

Sachstandsbericht zum Vorhaben „Elektrifizierung der Taunusbahn“

Die Erarbeitung der Ausführungsplanung für die verschiedenen Gewerke ist inzwischen weit fortgeschritten. Aufgrund von zwischenzeitlich erfolgten Änderungen im Planungsrecht und neu gewonnenen Erkenntnissen im Bereich Entwässerung sind jedoch eine Anpassung der Planung und die Durchführung eines **Planänderungsverfahrens** notwendig geworden. Gegenstand der Planänderung sind v.a. die Entwässerung des Gleisfelds am Bahnhof Usingen, wo die Herstellung eines Stauraumkanals erforderlich geworden ist, sowie an der Köpperner Straße entlang der Saalburgsiedlung. Ziel ist es, dieses Verfahren kurzfristig einzuleiten und bis Frühjahr 2027 abzuschließen. Die gewonnenen Erkenntnisse werden bereits bei der Ausführungsplanung und der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen berücksichtigt.

Die Vorbereitungen für den **Prozess der Vergabe der Bauleistungen** sind ebenfalls weiter vorangeschritten. Es ist geplant, die unterschiedlichen Bauleistungen in insgesamt sechs Vergabepaketen zu bündeln. Betroffen sind verschiedene Gewerke, wie z.B. Gleisbau, Ingenieurbauwerke, Oberleitung und Signaltechnik. Die Ausschreibung erster Leistungen wird derzeit vorbereitet und soll im Frühjahr 2027 angestoßen werden. Der VHT wirkt darauf hin, trotz des schwierigen Wettbewerbsumfelds in der Bahnbaubranche Aufmerksamkeit für das Taunusbahn-Projekt zu erzeugen und leistungsfähige Bauunternehmen für alle Bauleistungen zu gewinnen. Die jüngsten Pläne des Bundes zur zeitlichen Entflechtung der Generalsanierungen der bundeseigenen Bahnstrecken eröffnen hierfür neue Chancen.

Eine wesentliche Aufgabe der vergangenen Monate stellte die **Bauphasenplanung** dar. Dieser Planungsprozess wird von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst, auf die der VHT teilweise keinen Einfluss hat. So waren aufgrund veränderter Sachstände von korrespondierenden DB-Projekten mehrmals Umplanungen erforderlich.

Nach heutigem Stand stellt sich der Bauablauf wie folgt dar:

- Herbst 2027: Beginn erster, vorlaufender Maßnahmen:
Errichtung eines Stauraumkanals am Bahnhof Usingen,
Anpassung der Entwässerung der Köpperner Straße in
der Saalburgsiedlung sowie restliche Rückschnitts- und
Fällarbeiten
- Mitte 2028 bis Mitte 2029: Baumaßnahmen für die Elektrifizierung und den
Streckenausbau unter Voll- bzw. Teilspernung der
Bahnstrecke („Kernbauphase“)
- Mitte bis Ende 2029: Nachlaufende Arbeiten, Abnahmen und technische
Inbetriebnahme
- Ende 2029: Start des S-Bahn-Betriebs auf der Taunusbahn

Die Maxime bei der Bauablaufplanung ist es, den Bauablauf so effizient wie möglich zu gestalten und gleichzeitig die Einschränkungen für die Fahrgäste durch Streckensperrungen so weit wie möglich zu begrenzen. Die vorlaufenden Maßnahmen im Herbst 2027 können weitestgehend unter rollendem Rad erfolgen. Einzig im Oktober ist aufgrund der noch anstehenden Rückschnitts- und Fällarbeiten eine mehrwöchige Streckensperrung erforderlich. Diese Maßnahmen wurden bewusst im Oktober eingeplant um die nachfrageschwächeren Herbstferien nutzen zu können. Der VHT verwendet diese für die Fällarbeiten ohnehin erforderliche Sperrung auch für Kampfmittelsondierungen sowie für die Durchführung von notwendigen Gleis- und Oberbauerneuerungen auf verschiedenen Abschnitten der Strecke.

In der Kernbauphase, die sich über ca. ein Jahr erstrecken wird, werden sämtliche streckenbezogenen Baumaßnahmen umgesetzt. Hervorzuheben sind hierbei die Streckenelektrifizierung zwischen Friedrichsdorf und Usingen, der zweigleisige Ausbau zwischen den Stationen Saalburg und Wehrheim sowie der Umbau/Ausbau der Bahnstationen Usingen und Hundstadt. Durch den zeitintensiven Streckenausbau und den Neubau der Bahnbrücke über den Bizzenbach in Wehrheim wird die Strecke auf dem Abschnitt Saalburg – Brandoberndorf ca. ein Jahr lang gesperrt sein. Auf dem Abschnitt zwischen Friedrichsdorf und Saalburg kann der Bahnverkehr zumindest in der Hälfte der Bauphase aufrechterhalten werden. Während der Elektrifizierung dieses Abschnitts muss auch dieser durch Busse bedient werden.

Das Ersatzkonzept teilt sich somit in zwei Phasen:

- Phase 1: Bahnbetrieb zwischen Friedrichsdorf und Saalburg; dort Umstieg zum Schienenersatzverkehr Richtung Brandoberndorf (ca. 6 Monate)
- Phase 2: Schienenersatzverkehr (SEV) auf der Gesamtstrecke (ca. 6 Monate)

Die konkrete Aufteilung bzw. zeitliche Lage der beiden Phasen hängt vom konkreten Zeitraum der Elektrifizierung des Südabschnitts ab und steht noch nicht abschließend fest.

Die Zielsetzung hinter diesem Vorgehen ist es, den Bahnverkehr so weit als möglich aufrechtzuerhalten und damit während der Phase 1 die direkte Erschließung von Köppern und der Saalburgsiedlung per Bahn zu ermöglichen. Zum anderen ist es für die Fahrgäste aus dem Usinger Land, v.a. im Hinblick auf die Reisezeit, vorteilhafter nur eine Teilstrecke mit dem SEV-Bus zurücklegen zu müssen und bereits am Bahnhof Saalburg in den Zug umsteigen zu können. Das genaue SEV-Konzept wird noch mit dem RMV abgestimmt. Der VHT wird hier insbesondere darauf achten, dass während der Hauptverkehrszeit ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Die Erarbeitung der neuen **Nutzen-Kosten-Untersuchung** konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Es wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 3,34 ermittelt. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens ist damit mehr als dreimal so hoch wie die Kosten. Durch diesen – außerordentlich hohen – Nutzen-Kosten-Indikator ist der Nachweis der volkswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens abermals erbracht und die Förderfähigkeit bestätigt. Die Erarbeitung einer neuen Nutzen-Kosten-Untersuchung war notwendig geworden, da die ursprüngliche Untersuchung schon einige Jahre zurücklag und die Methodik der sog. Standardisierten Bewertung seitens des Bundes zwischenzeitlich novelliert wurde. Die Untersuchung erfolgte auf Basis des aktuellen Kostenstands und beinhaltet damit die seit der vorhergehenden Untersuchung im Jahr 2016 eingetretene Projekt- und Kostenentwicklung.

Der **Förderantrag** für das Vorhaben wurde zwischenzeitlich entsprechend der aktuellen Projektkosten aktualisiert und um die neue Nutzen-Kosten-Untersuchung ergänzt. Derzeit

findet die Antragsprüfung durch den Zuwendungsgeber statt. Es wird davon ausgegangen, dass der Förderbescheid Frühjahr 2027 erteilt wird.