

RMV | Postfach 14 27 | 65704 Hofheim a. Ts.

Gemeindevorstand der Gemeinde ~~Glashütten~~
Schloßborner Weg 2
61479 Glashütten



25.09.2020

**Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) des RMV
hier: Abwägungsbescheid zu Ihrer Stellungnahme zum Entwurf des RNVP im
Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 14 (7) des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihre Mitwirkung im oben genannten Anhörungsverfahren. Hiermit
übersenden wir unsere Antwort auf Ihre Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Dr.-Ing. Karin Arndt
Leiterin Mobilitätsanforderungen
und Rahmenplanung

i. A. Sebastian Heller
Bereich Mobilitätsanforderungen
und Rahmenplanung

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5
65719 Hofheim a. Ts.
T 0 61 92/2 94-0
F 0 61 92/2 94-9 00
www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
Oberbürgermeister
Peter Feldmann

Geschäftsführer und
Sprecher der Geschäftsführung
Prof. Knut Ringat
Geschäftsführer
Dr. André Kavai

Sitz Hofheim am Taunus
Registergericht
Amtsgericht Frankfurt a.M.
HRB 34128
UST-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
Taunus-Sparkasse
DE81 5125 0000 0025 0962 66
SWIFT-BIC: HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
Schiene: S2, Linie 20 bis
Bahnhof Hofheim a. Ts.

Laufende Nummer: 278

Inhaltlicher Bezug: 1 – Mobilitätsstrategie für den ländlichen Raum

Seite:

Stellungnahme:

Stellungnahme Nahverkehrsplans des RMV

Glashütten ist bei der Anbindung ÖPNV in der Metropolregion bislang ganz klar stark stark benachteiligt! Außer dem Individualverkehr gibt es kein Mobilitätskonzept. Eine Bahnstrecke nach Glashütten wird es wohl kaum je geben. Daher sind andere Maßnahmen notwendig.

Die Attraktivität der Gemeinde Glashütten erfährt seit einigen Jahren einen regen Zuzug und wird als Standort für Familien in unmittelbarer Nähe zu Königstein immer attraktiver. Glashütten grenzt an den Hochtaunuskreis sowie an den Rheingau Taunus Kreis. Als Standort genau zwischen Frankfurt und Wiesbaden. Die Autobahnen A5; A66; A3; A661 sind von Glashütten in annehmbarer Zeit zu erreichen.

Neben der wunderbaren Natur und den spektakulären Sonnenuntergängen verfügen wir als kleine Gemeinde mit 5400 Einwohnern und drei Ortsteilen über eine sehr gute Infrastruktur mit Schulen, Kindergärten Sportanlagen und einem beheizten Freibad, einer guten ärztlichen Versorgung und guten Einkaufsmöglichkeiten. Wir schätzen es sehr, in jedem Ortsteil gastronomische Betriebe zu haben; Hotels, Gaststätten und ein sehr beliebtes Café. In Oberems befindet sich ein Seminarhotel in wunderschöner Umgebung mit einem sehr guten Angebot vom auch für den „normalen Gast“. Auch bei Gewerbetreibenden und Handwerkern sind wir ein beliebter Standort.

Im Naturpark Hochtaunus gelegen, direkt am Limes hat Glashütten eine lange Tradition als Naherholungsziel und Ziel für Kurzurlauber. Daher können wir uns über laufend steigende Übernachtungszahlen (mittlerweile 40.000 pro Jahr) freuen. Einwohner und Besucher finden Glashütten toll. Hier leben zu dürfen ist ein Privileg. Glashütten ist inzwischen Klimakommune. Daher fordern wir umweltschonende, klimafreundliche Mobilitätsmöglichkeiten um den Individualverkehr zu reduzieren.

Glashütten ist zudem im vordringlichen Bedarf einer Umgehungsstraße, die wir absolut ablehnen. Die geplante Trasse ist inakzeptabel. Der Königsteiner Kreisel ist das Nadelöhr. Ohne ein Gesamtkonzept mit Königstein macht eine Umgehungsstraße keinen Sinn. Die B8 ist unserer "Lebensader". In Glashütten hält man gerne an und kauft ein, davon profitieren unsere Geschäfte und unsere Bürger*innen.

Um den Individualverkehr einzudämmen brauchen wir neue Konzepte:

Wir benötigen sichere Fahrradwege zu den Bahnhöfen insbesondere dringend neben der B8. In Zeiten von e-Bikes sind Steigungen auch für ältere Mitbürger kein Problem mehr. Die wenigen Kilometer nach Königstein zur Bahn oder zur Schule würden mit einem sicheren Fahrradweg sehr attraktiv und wären kein Problem. Auch Touristen würden sich davon profitieren.

Die Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn muss unbedingt bis Glashütten weitergeführt werden. Für unsere Bürger*innen und für die vielen Pendler auf der B8 wäre eine Seilbahn zur U-Bahn nach Oberursel eine echte Alternative zur Quälerei im Auto nach Frankfurt. Wer um 8 Uhr in Frankfurt sein möchte, fährt im Schleichtempo bzw. Stop and Go von Glashütten aus bis in die Frankfurter Innenstadt. Da muss unbedingt etwas passieren! Wir wollen endlich in die Mobilitätsstrategien mit eingebunden werden!

Daher sind auch die Expressbuslinien die Glashütten auf der Route haben ebenfalls von hohem Interesse. Der lange Autostrom nach Frankfurt muss unbedingt unterbrochen werden. Expressbusse, die Glashütten mit den Bahnhöfen Eppstein, Königstein oder Kronberg verbinden, böten zukünftig vernünftige Alternativen zum Individualverkehr. Der Ortsteil Schloßborn benötigt eine sehr gute Verbindung zum Bahnhof nach Eppstein.

Antwort des RMV:

Die Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Kronberg und Bad Camberg wird geprüft. Diese würde auch die Gemeinde Glashütten anbinden.

Laufende Nummer: 279**Inhaltlicher Bezug:** 17 – Seilbahnen als ergänzender Baustein des ÖPNV**Seite:** 445 ff**Stellungnahme:**

Auszug aus dem der Unabhängigen Gruppe im Regionalverband.

Antrag „Machbarkeitsstudie zu Seilbahnen im Nahverkehr“ der Sitzung der Verbandsversammlung des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain vom Mittwoch, den 19. Juni 2019

"Die derzeit in Arbeit befindliche Studie zur Realisierbarkeit einer Seilbahn von Schmittchen über den Großen Feldberg nach Oberursel-Hohemark ist aufgrund der Streckenführung vor allem für Touristen interessant, nicht für Berufspendler: Entsprechend könnte die Studie enttäuschend ausfallen und als negatives Präjudiz für weitere infragekommene Trassen wirken. – Daran kann niemandem in der Region gelegen sein, denn die Verkehrswege in der Region sind bereits heute hochbelastet, das Wachstum der Passagierzahlen des RMV hat sich in den letzten Jahren beschleunigt, und der RMV rechnet bis 2030 um einen Anstieg der Passagierzahlen auf eine Milliarde (!) Personen. Seilbahnen sind umweltfreundlich, leise, barrierefrei, sparsam im Flächenverbrauch und können innerhalb weniger Jahre geplant und gebaut werden. Da bei Schienenwegen bis zur Realisierung normalerweise Jahrzehnte ins Land gehen, setzt die Region große Hoffnung auf Seilbahnen als Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Es wird deshalb vorgeschlagen, die zu prüfende Trasse gleich bei der ersten Machbarkeitsstudie nach Glashütten zu verlängern – eine Trasse, die nicht nur für Touristen, sondern vor allem auch für Berufspendler hochinteressant wäre.

Glashütten hat als Wohnstandort in den letzten Jahren an Attraktivität zugenommen; dem soll durch verbesserte Angebote des ÖPNV Rechnung getragen werden. Mit einer Anbindung an Oberursel-Hohemark, würde die Gemeinde Glashütten endlich über einen direkten Zubringer an eine U-Bahn-Station verfügen.

Dies hätte für die Gemeinde wie für die Region nur Vorteile:

- Entlastung der Straßen hinsichtlich des zunehmenden Pendelverkehrs nach Frankfurt;
- Entlastung der Umwelt durch geringeren Kohlendioxid-Ausstoß;
- Entlastung des Königsteiner Kreisels;
- bessere Auslastung der U-Bahn-Verbindung ab Oberursel-Hohemark in Richtung Frankfurt;
- bessere Erreichbarkeit der Einzelhandelsangebote in Oberursel und Frankfurt für alle Altersgruppen.

Aufgrund des zunehmenden Verkehrs von der A3 sind Umgehungsstraßen in Bad Camberg, Waldems und Glashütten im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf: Während Bad Camberg und Waldems für eine Umgehungsstraße votieren – und diese auch bekommen werden –, hat sich Glashütten gegen eine Umgehungsstraße in der geplanten Form ausgesprochen, da die aufgezeigte Streckenführung inakzeptabel ist (sie durchschneidet den Limes, den Waldfriedhof und die Glashüttener Wasserreservoirs) und für die Gemeinde Glashütten keinen Sinn ergibt, solange das Nadelöhr Königsteiner Kreisel ein Nadelöhr bleibt. Zudem sind die Pendler für den Erhalt der Einzelhändler an der B8, die durch Glashütten führt, sehr wichtig. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Umgehungsstraße liegt bei 13.000 Fahrzeugen pro Tag: Wenn man für die Seilbahn 4000 Passagiere pro Stunde und Richtung rechnet, wäre eine entsprechende Personenzahl leicht zu bewältigen. Es würde sich anbieten, die Seilbahntrasse am nördlichen Ortsausgang von Glashütten (in der Karte oben rot umrandet) beginnen zu lassen und dort ein Pendlerparkdeck zu errichten. Dadurch würde die unsinnige Umgehungsstraße überflüssig, wertvolle Natur bliebe erhalten, auf unnötige Flächenversiegelung könnte verzichtet werden, und die prognostizierten 24,3 Millionen Euro für die Umgehungsstraße könnten für sinnvollere Projekte verwendet werden. Das betreffende Gelände für das Parkdeck und die Seilbahnstation befindet sich im Eigentum der Stadt.

Auch die für den Glashüttener Einzelhandel herausragend wichtigen Pendler blieben erhalten, da diese in Glashütten ein- bzw. umsteigen würden. Außerdem wäre der Starthaltpunkt in Glashütten auch attraktiv für Berufspendler aus den Glashüttener Nachbarorten. Das alles käme dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Seilbahntrasse entgegen, sofern sie bereits in Glashütten beginnt. Vor diesem Hintergrund wäre die Rentabilität der Seilbahn höchstwahrscheinlich bereits durch die Berufspendler sichergestellt; Touristen würde nur für zusätzliche Rentabilität sorgen: Glashütten hat eine lange touristische Tradition und ist zunehmend für Kurzurlauber und Tagesausflügler eine ideale Anlaufstelle. Künftig würden durch den strategischen Wechsel des „Collegiums Glashütten“ vom Seminarhotel hin zum 4-Sterne-Hotel mit hohem Seminaranteil die Wochenendübernachtungen weiter zu nehmen. Wie die Übernachtungszahlen des Taunus-Tourismus-Service (TTS) mit über 40.000 Übernachtungen pro Jahr zeigen, nimmt die Attraktivität Glashüttens als Reiseziel zu. Eine Seilbahn auf dem Feldberg wäre ein zusätzlicher Besuchermagnet. Auch Schmitten und Oberursel könnten von den Glashüttener Übernachtungszahlen profitieren.

Um Seilbahnen als Teil des ÖPNV zu integrieren, sind Fördermittel notwendig. Zwar sind in Hessen Seilbahnen derzeit im Mobilitätsfördergesetz des Landes nicht explizit als förderfähig benannt, allerdings ist derzeit bereits eine Gesetzesinitiative im Verfahren, die dies ändern soll; die öffentliche Anhörung zu diesem Gesetzentwurf ist für den 21. August 2019 angesetzt. Nach Verabschiedung dieses Gesetzes wäre zur Herbeiführung der Förderfähigkeit ein überwiegender volkswirtschaftlicher Nutzen nachzuweisen. Es wäre deshalb möglich und sinnvoll, eine Nutzen-Kosten-Relation bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie parallel zum Gesetzgebungsverfahren zu ermitteln, um mehr oder weniger zeitgleich zum Inkrafttreten des Gesetzes bereits den volkswirtschaftlichen Nutzen vorliegen zu haben und bei der Realisierung des Projekts keine Zeit zu verlieren."

Antwort des RMV:

Der RMV wird die laufende Untersuchung unter Beibehaltung der ursprünglichen Trasse zu Ende führen und anschließend auf Basis der Erkenntnisse eine Einschätzung zur vorgeschlagenen Ergänzung vornehmen.

Eine Anpassung des Planentwurfs infolge der Stellungnahme wird als nicht notwendig erachtet.
