

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Ortsbeirat Auringen	1.1	Der Ortsbeirat Auringen lehnt die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Auringen	1.2	Er sieht in der vorgesehenen Planung eine deutliche Verschlechterung von Auringen. Durch die geänderte Taktung von 20 auf 30 Minuten und die gewachsene Verbindung zu Naurod und Medenbach und der dortigen Infrastruktur (Ärzte, Vereine, Schulen und Jugendangebote) massiv verschlechtert. Der ÖPNV wird damit zunehmend unattraktiv.	nicht umgesetzt	Ein 20-Minuten-Takt ist auf der Linie 41 nicht vorgesehen. Ziel ist ein mit dem SPNV und den übrigen Buslinien kompatibles Angebot in einem 30-Minuten-Grundtakt. Zur Kompensation bestehen mit dem On-Demand-Verkehr zusätzliche Verbindungen in umliegende Stadtteile sowie eine stündliche Abfahrt mit der Linie 15. Auf der Linie 41 sind zudem gemäß dem Bedienungskonzept in Kapitel 7.5.3 Verstärkerfahrten im Schülerverkehr vorgesehen, die unter anderem die Schulen in Naurod und am Moltkering bedienen.
Ortsbeirat Auringen	1.3	Insbesondere die Fahrten vom Tannenring zum Haltepunkt Auringen-Medenbach, zum Edeka, nach Naurod und Medenbach erfordern ein Umsteigen.	umgesetzt	Das Ziel- und Basisnetz wurden angepasst, um eine direkte Verbindung zu den genannten Zielorten mit der Linie 41 zu ermöglichen. Die Linie 15 wurde zur Haltestelle Alt-Auringen zurückgezogen.
Ortsbeirat Auringen	1.4	Der Ortsbeirat widerspricht der Aussage aus dem Gutachten Teil B S. 217, dass es sich bei dem Wohngebiet Tannenring um ein Gebiet peripherer Lage und geringer Nachfrage handelt und damit nur eine untergeordnete Bedeutung aufwiese	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Biebrich	2.1	Der Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zugestimmt.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Bierstadt	3.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Bierstadt	3.2	Prüfung: Endhaltestelle Linie 44 von Raiffeisenplatz nach HS Fliednerschule verlängern. Ggf. durch Anfahren von Fliednerstraße oder HS Speierlingstraße.	nicht umgesetzt	Die Linie 44 ist zur Erschließung des Bereichs Schau-ins-Land (im Basisnetz) sowie des BKA (nach dessen Realisierung) von zentraler Bedeutung. Eine Führung nach Bierstadt erscheint planerisch sinnvoll, ist allerdings aufgrund der Restriktionen in der Linienführung nicht umsetzbar. Aus Bierstadt bestehen insgesamt 8 Verbindungen je Stunde zum Hauptbahnhof, sodass eine zusätzliche Linie nicht notwendig erscheint.
Ortsbeirat Breckenheim	4.1	Die Sitzungsvorlage 24-V-05-0018 wird abgelehnt	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Breckenheim	4.2	Zu berücksichtigen: Eine Taktung von 20 Minuten bleibt aufrechterhalten	nicht umgesetzt	Ein 20-Minuten-Takt ist für Breckenheim nicht vorgesehen. Ziel ist eine mit dem SPNV und den übrigen Buslinien kompatibles Angebot in einem 30-Minuten-Grundtakt. Zur Kompensation bestehen mit dem On-Demand-Verkehr zusätzliche Verbindungen in umliegende Stadtteile.
Ortsbeirat Breckenheim	4.3	Eine Anbindung von Hofheim-Wildsachsen und Eppstein-Bremthal sowie der weiteren östlichen Vororte ausschließlich über On-Demand-Angebote ist unzureichend. Die sogenannten Ost-Linien 35 und 36 sind wieder einzuführen	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Verknüpfung der östlichen Vororte ist durch den flexiblen On-Demand-Verkehr sichergestellt. Dieser kommt immer dort zum Einsatz, wo ein Linienbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht für sinnvoll erachtet wird, eine Erschließung im Sinne der Daseinsvorsorge aber von besonderer Bedeutung ist. Bei gesteigerter Nachfrage oder im Falle einer Nicht-Realisierung des On-Demand-Angebots sind entsprechende Ersatzangebote im Linienbetrieb vorgesehen.
Ortsbeirat Breckenheim	4.4	Es ist bereits im Basisnetz eine regelmäßige, verlässliche und attraktive Busverbindung nach Hofheim und in den Main-Taunus-Kreis einzuplanen und hierfür mit der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft zu kooperieren.	zur Kenntnis genommen	Eine grenzüberschreitende Verbindung nach Hofheim erzielt eine lediglich geringe Nachfragerwirkung und ist daher entsprechend niedrig priorisiert. Eine Direktverbindung ist seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Main-Taunus-Kreis nicht vorgesehen. Die MTV als zuständiger Aufgabenträger im Main-Taunus-Kreis hat sich für eine Verbindung von Breckenheim und Hofheim-Langenhain nach Realisierung der Wallauer Spange und des Haltepunkts Wallau/Delkenheim ausgesprochen. Für eine Direktverbindung Breckenheim - Hofheim wurde hingegen nicht argumentiert.
Ortsbeirat Delkenheim	5.1	Die Sitzungsvorlage wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Dotzheim	6.1	Der Sitzungsvorlage Nr. 24V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zugestimmt, wenn vorab eine sicher funktionierende Durchfahrtsperre (Modalfilter) für den motorisierten Individualverkehr zwischen der Nordstrander Straße und der Norderneyer Straße installiert ist und konkrete Planungen für die störungsfreie Durchfahrt von Bussen von der Norderneyer Straße bis zum Kreisverkehr am Freudenberg vorliegen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Der entsprechende Modalfilter ist in den Nahverkehrsplan in die Liniensteckbriefe der Linien 13 und 21 aufgenommen. Die infrastrukturellen Vorrichtungen werden im Rahmen des Umsetzungsprozesses weiter konkretisiert.
Ortsbeirat Dotzheim	6.2	da der Ortsbeirat die geplante Linienführung der Linie 249 durch Felsenstr./Karrnweg/Bethelstr. kritisch sieht, wenn größere Busse als Quartiersbusse mit mehr als 12 Plätzen eingesetzt würden, eine Prüfung einer Alternativstrecke erfolgt	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Befahrung erfolgt ausschließlich durch Kleinbusse
Ortsbeirat Dotzheim	6.3	eine schon länger vom Ortsbeirat geforderte Entlastung des Ortskerns von Alt-Dotzheim erfolgt, indem eine der geplanten Metro-Linien über die Ludwig-Erhard-Str. Richtung Innenstadt geführt wird.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Fahrtenanzahl im Dotzheimer Ortskern bleibt gegenüber dem Status Quo im Basis- und Zielnetz unverändert (12 Abfahrten je Stunde und Richtung). In der Umsetzungsplanung wird in Abstimmung mit dem Ortsbeirat geprüft, ob eine der Metrobus-Linien aus dem Ortskern auf die Umgehungsstraße verlegt wird.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Ortsbeirat Dotzheim	6.4	mit dem Ortsbeirat alle Maßnahmen oder Änderungen des Liniennetzes, die den Ortsteil Dotzheim betreffen, nach Umstellung auf das Basisnetz vor einer Beschlussfassung zeitnah mit dem Ortsbeirat beraten werden. Zudem ist Voraussetzung, dass insbesondere bei Verkehrsführungen auf neuen Strecken, engen Straßen usw. auch eine unverzichtbare Bürgerbeteiligung erfolgt.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
Ortsbeirat Dotzheim	6.5	Busverkehr durch die Frauensteiner Str. soll erhalten bleiben (Basisnetz)	nicht umgesetzt	Eine Linienführung durch die Frauensteiner Straße ist aufgrund der Umwegigkeit nur für im Bereich Dotzheim endende Linien möglich. Mit der Verlängerung der Linie M3 zum Waldfriedhof ist eine Basiserschließung sichergestellt
Ortsbeirat Dotzheim	6.6	Die Anbindung des Langendellschlags wird lt. Rückmeldung der Gutachtenden als nicht notwendig erachtet – ist das so?	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Straße Langendellschlag kann durch die Taktverbesserung an der gleichnamigen Haltestelle besser erschlossen werden. Eine Linienführung über die Straße Langendellschlag ist umwegig und mit geringen Fahrgastpotenzialen verbunden. Eine Aufnahme in das Zielnetz ist prinzipiell möglich. Eine Aufnahme in das Zielnetz ist unter Berücksichtigung der Linienverläufe auf den Quartiersbuslinien 249 bzw. 276 zu prüfen.
Ortsbeirat Dotzheim	6.7	Bushaltestelle Jawlensky-Schule soll erhalten bleiben	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Haltestelle Alexej-von-Jawlensky-Schule soll als Umsteigehaltestelle auf die Ludwig-Erhard-Straße verlegt werden. Die Haltestelle ist unter dem Namen "Dotzheimer Berg" in Basis- und Zielnetz enthalten.
Ortsbeirat Erbenheim	7.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage zur Kenntnis. Der Ortsbeirat behält sich vor, im weiteren Verfahren Änderungen zu beantragen	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Frauenstein	8.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage SV 24-V-05-0018 zur Kenntnis und begrüßt, dass im Basisnetz eine direkte Verbindung der neuen Linie in die Innenstadt mit aufgenommen wurde.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Frauenstein	8.2	Aus Sicht des Ortsbeirates ist es zu begrüßen, wenn die im Zielnetz vorgesehene zweite Linie schon im Jahr 2027 realisiert wird. Zudem bittet der Ortsbeirat darum, die derzeit bestehende Taktung im Basis- und Zielnetz vorzusehen.	nicht umgesetzt	Die bisherige Taktung wird gemäß Zielkonzept nicht beibehalten. Es erfolgt im Rahmen der Zielnetzkonzeption eine Anpassung auf einen 30-Minuten-Takt auf der Linie 44, der in Zeiten starker Nachfrage auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Diese Zeiten umfassen voraussichtlich auch den Sonntag als Schwerpunkt des Freizeitverkehrs. Aufgrund der vergleichsweise geringen prognostizierten Nachfrage auf der Linie 63 ist deren Verlängerung nach Frauenstein nur von geringer Priorität. Eine Umsetzung im Jahr 2027 ist demnach nicht zu erwarten.
Ortsbeirat Heßloch	9.1	Die Sitzungsvorlage wird antragsgemäß beschlossen.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Igstadt	10.1	Der Ortsbeirat nimmt die Ausführungen von Herrn Dr. Hebsaker (Dez. V) zur Kenntnis.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Igstadt	10.2	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage 24-V-05-0018 zur Kenntnis.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Igstadt	10.3	Der Ortsbeirat hat noch Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche, die im Gespräch aufgekommen sind. Er wird diese innerhalb der Fraktionen abstimmen und dem Dezernat vorab einer Beschlussfassung im Dezember zur Verfügung stellen.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Klarenthal	11.1	Die Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Ortsbeirat weist jedoch auf die kommenden Probleme - die durch die neuen Linienführungen und die Errichtung zahlreicher neuer Haltestellen entstehen – hin: Z. B. schwieriger Begegnungsverkehr und Zufahrten, langwierige Verhandlungen mit privaten Eigentümern, falls die neuen Haltestellen nicht auf städt. Grundstücken errichtet werden können und die wegfallende Parkplätze	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die veränderten Linienführungen in Klarenthal werden im Rahmen der Maßnahmenumsetzung konkretisiert. Ziel aller Maßnahmen ist die Sicherstellung straßenraumverträglicher Lösungen.
Ortsbeirat Klarenthal	11.2	Der Magistrat wird gebeten, die Sitzungsvorlage dem Ortsbeirat in seiner Sitzung am 28. Januar 2025 vorzustellen und offene Fragen zu beantworten.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Kloppenheim	12.1	Der Ortsbeirat nimmt die Ziffern 1-8 zustimmend zur Kenntnis. Die Ziffern 9-12 werden wie vorliegend besprochen.	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Ortsbeirat Kloppenheim	12.2	Der Ortsbeirat weist auf die örtlichen Begebenheiten hin. Diese sollen bei der konkreten Planung dringend berücksichtigt werden. Die besondere Situation innerhalb der Stoßzeiten ist dem Ortsbeirat bewusst. Die Straßen in Kloppenheim sind sehr schmal, daher kommt es immer wieder zu Problemen mit Gelenkbussen, die sich im Ort begegnen. In der Stiegelstraße fahren Gelenkbusse auch beim ungestörten Vorwärtsfahren standardmäßig über den Gehweg. Das ist zum einen gefährlich für andere Verkehrsteilnehmer und zum anderen unnötig belastend für die Anwohner, wodurch auch das Ansehen und die Akzeptanz des ÖPNV in Mitleidenschaft gezogen werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Aufgrund der engen Straßenräume ist auf den durch Kloppenheim verkehrenden Linien 15 und 28 ausschließlich der Einsatz von Solobussen geplant. Eine Vermeidung von Begegnungsfällen innerhalb des Siedlungsbereichs ist Teil der betrieblichen Umsetzungsplanung und wird in dieser nach Möglichkeit berücksichtigt.
Ortsbeirat Kloppenheim	12.3	Es muss sichergestellt werden, dass die Fahrpläne den Bürgerinnen und Bürgern an allen Bushaltestellen zur Verfügung stehen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Fahrpläne sind als Teil der Mindestausstattung von Haltestellen in Kapitel 6.5.1 des Nahverkehrsplans definiert.
Ortsbeirat Medenbach	13.1	Vorabmitteilung des Ortsvorstehers vom 24.10.2024: Wir werden der Vorlage in unserer regulären Sitzung am 05.12.2024 mit der Ergänzung zustimmen, dass eine Anbindung an die Wallauer Spange gewährleistet sein muss. Dies ist mit den Ortsbeiratsmitgliedern vorab so per Mail abgestimmt worden. Diese erklärten sich, mit Ausnahme des Herrn Urban, welcher sich bislang noch nicht zurückgemeldet hat, einverstanden.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Mitte	14.1	Der Sitzungsvorlage „4: Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zugestimmt.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat MZ-Amöneburg	15.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage 24-V-05-0018, 4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, zur Kenntnis.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat MZ-Kastel	16.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage 24-V-05-0018 zustimmend zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.1	Der vorliegenden Sitzungsvorlage 24-V-05-0018 wird zugestimmt.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.2	Linie 43 als Ersatz für die Linie 33: Die Linienführung über die Biebricher Allee statt die Mainzer Straße wird als Verschlechterung gesehen, da Kostheim seine direkte Anbindung ans Berufsschulzentrum und Justizzentrum verliert. Im Entwurf werden demgegenüber die vermeintlichen Vorteile der Linienführung Biebricher Allee nicht konkretisiert. Da die Linie 43 nicht das Gewerbegebiet Petersweg bedient, entfällt auch hier die einzige Direktanbindung von Kostheim und der hier wohnenden ArbeitnehmerInnen. Kann hier der bisherige Linienverlauf beibehalten werden?	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Linie 43 ist als schnelle Direktverbindung zwischen Kostheim und der Wiesbadener Innenstadt sowie dem Hauptbahnhof konzipiert. Die Führung via Biebricher Allee wurde aus Kostheimer Sicht geplant, um an der Haltestelle Tannhäuserstr. eine große Vernetzung durch max. 1 Umstieg und ohne Umweg über die Innenstadt zu ermöglichen. Ab hier erreichen Fahrgäste aus Kostheim neben dem nahegelegenen Biebrich u.a. den Mainzer Norden, das Äppelallee-Center, Gräselberg, Sauerland oder Dotzheim. Zudem kann auf hier in Richtung Dichterviertel umgestiegen werden. Von der Haltestelle Theodor-Heuss-Ring ist zudem das Gymnasium Am Mosbacher Berg sowie der Sportpark Rheinhöhe fußläufig direkt zu erreichen. Das Berufsschulzentrum sowie das Justizzentrum werden nicht mehr umsteigefrei erreicht. Dafür kann allerdings an vier Haltestellen auf der Wiesbadener Landstraße auf die Linien M6/M7 umgestiegen werden, die zur Spitze alle 7,5 min. fahren werden. Die Vorteile bei der Erreichbarkeit von Zielen entlang der Biebricher Allee in Zusammenhang mit der Vernetzung dort verkehrender Linien wird daher höher gewichtet ggü. dem Wegfall der Direktverbindung, aber nach wie vor guten Erreichbarkeit von Zielen im Bereich Südost. Die Führung ist weiterhin im Zusammenhang mit dem Gesamtnetz zu sehen. So wurden in der Konzeption sogenannte Taktachsen entwickelt, bei denen sich Linien auf zentralen Korridoren vertaktet ergänzen und dann in unterschiedliche Richtungen verzweigen. Dies sind auf der Biebricher Allee die Linien 43 und 74 als Sprinterpärchen (zwei Halbstundentakte ergeben dort einen Viertelstundentakt) sowie die Linien M6 und M7 auf der Mainzer Str. in Südost (zwei Viertelstundentakte ergeben dort einen 7,5 min. Takt). Eine Änderung hätte weitreichende Folgen für die Netzentwicklung, da die Linien 43 und M7 mit ihren unterschiedlichen Takten nicht einfach tauschbar wären. Auf die Führung der Linie durch das Gewerbegebiet Petersweg wurde bewusst verzichtet. Dies ist auch Reaktion auf Anregungen aus dem Online-Melder, wo bemängelt wurde, dass die Linie 33 deutlich an Attraktivität verloren hätte, seit sie durch das Gebiet fährt, weil dies erheblichen Einfluss auf die Reisezeit hat. Die Linie 43 ist als Sprinter-Linie mit dem Grundsatz „schnell und direkt“ geplant und hat als wesentliche Aufgabe die Bereiche von Kastel und Kostheim abseits der S-Bahn an das Zentrums Wiesbaden anzubinden. Im Entwurf wurde deutlich bei den Produkten unterschieden, dass Erschließungsaufgaben, wie im Gewerbegebiet Petersweg notwendig, vom Stadtbuss übernommen werden und die Hauptprodukte Metrobus und Sprinterbus keine Schleifen und Stichfahrten fahren sollen, um deren Reisezeit als maßgebliches Kriterium der ÖPNV-Konkurrenzfähigkeit zum Pkw auf einem hohen Niveau zu halten. Von der Linie 43 kann an den Haltestellen Castellumstr. und Otto-Suhr-Ring auf die Linien 14 und

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.3	Die Linie 14 endet im Wohngebiet Krautgärten. Sie stellt die einzige direkte Verbindung nach Biebrich zum dort ansässigen Sozialleistungs- und Jobcenter, das auch für Kostheim zuständig ist, dar. Kann die Linie 14 bis Kostheim Bürgerhaus geführt werden?	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Verlängerung der Linie 14 ist möglich, wenn auch finanziell nicht kalkuliert. Die Verlängerung kostet Geld, was derzeit durch die Kalkulation des Basisnetzes (das ungefähr dem heutigen Aufwand entspricht) nicht abgebildet wird. Eine weitere Herausforderung bildet die begrenzten räumlichen Möglichkeiten im Raum Kostheim. Bereits bei der Online-Beteiligung wurde Sorge geäußert, zu viele Busverkehre im Bereich Winterstraße fahren zu lassen. Über die Linie 14 hinaus ist von Kostheim auch die neue Linie 10 bis Bunsenstr. in Richtung Jobcenter Biebrich nutzbar. Von dort kann in die Linie 17 umgestiegen werden mit direkter Haltestelle vor dem Jobcenter (Am Rheinbahnhof) oder es besteht ein Fußweg von 400 m, wenn an der Haltestelle Heppenheimer Straße ausgestiegen wird. Seitens der Landeshauptstadt Mainz bestehen Bestrebungen, die Linie 14 weiter in die Mainzer Innenstadt zu führen. Eine potenzieller Interessenkonflikt zwischen einer Führung nach Mainz bzw. nach Mainz-Kostheim wird im Rahmen der Umsetzungsplanung diskutiert.
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.4	Kann die Linie M7 ggf. über Kostheim geführt werden, um die direkte Anbindung an das Berufsschulzentrum und Justizzentrum in der Mainzer Straße zu erhalten?	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Verlängerung der M7 über Kostheim oder sogar bis Gustavsburg wurde von Anfang an geprüft und zuletzt zu Gunsten der ggü. der M7 schnelleren Sprinterlinie 43 nicht mehr weiterverfolgt. Eine Verlängerung der M7 nach Kostheim ist möglich, allerdings genau wie bei einer möglichen Verlängerung der Linie 14 finanziell nicht einkalkuliert. Allein eine Verlängerung der HVZ-Linie M7 des Basisnetzes würde je Werktag schätzungsweise 150-200 km bedeuten, für die aktuell keine Finanzierung vorhanden ist. Hinzu kommt die räumlich beengte Situation in Kostheim. Möglich wäre die Aufnahme eines Prüfauftrages, wie bei der Linie 43. Zu beachten ist, dass bei einer Verlängerung der M7 keine Kompensationsmöglichkeiten im Raum stehen (also Entfall anderer Verbindungen/Linien) und gleichzeitig es zu Überangeboten auf der Kostheimer Landstraße (bereits 6 Fahrten pro Stunde durch Linien 30, 56 und 58) oder Hochheimer Straße (bereits 4 Fahrten pro Stunde durch Linien 10 und 68) kommt. Aus Gründen der Netztransparenz sollen Linien, insbesondere die des Hauptnetzes, immer dieselben Endhaltestellen bedienen. Eine Verlängerung der M7 hätte somit auch 4 Fahrten pro Stunde und Richtung zur Folge.
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.5	Die Planung eines S-Bahn-Haltepunktes für Kostheim taucht im kommunalen Nahverkehrsplan nicht mehr auf. Lediglich als 2030+ - Planung des RMV. Warum wird das nicht in den kommunalen Nahverkehrsplan aufgenommen?	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Planung eines S-Bahn-Haltepunktes für Kostheim ist in Kapitel 9 des Nahverkehrsplans (Entwicklung des Schienenverkehrsangebots) enthalten (siehe S. 283f.) und wird aus gutachterlicher Sicht als wichtig für den Nahverkehr in Kostheim eingeschätzt. Kernaufgabe des kommunalen Nahverkehrsplans sind die kommunalen Busverkehre. Prüfung, Planung und Umsetzung obliegt dem RMV als Aufgabenträger für den SPNV. Die Stadt Wiesbaden kann hier nur ihren Wunsch nach Berücksichtigung dieser potenziellen Station gegenüber dem RMV deutlich machen, was mit der Aufnahme der Maßnahme geschehen ist. Aufgabe der Stadt Wiesbaden ist es nun, mit dem RMV die Gespräche fortzusetzen und von Seiten der Stadtplanung entsprechend mögliche Standorte zu identifizieren und für eine Entwicklung freizuhalten. Eine Realisierung wird innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans (ca. 5 Jahre) aufgrund der langen Planungslaufzeiten im Schienenverkehr als nicht realistisch gesehen.
Ortsbeirat MZ-Kostheim	17.6	Die Linienführung der Linie 30 ist auf dem Liniennetzplan bzgl. der Anbindung an die B40 falsch hinter der gepl. Haltestelle Pfandloch dargestellt. Die Straßeneinmündung hinter Dietsch-Brücke in die B40 liegt in Richtung Hochheim vor der gepl. Haltestelle Pfandloch.	umgesetzt	Der Liniennetzplan wurde entsprechend korrigiert.
Ortsbeirat Naurod	18.1	Die Magistratsvorlage zum Nahverkehrsplan wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Nordenstadt	19.1	Der Entwurf des Nahverkehrsplans wird abgelehnt. Es fehlt eine Anbindung an ein schnelles Angebot, z. B. Sprinterbus, insb. zum Hauptbahnhof.	zur Kenntnis genommen	Eine schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof besteht im Basisnetz mit der Linie 262, die für Nordenstadt die Funktion eines Sprinterbusses übernimmt. Die Linie M2 stellt eine direkte Verbindung in die Innenstadt her. Mit der Realisierung der Wallauer Spange und des Haltepunktes Wallau/Delkenheim ist der Hauptbahnhof über den SPNV am schnellsten zu erreichen.
Ortsbeirat Nordost	20.1	Der Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zugestimmt.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Nordost	20.2	Haltestelle Bornhofenweg in Walkmühle umbenennen	umgesetzt	Eine Umbenennung ist erfolgt
Ortsbeirat Rambach	21.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage zur Kenntnis.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Rambach	21.2	Der Ortsbeirat erwartet, dass das im Basisnetz beschriebene On-Demand-Angebot zur Vernetzung der östlichen Vororte und der Rostocker Straße in Bierstadt, auch tatsächlich mit der Einführung des Basisnetzes an den Start geht.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Umsetzung ist mit Umstellung auf das Basisnetz vorgesehen. Sofern diese aufgrund fehlender Fahrzeug- und Softwareverfügbarkeit nicht möglich ist, wird das Angebot durch zwei tangentielle Kleinbuslinien ersetzt.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Ortsbeirat Rheingauviertel	22.1	Die Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Schierstein	23.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage zur Kenntnis.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Sonnenberg	24.1	Der Ortsbeirat nimmt die Sitzungsvorlage zustimmend zur Kenntnis. Gleichzeitig verweist er auf seinen nachfolgenden Beschluss 0069.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Sonnenberg	24.2	direkte Verbindungen der Sonnenberger Linien ohne zeitaufwändige Umstiege in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof und zurück nach Sonnenberg	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine direkte Anbindung an die Innenstadt besteht mit den Linien 12 und 43 an der Haltestelle Friedrichstraße sowie mit der Linie 43 an den Haltestellen Dern'sches Gelände und Wilhelmstraße
Ortsbeirat Sonnenberg	24.3	bedarfsgerechte Taktung der Sonnenberger Linien	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Ein bedarfsgerechtes Angebot im gemeinsamen 15-Minuten-Takt (Linien 12 und 43) mit Verstärkerfahrten der Linie 43 am Morgen und Nachmittag ist gemäß Netzhierarchie und Qualitätsstandards sichergestellt
Ortsbeirat Sonnenberg	24.4	Anbindung der östlichen Vororte an den Hauptbahnhof ohne Umweg über die Innenstadt	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine entsprechende Anbindung erfolgt durch die Linien 28 und 43 sowie den SPNV auf der Ländchesbahn
Ortsbeirat Sonnenberg	24.5	bedarfsgerechter Einsatz der Nachtbuslinie (Nightliner)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Ein Nightliner-Angebot ist gemäß Kapitel 7.4 vorgesehen
Ortsbeirat Sonnenberg	24.6	durchgehender Einsatz von Gelenkbussen auf der jetzigen Linie 16, dann Linien 12 und 43 neu sowie im Übrigen Einsatz von Gelenkbussen zu Schulbeginn/ -ende auf allen Linien	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Auf der Linie 43 ist ein durchgehender Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen, auf der Linie 12 kommen bedarfsgerecht Solo- oder Gelenkbusse zum Einsatz
Ortsbeirat Sonnenberg	24.7	Stärkere Beachtung und Taktung des Schülerverkehrs und Wiederaufnahme einer Linie für die Schüler (ehemals Linie 2)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Es erfolgt eine Taktverdichtung der Linie 43 in der Morgenspitze, um der erhöhten Fahrgastnachfrage gerecht zu werden. Die Linie 12 übernimmt Fahrten zu den Schulen in Naurod. Zusätzliche Schülerverkehre sind nicht Teil des NVP-Basis- und Zielnetzes, sondern können bedarfsgerecht ergänzt werden
Ortsbeirat Sonnenberg	24.8	Berücksichtigungen von Festivitäten durch Sondereinsatzfahrten	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
Ortsbeirat Sonnenberg	24.9	Koordination mit den S-Bahn-Linien 1, 8 und 9 und dem Regionalverkehr, zeitnahe Evaluation und Nachsteuerung.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Vor dem Hintergrund hoher Taktichten zum Hauptbahnhof sind Umstiege auf den SPNV sichergestellt.
Ortsbeirat Sonnenberg	24.10	Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs u. a. in der Danziger Straße und Sonnenberger Straße dürfen auf keinen Fall zu einem Wegfall von Parkplätzen führen	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Umstellung auf 4 Abfahrten je Stunde und Richtung verringert die Anzahl der Begegnungsfälle Bus-Bus, wodurch größere Maßnahmen zur Neuordnung des Straßenraums vermieden werden können. In diesem Zusammenhang soll auch eine höhere Betriebsstabilität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots erreicht werden.
Ortsbeirat Sonnenberg	24.11	Heidestock und Sooderhang müssen dringend auch im Basisnetzplan eine Anbindung erfahren. Es fehlt nach wie vor die direkte Anbindung des Heidestocks an den HBF.	nicht umgesetzt	Eine Erschließung der Bereiche Sooderhang und Heidestock sind zum Teil nur mit Kleinbusfahrzeugen möglich, die zur Realisierung des Basisnetzes nicht in dafür ausreichender Anzahl vorhanden sein werden. Eine Erschließung beider Siedlungsgebiete durch ein gesondertes Kleinbusangebot wird gemäß Priorisierungsliste verfolgt.
Ortsbeirat Sonnenberg	24.12	Die Taktung der Sonnenberger Linien sollte so aufeinander abgestimmt sein, dass eine größtmögliche Verbindungshäufigkeit oder -frequenz zustande kommt	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine bestmögliche Vertaktung der Angebote ist angestrebt. Eine beispielhafte Gestaltung des Anschlussknotens Hofgartenplatz findet sich auf Seite 221
Ortsbeirat Sonnenberg	24.13	Die Anbindung an das Berufsschulzentrum in den frühen Morgenstunden sollte weiter gewährleistet werden	nicht umgesetzt	Die Verbindung zum Berufsschulzentrum ist durch die Linien 17 und 27 mit entsprechendem Umstieg in der Innenstadt oder am Hauptbahnhof hergestellt. Zusätzliche Verstärkerfahrten können bedarfsgerecht eingesetzt werden.
Ortsbeirat Sonnenberg	24.14	Die Wiedereinführung einer „Schulbus-Linie“ (ehemalige Linie 2) als Verstärkung der bestehenden Linien zur Bewältigung des Schülerverkehrs ist für den Ortsbeirat essentiell.	nicht umgesetzt	Anstelle einer Linie 2 sind zusätzliche Fahrten der Linie 43 vorgesehen.
Ortsbeirat Südost	25.1	Der Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 „4. Fortschreibung lokaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises“ wird zugestimmt.	zur Kenntnis genommen	
Ortsbeirat Südost	25.2	Der Ortsbeirat Südost hat über eine Zielvorstellung zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs im dichterviertel entschieden, die schrittweise umgesetzt werden soll (Variante K-2a.1). Davon sind auch die Fahrwege der Busse durch das Dichterviertel infolge von Einbahnstraßen und Straßensperren betroffen. Der Ortsbeirat bittet diese Zielvorstellung zu berücksichtigen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Der entsprechende Modalfilter ist in den Nahverkehrsplan in die Liniensteckbriefe der Linien 12, 22 und 23 aufgenommen. Die infrastrukturellen Vorrichtungen werden im Rahmen des Umsetzungsprozesses weiter konkretisiert.
Ortsbeirat Westend	26.1	Die Sitzungsvorlage Nr. 24-V-05-0018 wird zur Kenntnis genommen.	zur Kenntnis genommen	