des Taunusbahnbetriebs für die Jahre ab 2019. Hierzu gehört auch, dass die Infrastruktur der elektrischen Bahn und hier vor allem das Umspannwerk so ausgelegt werden, dass dieses auch zu einem späteren Zeitpunkt einen elektrischen Betrieb bis Grävenwiesbach sicherstellen kann.


Rudolf Tillig

Tobias Stahl

Gerhard Müller

Abstimmungsergebnis: ja nein Enth.

Antrag in Ursprungsfassung in abgeänderter Form

angenommen

abgelehnt

in Ausschuss verwiesen

-/-