

Generalplaner wird noch gesucht

Hochtaunus Elektrifizierung der Taunusbahn nimmt die nächste Hürde – Kosten werden ermittelt

Der Verkehrsverband Hochtaunus hat die Projektsteuerung für die Elektrifizierung der Taunusbahn ausgeschrieben. Ein Generalplaner soll die konkrete Ausschreibung des eigentlichen Millionenprojektes auf den Weg bringen und später dann auch das Bauprojekt leiten.

VON MATTHIAS PIEREN

Es ist das Verkehrsprojekt im Hochtaunuskreis seit Jahrzehnten. Die Elektrifizierung der Eisenbahnlinie zwischen Friedrichsdorf und Usingen sowie die damit einhergehende Betriebsaufnahme der nach Usingen verlängerten S 5 wird nach derzeitigem Stand der Planung rund 47,5 Millionen Euro kosten. Der Verkehrsverband Hochtaunus muss als Eigentümerin der Bahnstrecke das Großprojekt freilich nicht alleine finanzieren. Um die möglichen Fördermittel des Landes auch beantragen zu können, musste der VHT nun die Planung des Mammut-Projektes erst einmal anschieben.

Mit einer öffentlichen Ausschreibung hat man jetzt den nächsten wichtigen Schritt auf dem Weg zur Elektrifizierung eingeleitet. „Wir haben alle Vorplanungen gemeinsam mit dem RMV abgeschlossen“, sagt der VHT-Geschäftsführer Frank Denfeld. „Jetzt wurde die fachliche Projektsteuerung ausgeschrieben. Gesucht wird nun der Generalplaner, der die detaillierten Bauplanungen erstellt und die tatsächlichen Kosten ermittelt. Erst dann können wir 2019 auch den Förderantrag stellen und den Bau ausschreiben.“

Spezialkenntnisse gefragt

Die Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke ist beileibe kein Alltags-Effekt, das die VHT-Mitarbeiter mit links aus dem Ärmel schütteln können. Dafür sind Erfahrungen und Spezialkenntnisse gefragt. Es wird nicht genügen, einfach Strommasten rechts und links des Bahndamms aufzustellen und daran einen Fahrdrabt zu hängen, um den S-Bahnen die benötigte Stromzufuhr zu sichern.

„Um die künftige S 5 in das neue S-Bahn-Konzept des RMV einzupassen und einen stabilen Fahrplan auch durch den S-Bahntunnel in Frankfurt zu gewährleisten, muss auf dem Abschnitt zwischen Wehrheim und dem Haltepunkt an der Lochmühle ein zweites Gleis gebaut werden. Dort können sich Züge während der Fahrt begegnen“, erläutert Frank Denfeld. Zudem müsse im Bahnhof Usingen für den abgestimmten Bahnbetrieb der S-Bahnen und der Anschlusszüge nach Grävenwiesbach noch ein drittes Gleis und ein weiterer Bahnsteig gebaut werden.

Auch nicht einfach werde die Absenkung der Gleise an zwei Brückenbauwerken. So ist zum Beispiel die bestehende Durchfahrthöhe der Straßenbrücke zwischen Usingen und Westerfeld (L3270) zu gering für eine neue Oberleitung und die Stromabnehmer der S-Bahnzüge. Für das ebenfalls erforderliche neue elektronische Stellwerk in Usingen ist sogar eine eigene Ausschreibung erforderlich.

Die Reinzeichnung all dieser Pläne bis ins kleinste Detail wird Aufgabe des gesuchten Planungs- und Ingenieurbüros sein. „Der VHT hat nicht geschlafen, sondern wir haben zusammen mit dem RMV zuerst die Hausaufgaben erledigen müssen, die uns die Politik mit ihrem Kreistagsbeschluss aufgegeben hatte“, begründet Denfeld die gegenüber den ursprünglichen Plänen um drei Jahre verspäteten Start der S 5 nach Usingen.

Sorgfalt vor Schnelligkeit

Blicken zurück: Mit dem Kreistagsbeschluss im Jahr 2015 wurde eine zweite Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) gefordert. Die dem Kreistagsbeschluss zugrunde liegende erste NKU hatte einer bis Usingen elektrifizierten Strecke bereits eine extrem gute Wirtschaftlichkeit bescheinigt. Die Politik hatte dann aber gefordert, zugleich auch eine zweite NKU für eine spätere Elektrifizierung auf der weiteren Strecke bis Grävenwiesbach in Auftrag zu geben, um

dieses Projekt nicht auf den Sankt-Nimmerleinstag zu verschieben. „Es darf bei so einem Großprojekt nicht um Schnelligkeit gehen, sondern es muss sorgfältig und vollumfänglich vorbereitet werden“, begründet Kreissprecherin Andrea Nagell den Zeitverzug.

Die für eine spätere Elektrifizierung bis Grävenwiesbach benötigten zusätzlichen Maßnahmen (zweites Gleis in Wehrheim, elektronisches Stellwerk) wurden nun also in der Wirtschaftlichkeitsrechnung mit berücksichtigt. Der Kostenrahmen für die Elektrifizierung bis Usingen wurde auf 47,5 Millionen Euro angepasst. Doch selbst wenn die Strecke bis zum Fahrplanwechsel 2022/2023 elektrifiziert ist, steht immer noch ein Fragezeichen hinter dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme: Erst, wenn der viergleisige Ausbau der Main-Weser-Bahn (S 6 bis Bad Vilbel) abgeschlossen ist, kann auch die S 5 nach Usingen fahren. Der Grund: Der Fahrplan und der Einsatz der S-Bahnzüge beider dann optimierten Linien sind künftig aufeinander abgestimmt.