

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Stadtplanungsamt	1.1	bevorstehende Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen berücksichtigen (detaillierte Erläuterung)	umgesetzt	Die Neuaufstellung wurde in den entsprechenden Textabschnitt in Kapitel 2.2.3 integriert
LHW Stadtplanungsamt	1.2	Das Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden (Teil A 2.2.5.): Aus unserer Sicht sollte das Ergebnis der Prüfung der Verkehrsmittel demzufolge vor allem hochleistungsfähige Verkehrssysteme, die die meisten Chancen für die Stadt Wiesbaden bieten und somit auch den größten Beitrag für eine Verbesserung der Verkehrssituation leisten können, hier in jedem Fall als zentrales Ergebnis des Mobilitätsleitbildes der LHW ergänzt werden	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.3	Wiesbaden auf dem Weg – Stadtplanung und Mobilität gemeinsam denken (Teil A 2.2.5.): Wir bitten Sie die Broschüre bzw. deren Beschreibung aus dem Nahverkehrsplan zu streichen. Die im NVP wiedergegebenen Inhalte sind nicht mehr aktuell.	umgesetzt	Die entsprechenden Textpassagen werden gestrichen
LHW Stadtplanungsamt	1.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ (Teil A 2.2.5.): Bitte korrigieren sie die genannte Bezeichnung: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+. Dies gilt für das gesamte Dokument. Unter dem Begriff ISEK wird in Wiesbaden nicht das Stadtentwicklungskonzept verstanden.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
LHW Stadtplanungsamt	1.5	Bitte im Bericht des NVP folgenden Satz austauschen: „Die im ISEK formulierten räumlichen Ziele sollen die Erarbeitung des FNP hinsichtlich der zukünftigen Siedlungsentwicklung und des Anschlusses an Verkehrsinfrastrukturen anleiten.“ Stattdessen: „Die im Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ festgelegten Schwerpunkte der künftigen Entwicklung Wiesbadens, die so genannten Impulsräume, bilden die großräumigen Betrachtungsschwerpunkte für eine mögliche Siedlungsentwicklung im Rahmen der Flächennutzungsplanung.“	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
LHW Stadtplanungsamt	1.6	Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 – VEP (Teil A 2.2.5.): Der Verkehrsentwicklungsplan 2030 wurde erst im Jahr 2020, nicht 2017, beschlossen (16. Juni 2020). Bitte das Ziel des Handlungskonzeptes des VEP ergänzen: Erhöhen des Modal Splits im Umweltverbund auf 65 % und CO2-Reduktion um -25 % gegenüber 2013. Zu diesen Zielen gehören im ÖPNV kurzfristige Maßnahmen des VEP wie die Ergänzungen im Buslinienetz (aktuell Zielnetz 2030 NVP), Berücksichtigung des ÖPNV bei Neu- und Umbauvorhaben und die Einrichtung von Busfahrstreifen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
LHW Stadtplanungsamt	1.7	Green City Masterplan (Teil A 2.2.5.): Bei den Plangrundlagen auf Seite 31 ff. bitte Ziele und wesentliche Aussagen des Green City Masterplans ergänzen: Laut Green City Master-Plan ist das Ziel für 2035, einen Anteil des ÖPNV von bis zu 25 % zu erreichen (Beschluss der STV Nr. 0320 vom 06.09.2018). Da Wiesbaden über kein kommunales Schienenverkehrsmittel verfügt und ein solches aktuell nicht geplant ist, wird u.a. für die Erarbeitung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Wiesbaden ein Wert von 22 % angenommen. Bitte im Bericht des NVP entsprechend ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.8	Klimaschutz (Teil A 2.2.5.): Bei den Plangrundlagen auf Seite 31 ff. sollten der Beschluss zum Klimanotstand und zum Integrierten Klimaschutzkonzept aufgeführt werden: Die Stadtverordnetenversammlung hat am 17.05.2023 den Beschluss zum Klimanotstand vom 27.09.2019 bekräftigt und die darauf aufbauenden Beschlüsse, insbesondere Beschluss Nr. 0293 (Kommunales Klimaschutz wirksam vorantreiben) bestätigt, sowie die Notwendigkeit - angesichts der durch den Klimawandel ausgelösten und sich rasant beschleunigenden existentiellen Bedrohung der Menschheit - die Wiesbadener Klimaschutzziele nachzuschärfen. (detaillierte Erläuterung der Inhalte)	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.9	Seite 26 NVP: Am östlichen Rand des Darmstädter Stadtgebiets soll im Rahmen dieses Projekts ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet werden. Wir bitten um Korrektur: ... des Wiesbadener Stadtgebiets ...	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
LHW Stadtplanungsamt	1.10	Seite 26 des NVP: Die Umsetzungsbilanz des vorhergehenden Nahverkehrsplans zeigt, dass die Maßnahmen weitestgehend umgesetzt wurden. Diese Aussage kann nicht nachvollzogen werden. Die Liste auf den Seiten davor zeigt ein anderes Bild.	nicht umgesetzt	Eine Umsetzung der angestrebten Maßnahmen ist zum Teil erfolgt. Insbesondere bedeutende und vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Entwicklung maßgeblichen Maßnahmen wurden überwiegend umgesetzt. Es ist zu beachten, dass aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen nicht alle Maßnahmen weiterhin einer Umsetzung bedürfen.
LHW Stadtplanungsamt	1.11	Seite 31 NVP: Das Mobilitätsleitbild wurde vom Stadtrat beschlossen. Stattdessen ... von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
LHW Stadtplanungsamt	1.12	Seite 78 NVP: „Wie in vergleichbaren deutschen Kommunen ist beim Blick auf das Mobilitätsverhalten die ausgeprägte Dominanz des MIVs feststellbar.“ Allerdings ist Wiesbaden die einzige Landeshauptstadt ohne Straßenbahn- bzw. ohne Planung einer Straßenbahn. Bitte ordnen Sie Wiesbaden im Vergleich zu anderen Städten ein und ergänzen dies im Entwurf des Nahverkehrsplans.	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt. Eine Analyse des Modal Splits im Städtevergleich ist nicht Teil der Aufgabenstellung des Nahverkehrsplans.
LHW Stadtplanungsamt	1.13	Seite 82 NVP: „... wird für die Analyse der Soll-Fahrplan inkl. der Linien 35 und 36 angenommen“. Wir bitten um Darstellung, wie die Verbindung der östlichen Vororte ersatzweise erfolgt.	nicht umgesetzt	Die Anmerkung ist inhaltlich nicht eindeutig bestimmbar. Die betreffende Textpassage beschreibt den Angebotsumfang, der als Vergleichswert für die Betriebsleistung herangezogen wird. Es sind keine analytischen oder konzeptionellen Aussagen enthalten.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Stadtplanungsamt	1.14	Seite 117 NVP: Der Satz kann nicht nachvollzogen werden: „Die Erschließungsqualität im ÖPNV in der Landeshauptstadt ist bereits sehr hoch, soll jedoch ...“ Im Vergleich zu welchen Städten? Bitte ergänzen Sie einen Vergleich zu anderen Städten im Entwurf des Nahverkehrsplans.	nicht umgesetzt	Eine Analyse der ÖPNV-Angebotsqualität im Städtevergleich ist nicht Teil der Aufgabenstellung des Nahverkehrsplans. Eine vergleichende Untersuchung findet sich beispielsweise im aufgestellten Ranking des beauftragten Gutachterbüros ioki: <a href="https://plan.ioki.com/rangliste-staedte-nahverkehr-qualitaet-ranking">https://plan.ioki.com/rangliste-staedte-nahverkehr-qualitaet-ranking</a>
LHW Stadtplanungsamt	1.15	Verknüpfung Bus, Bahn, Radverkehr / Ausbau des Stadt-Umland-Verkehrs (Teil B 6 + 7): Wir bitten darum, die geplanten Vorhaben der Schienenerschließung nicht nur zu nennen, sondern mit Blick auf den Zielhorizont des Nahverkehrsplanes bis 2030 auch eine grobe zeitliche Einordnung vorzunehmen und die Wahrscheinlichkeit einer Realisierung konkret aufzuzeigen. (Nennung mehrerer Textstellen, detaillierter Erläuterung)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine zeitliche und prozesshafte Einordnung ist vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen nicht mit ausreichender Sicherheit vorzunehmen. Die konkrete Umsetzungsplanung erfolgt unter den Vorgaben der Deutschen Bahn, der Verkehrsbehörden und ggf. der zuständigen Aufgabenträger(verbünde), in diesem Fall durch den RMV.
LHW Stadtplanungsamt	1.16	Schülerverkehr (Teil B 7.5.3): Im Bericht des NVP wird dargestellt, dass durch „das Zielkonzept 2030 [...] ein Großteil der Schülerverkehre in den Linienbetrieb integriert werden.“ Aus unserer Sicht sollte bereits im Basisnetz eine anforderungsgerechte Schülerbeförderung angestrebt werden um MIV-Verkehre u.a. in Verbindung mit Hol- und Bringverkehren zu vermeiden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Das Basisnetz enthält als erste Umsetzungsstufe des Zielkonzepts 2030 bereits zahlreiche Verbesserungen für den Schülerverkehr. So sind sämtliche Schulstandorte regelmäßig und auch außerhalb der Nachfrageschwerpunkte des Schülerverkehrs durch ÖPNV-Angebote erschlossen. Neue Linienverbindungen, insb. die bereits im Basisnetz enthaltenen Linien 16, 19 und 22 können Schulverkehrsströme aufnehmen und somit gesonderte Schülerfahrten im Sinne einer höheren Angebotseffizienz verringern. Die beschriebenen E-Fahrten im Schülerverkehr sind bereits Teil des Basisnetzes.
LHW Stadtplanungsamt	1.17	Verlegung des Bahnhofs Biebrich: Das sich aktuell in Fertigstellung befindende Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept zum Experimentierraum Bahnhofs.Quartier Biebrich (Beschlussfassung der STVV im Jahr 2025 angestrebt) sieht keine Verlagerung des Bahnsteiges am Bahnhof Biebrich Richtung Biebricher Allee vor. Ziel ist die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges im Zuge der Realisierung der Maßnahme M10 „Fortsetzung Hagenauer Straße /Erich-Ollenhauer-Straße“ aus dem Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030. Zur Idee der im NVP dargestellten Verlegung der Bahngleise müsste unbedingt der sehr langfristige Zielhorizont einer solchen Maßnahme, zu der es aktuell keine Abstimmungen mit der Deutschen Bahn gibt, ergänzt werden. Wir bitten die Inhalte des ämterübergreifend erarbeiteten integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes (IEHK) (befindet sich aktuell in der Finalisierung) zu übernehmen und diesen Textabschnitt zu überarbeiten.	umgesetzt	Die Formulierung wurde im Kapitel 9.1.3 (Standort des Bahnhofs Biebrich) ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.18	Haltepunkt Mainz-Kostheim Auf Seite 282 des NVP wird eine Erweiterung des SNP-Angebots durch einen neuen S-Bahn-Haltepunkt Mainz-Kostheim vorgeschlagen. Eine verbesserte Erschließung der umliegenden Quartiere ist auch aus Sicht der Stadtplanung sehr sinnvoll. Neben den im NVP beschriebenen bahnbetrieblichen Herausforderungen, ist aber die räumliche Situation sehr beengt und eine Realisierung eines Haltepunkts an der bestehenden Bahntrasse erscheint daher wenig realistisch. Dies sollte klar im Nahverkehrsplan beschrieben werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall des Haltepunkts Mainz-Kostheim ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
LHW Stadtplanungsamt	1.19	Hochwertiges ÖPNV-System (Teil B 9.3.): Auf Seite 287 des NVP wird erklärt, dass in „Wiesbaden [...] zuletzt mit der sogenannten Citybahn die Realisierung eines schienengebundenen Nahverkehrssystems durch die Bevölkerung abgelehnt“ wurde. Abgelehnt wurde aber lediglich eine bestimmte Streckenführung bzw. Stammstrecke, nicht eine schienengebundene Lösung generell. Seit dem Bürgerentscheid wurde keine vergleichbar leistungsfähige Alternative zu einer Schienenerschließung gefunden, die die vorhandenen und sich zukünftig noch verstärkenden Verkehrsprobleme der Stadt wirksam angehen könnte. Bitte korrigieren Sie dies im Bericht des NVP.	umgesetzt	Die Formulierung wurde entsprechend angepasst.
LHW Stadtplanungsamt	1.20	Voraussetzungen für die Beschleunigung des Busverkehrs (Teil B 7.6.3.)Metropolis: (... Erläuterung von Textstellen ...) Unklar bleibt jedoch, unter welchen Bedingungen der Metropolis mit einem schienengebundenen Fahrzeug vergleichbar ist. Im NVP wird außerdem nicht dargelegt, was es für die Qualität des Metrobusses bedeutet, wenn erforderliche Maßnahmen nicht erfolgen. Auch aus Sicht des Stadtplanungsamtes ist „eine eindeutige politische Absicherung einer grundsätzlichen Signalfolge, die den ÖPNV priorisiert gegenüber allen restlichen Verkehren“ notwendig (Seite 236 NVP). Wir bitten die zeitnahe Realisierung geeigneter Maßnahmen im Straßennetz in die Sitzungsvorlage aufzunehmen und im Bericht des NVP darzulegen, welche Folgen ohne diese Maßnahmen drohen.	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt. Der Nahverkehrsplan beschreibt als Rahmenplan einen konzeptionellen Zielzustand des ÖPNV. Auf dem Nahverkehrsplan aufbauende umsetzungsbezogene Inhalte und Maßnahmen sind Teil der Umsetzungsplanung und werden nach Beschluss gesondert diskutiert und beschlossen.
LHW Stadtplanungsamt	1.21	Neuer Betriebshof (Teil B 7.6.4.): „In der Stadt Wiesbaden ist ein Bedarf an zusätzlichen Abstellflächen gegenüber denen des Status-Quo erkennbar“ (Seite 237 NVP). Der „Bau eines neuen Betriebshofs für die zusätzlichen Fahrzeuge [ist] zukünftig unumgänglich“. Nicht dargestellt werden mögliche Abhängigkeiten und der Zeithorizont. Es braucht einen klaren Auftrag für den Bau eines zweiten Betriebshofes im Zusammenhang mit der Umsetzung des Zielnetzes sowie zukünftigen Erschließungsaufgaben (u. a. BKA und Stadtquartier Ostfeld). Dieser ist aktuell nicht in den Beschlusspunkten der Sitzungsvorlage genannt und sollte dementsprechend ergänzt werden.	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt. Der Nahverkehrsplan beschreibt als Rahmenplan einen konzeptionellen Zielzustand des ÖPNV. Auf dem Nahverkehrsplan aufbauende umsetzungsbezogene Inhalte und Maßnahmen sind Teil der Umsetzungsplanung und werden nach Beschluss gesondert diskutiert und beschlossen.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Stadtplanungsamt	1.22	Erhöhung ÖPNV-Anteil im Modal Split / Verlagerung vom MIV zum ÖPNV (Teil B 8.4): „Die Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage im Wiesbadener Binnen- und Gesamtverkehr ist ein eingangs zum Projekt des Nahverkehrsplans formuliertes Ziel“ (Seite 250 NVP). Wir befürworten dieses Ziel und auch, dass der ÖPNV konkurrenzfähig zum MIV werden soll (Seite 118 NVP). Insbesondere da der Umweltverbund in Wiesbaden, im Gegensatz zu Mainz beispielsweise, aktuell nur einen Anteil von ca. 50 % im Binnenverkehr und ca. 43 % im Gesamtverkehr hat. Allerdings wird dieses Ziel insbesondere mit dem Basisnetz nicht erreicht, da nur eine geringe Veränderung des Modal Split prognostiziert wird (Seite 265 NVP). Wir bitten darum die Notwendigkeit der Umsetzung des Zielnetzes im Bericht des NVP noch besser herauszuarbeiten und die Umsetzung durch Beschlussvorschlag mit dem zu erreichenden Zieljahr 2030 in der Sitzungsvorlage zu sichern.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Formulierung wurde ergänzt. Der Nahverkehrsplan beschreibt als Rahmenplan einen konzeptionellen Zielzustand des ÖPNV. Auf dem Nahverkehrsplan aufbauende umsetzungsbezogene Inhalte und Maßnahmen sind Teil der Umsetzungsplanung und werden nach Beschluss gesondert diskutiert und beschlossen. In diesem Zusammenhang ist auch die zeitliche Abfolge und der Zielhorizont einzelner Maßnahmen und Netzzustände festzulegen.
LHW Stadtplanungsamt	1.23	Auf Seite 250 wird auf eine falsche Abbildung (Abb. 128 statt 129 + 130) verwiesen. Die Abbildung 137 zum Thema Modal Split ist falsch beschriftet – Binnenverkehr statt Gesamtverkehr	umgesetzt	Die Abbildung wurde angepasst.
LHW Stadtplanungsamt	1.24	Verbindungsqualität - Reisezeiten und Reisezeitvergleiche (Teil B 8.4.): Wir bitten darum das Reisezeitverhältnis für das Basisnetz im Bericht des NVP zu ergänzen. Wir gehen davon aus, dass mit dem Basisnetz kein konkurrenzfähiges Reisezeitverhältnis erreicht werden kann. Bitte stellen Sie die Ergebnisse transparent dar.	umgesetzt	Die Ergebnisse zur Verbindungsqualität im Basisnetz wurden noch einmal ausführlicher dargelegt. Grundsätzlich kann bereits durch die Netzumstellung auf das Basisnetz eine deutliche Verbesserung in der Verbindungsqualität erreicht werden.
LHW Stadtplanungsamt	1.25	Einsatzmöglichkeiten urbaner Seilbahnsysteme (Teil B 9.2.): Mit dem vorliegenden Beschluss Nr. 0001 vom 04.06.2024 der Kommission Ostfeld wird für eine schienengebundene Erschließung des Stadtquartiers und des neuen BKA-Standortes im nächsten Schritt eine Straßenbahn- und die reine Buserschließung untersucht. Das Stadtplanungsamt teilt nicht die Einschätzung, dass es von besonderem Interesse für die genannte Erschließung sein kann, zukünftig das Siedlungserweiterungsprojekt Ostfeld über eine Seilbahn an den Bahnhof Wiesbaden-Ost anzubinden. Dies wird die Maßgaben der Regionalversammlung nach unserer Einschätzung nicht erfüllen. Der Einsatz einer urbanen Seilbahn könnte maximal ergänzend, ggfls. zu Anbindung des urbanen Stadtquartiers an den Bahnhof Wiesbaden-Ost geprüft werden und ergänzend zu einem funktionierenden, attraktiven, bereits über die Schiene angebotenen neuen Stadtteils mit 10.000 Menschen hinzukommen. Wir bitten Sie dies im Bericht zum Nahverkehrsplan zu korrigieren bzw. aufzunehmen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.26	Erweiterung des Linienangebots (Teil B 9.4.) -Vororte Die Vororte, sollten zu den Nachtzeiten mehrmals pro Nacht mit dem ÖPNV erreicht werden können. Gegebenenfalls ist durch ein zusätzliches Angebot eine Taktverdichtung möglich. Eine Optimierung des Linienangebots ist hinsichtlich der Anbindung der Bahnhaltepunkte in den östlichen Vororten (Erbenheim – Auringen/Medenbach – Igstadt) anzustreben, um eine Erhöhung der Synergieeffekte zwischen den Verkehrsarten Bahn und Bus zu erreichen. Dies resultiert auch daraus, dass eine Wohnbauflächenentwicklung vorrangig an den Bahnhaltepunkten stattfinden soll. Allgemein sollte die Anbindung der östlichen Vororte, wie im Zielnetz dargestellt, entwickelt werden, um auch eine Verkehrswende in den östlichen Vororten voranzutreiben.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Stadtplanungsamt	1.27	Erweiterung des Linienangebots (Teil B 9.4.) - BKA Bitte die Inhalte zum BKA von Teil B 9.5 hierher verschieben und den Bericht um folgende Inhalte ergänzen: Das Bundeskriminalamt hat ein großes Interesse an einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung des neuen Behördenstandortes, um Anreize dafür zu schaffen, Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen. Die Schaffung des Baurechts und ein unmittelbarer Baubeginn ist für 2027/28 angestrebt. Aus diesem Grund ist dem BKA daran gelegen, dass der neue Bahnhaltepunkt Erbenheim-West (BKA) an der Ländchesbahn und eine zentrale Busanbindung mit Vorliegen des Baurechts zeitlich zusammenfällt. Darüber hinaus sind die Sicherheitsbelange des BKA mit der ÖPNV-Bedienung in Einklang zu bringen. Hierzu wünscht sich das BKA keinen externen stehenden Verkehr in unmittelbarer Nähe des Standorts, d. h. keine Endhaltestelle mit eventuell anfallenden Pausenzeiten.	teilweise umgesetzt	Mit einer frühestmöglichen Umsetzung des Basisnetz im Sommer 2026 besteht noch keine Möglichkeit, den BKA-Standort im Rahmen der Liniennetzumstellung zu berücksichtigen. Ein Anschluss des BKA-Campus ist mit Fertigstellung unmittelbar durch die Linie 44 vorgesehen. Dabei besteht keinerlei Abhängigkeit zur angestrebten Umsetzung des vollständigen Zielnetzes.  Es wird angestrebt, in Abhängigkeit der Gebietserschließung Endhaltestellen am BKA-Standort zu vermeiden. Der Bericht und der Liniennetzplan wurden dementsprechend angepasst. Um eine Endhaltestelle am BKA-Campus zu vermeiden, ist es notwendig, städtebauliche und verkehrsbezogene Planungen darauf auszurichten, eine Durchlässigkeit des Areals in Richtung Süden sicherzustellen.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Stadtplanungsamt	1.28	<p>Erweiterung des Linienangebots (Teil B 9.4.) - Rhein-Main-Ufer</p> <p>Das Rhein.Main.Ufer-Konzept (RMUK) formuliert als Entwicklungsziel die „Verbesserung der Erreichbarkeit und Stärkung des ÖPNV entlang des Rhein und Mains“. Im Konzept wird eine mäßige bis schlechte fußläufige Erreichbarkeit des Ufers von bestehenden Haltestellen aus nachgewiesen. Sowohl das sog. Basisnetz als auch das Zielnetz führen zu keiner erkennbaren Verbesserung dieser Situation. Eine lineare Verbindung entlang des Ufers (ggf. mit Umstieg in Biebrich) ist aus den Entwürfen zum NVP aus dem September 2023 noch zu entnehmen, entfällt aber vollständig in den vorliegenden Konzepten.</p> <p>Das Rhein- und Mainufer ist für Wiesbaden (und Umgebung) ein bedeutender Freizeit- und Erholungsbereich. Eine Nutzung der Freizeitbereiche alleine durch den MIV ist erheblich durch eine geringe Verfügbarkeit von Stellplätzen in den Ortslagen eingeschränkt. Ein verbessertes ÖPNV -Angebot könnte, sofern dauerhaft angelegt, zu einer stärkeren Frequentierung auch für Freizeitaktivitäten außerhalb der werktäglichen Stoßzeiten führen. Alle attraktiven Orte am Ufer können nach der vorliegenden Planung nur sternförmig, teilweise mit größeren Umwegen von der Innenstadt erreicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Der Schiersteiner Hafen ist mit keiner Direktanbindung an die Innenstadt gedacht, für den Weg dorthin ist ein Umweg über die westlichen Ortsteile erforderlich.</li> <li>•Der im Liniennetzplan dargestellte P&amp;R Platz unter der Schiersteiner Brücke erhält keine (angemessene) Linienführung zur Innenstadt, eine Entlastung des MIV ist dadurch nicht zu erwarten.</li> <li>•Das Biebricher Ufer ist über den ÖPNV an die Innenstadt gut angebunden, eine Weiterführung findet aber nur in Richtung der westlichen Gewerbegebiete statt, fußläufige Haltepunkte in Ufernähe, die von einer engeren Linientaktung bedient werden, fehlen. Der Lückenschluss nach AKK findet im Wesentlichen über die Kasteler und Wiesbadener Straße statt.</li> <li>•Im Entwurf 09.2023 war noch eine Metrobuslinie vom Biebricher Ufer in Richtung Gustavsburg enthalten. Diese ist ersatzlos entfallen, die ufernahe Anbindung endet von Westen kommend an der Kaiserbrücke, die jetzt dort geplante Linie 14 wurde vom Ufer abknickend in Richtung Krautgärten verlängert.</li> </ul> <p>Eine verbesserte Anbindung des Ufers ist nicht erkennbar, die Innenstadt ist nur sternförmig an Biebrich und Kastel angebunden, Schierstein ist nur indirekt zu erreichen. Mit einer dem Entwurf von 2023 ähnlichen Linienführung unter möglichst direkter Verbindung von Schiersteiner Hafen – Biebricher Rheinufer – Kasteler Hochkreisel und Kostheimer Mainbrücke könnte dieser Situation begegnet und der ÖPNV auch für die Freizeitverkehre interessanter werden.</p>	teilweise umgesetzt	<p>Die Erschließung des Rheinufers wurde durch zusätzliche und regelmäßig verkehrende Angebote gestärkt. Eine Direktverbindung vom Schiersteiner Hafen in die Innenstadt über Saarstraße und Schiersteiner Straße erfolgt nicht, ist allerdings bei kurzem Fußweg zur Haltestelle Reichsapfelstraße bzw. Zeilstraße möglich. Dies wird als ausreichend bewertet, da eine umsteigefreie Fahrtverbindung in die Innenstadt auch von der Haltestelle Schierstein Hafen sichergestellt wird.</p> <p>Die Lage des P+R-Platzes Schiersteiner Brücke ermöglicht keine direkte Erschließung durch Linien, die eine schnelle Direktverbindung in die Innenstadt herstellen. Zahlreiche Arbeitsplatzschwerpunkte sind dennoch durch die Linie 11 erschlossen. Es ist zudem anzumerken, dass der P+R Schiersteiner Brücke vorwiegend zur intermodalen Erreichbarkeit von Stadtteilen entlang der Rheinschiene dienen soll. Die relevanten Achsen im Busverkehr sind dafür mit attraktiven Taktangeboten ausgestattet.</p> <p>Eine Erreichbarkeit des Rheinufers ist durch die Uferlinien 9 und 10 deutlich verbessert worden. Beide Linien sind insbesondere darauf ausgerichtet, Zielorte am Rhein mit weiteren Netzknoten (Bf. Schierstein, Bf. Wiesbaden Ost, Mainz Hbf) zu verknüpfen. Vor dem Hintergrund unterschiedlicher nachfragesituationen entlang des Rheins sind nicht alle Teilgebiete gleichermaßen zu erschließen. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen Kalle, Chemie-Werke Albert und Niederfeldstraße.</p> <p>Die Erreichbarkeit von Zielorten am Rhein aus der Innenstadt ist durch zahlreiche Verbindungen (M1, M3, M4, M6, M7, 11, 17, 22, 43, 45, 74) sichergestellt.</p> <p>Die Verbindung von Verbindungen in Richtung Gustavsburg ist wünschenswert und als Prüfauftrag im NVP hinterlegt, scheitert derzeit allerdings an fehlenden Wendemöglichkeiten.</p>
LHW Stadtplanungsamt	1.29	<p>Bewertung zukünftiger Erschließungsaufgaben (Teil B 9.5.)</p> <p>Stadtquartier Ostfeld</p> <p>Bitte den Bericht des NVP um folgende Inhalte nach dem ersten Textabschnitt (Seite 299 des NVP) ergänzen:</p> <p>Als wesentliche Qualitätsziele im Bereich Mobilität ist die Schaffung eines möglichst autoarmen Stadtteils vorgesehen, der zur leistungsfähigen Anbindung mit dem ÖPNV über eine Schienenanbindung und ergänzende Busanbindungen verfügt. Auf regionaler Ebene wurde die in 2021 beehrte und von der RVS bestätigte Zielabweichung der LH Wiesbaden um die Maßgabe der Schaffung einer Schienenanbindung für das Stadtquartier und den Behördenstandort BKA ergänzt. Bereits im Jahr 2020 hatte die STVV der LH Wiesbaden selbst die Schaffung einer Schienenanbindung in die Qualitätsziele des Satzungsbeschlusses für die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches aufgenommen. Die Entwicklung des urbanen Stadtquartiers erfolgt auf Grundlage des vorläufigen Zeitplanes in Bauabschnitten im Zeitraum von etwa 2030 – 2037. Die Anpassung des ÖPNV-Angebotes auf die Fertigstellung der Gebäude/Bezugsfähigkeit ist zu berücksichtigen. Die Machbarkeit einer leistungsfähigen und förderfähigen Schienenanbindung wird derzeit geprüft. Deren Ergebnisse sind die Fortschreibung des NVP aufzunehmen und die ergänzende Buserschließung auf das Schienenangebot abzustimmen.</p>	umgesetzt	Die Inhalte wurden in den betreffenden Abschnitt aufgenommen
LHW Stadtplanungsamt	1.30	<p>Bewertung zukünftiger Erschließungsaufgaben (Teil B 9.5.) BKA</p> <p>Wir rechnen mit dem Vorliegen des Baurechts bis 2027/28, daher bitten wir den Punkt in den Teil B 9.4 Erweiterung des Linienangebots aufzunehmen. Der Bus-Haltpunkt BKA muss außerdem im Basisnetz geschaffen werden.</p>	nicht umgesetzt	Mit einer frühestmöglichen Umsetzung des Basisnetz im Sommer 2026 besteht noch keine Möglichkeit, den BKA-Standort im Rahmen der Liniennetzumstellung zu berücksichtigen. Ein Anschluss des BKA-Campus ist mit Fertigstellung unmittelbar durch die Linie 44 vorgesehen. Dabei besteht keinerlei Abhängigkeit zur angestrebten Umsetzung des vollständigen Zielnetzes.
LHW Stadtplanungsamt	1.31	<p>Bewertung zukünftiger Erschließungsaufgaben (Teil B 9.5.) Impulsräume des Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+</p> <p>Bitte den Bericht des NVP ergänzen:</p> <p>Im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans 2040 wird das Stadtgebiet auf weitere Siedlungsflächenpotenziale untersucht.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt.
LHW Stadtplanungsamt	1.32	<p>Im Basisnetz sind der neue Haltepunkt des BKA Erbenheim-West (BKA) (Beginn 1. Bauabschnitt BKA voraussichtlich 2028) und der Haltepunkt an der Wallauer Spange (derzeitige Planungen sehen eine Inbetriebnahme ab Ende 2028 vor) nicht enthalten. Wir bitten unter Berücksichtigung der genannten Zeitpläne und des Zielhorizonts des NVP bis 2030, die genannten Haltpunkte ebenfalls in das Basisnetz zu integrieren bzw. das Zielnetz von Anfang an für diese Haltpunkte und die notwendigen Busverbindungen anzustreben.</p>	nicht umgesetzt	Mit einer frühestmöglichen Umsetzung des Basisnetz im Sommer 2026 besteht noch keine Möglichkeit, den BKA-Standort sowie den geplanten Haltepunkt an der Ländchesbahn im Rahmen der Liniennetzumstellung zu berücksichtigen. Ein Anschluss des BKA-Campus ist mit Fertigstellung unmittelbar durch die Ländchesbahn vorgesehen. Dabei besteht keinerlei Abhängigkeit zur angestrebten Umsetzung des vollständigen Zielnetzes.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Stadtplanungsamt	1.33	Die Busverkehr-Ostlinien Nr. 35 und 36 bzw. vergleichbare Linienführungen, die aus Kostengründen gestrichen wurden, sind vor dem Hintergrund der Schaffung attraktiver Alternativen zum MIV wieder aufzunehmen. Eine Verbindung der östlichen Vororte ohne Fahrt über die Innenstadt trägt zur Attraktivität einer schnellen Busverbindung bei. Diese Linie ist im Basisnetz darzustellen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Verknüpfung der östlichen Vororte ist durch das flexible On-Demand-Angebot in hoher Qualität sichergestellt.
Handwerkskammer	2.1	Wir begrüßen, dass die Nahverkehrspläne überarbeitet und an die neuen vorherrschenden Verkehrssituationen angepasst werden.	zur Kenntnis genommen	
Handwerkskammer	2.2	Handwerk, Mitarbeitenden und Auszubildenden sind auf einen effizienten ÖPNV angewiesen. Daher sind Verbindungsqualität, Pünktlichkeit und Bedienungsfrequenz von höchster Bedeutung, sowie Anbindung an den ländlichen Raum und die Nebennetze.	zur Kenntnis genommen	
Handwerkskammer	2.3	Betriebs- und Ausbildungsstandorte sollten in allen Netztypen gut erreichbar sein.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Anbindung von Ausbildungsstandorten und Arbeitsplatzschwerpunkten ist mit besonderer Aufmerksamkeit erfolgt, siehe auch Kapitel 8.5.
Handwerkskammer	2.4	Ausreichende Bedienung zu allen Verkehrszeiten. Ausbau des Basisnetzes nicht zulasten des Neben- und Ergänzungsnetzes.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Das Basisnetz stellt eine ausreichende Bedienung gemäß der formulierten Qualitätsanforderungen sicher. Diese umfassen auch zahlreiche Angebote des Neben- und Ergänzungsnetzes gemäß Achsenkonzept
ESWE	3.1	... Die Analyse des Bestandsnetzes kommt somit zu dem Ergebnis, dass mit dem neuen Lokalen Nahverkehrsplan drei zentrale Problemstellungen bearbeitet werden müssen: 1.) fehlende Netzhierarchie und die Notwendigkeit, das Angebot klarer zu strukturieren 2.) Staubbildungen und Verspätungsanfälligkeit auf den Hauptachsen 3.) Stärkung von Tangential- und Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen	zur Kenntnis genommen	
ESWE	3.2	ESWE Verkehr hält eine frühestmögliche Umsetzung eines Basisnetzes im Sommer 2026 für äußerst ambitioniert und plädiert daher für eine realistischere Einschätzung mit einer frühestmöglichen Umsetzung im Sommer 2027. Die angedachte flexible Skalierung des Netzes in den Folgejahren ist sinnvoll, jedoch sollte sich nach Netzumstellung zunächst eine erste Phase der Konsolidierung einstellen, bevor die kontinuierliche Ausweitung des Angebotes fortgesetzt wird. Die Fortsetzung der Maßnahmenumsetzung hin zu einem Zielnetz sollte dann im Rahmen finanzieller und personeller Möglichkeiten mittel- bis langfristig angestrebt werden. Dabei hält ESWE Verkehr es für begrüßenswert, in möglichst zielorientierter, partnerschaftlicher Umgebung mit anderen zu beteiligenden Akteuren (Ämter der Stadtverwaltung, Verbände, Verkehrsunternehmen) zu arbeiten und wo immer sich Synergien ergeben, diese auch effektiv zu nutzen.	zur Kenntnis genommen	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.1	ESWE soll einen Abstimmungstermin zu Planungen auf dem Mainzer Stadtgebiet festlegen. Zeitraum des Termins bis spätestens zu der ersten Woche 02/24	zur Kenntnis genommen	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.2	Grundsätzliche Kompatibilität der Fortschreibungen beider NVP Wiesbaden und Mainz abstimmen	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.3	Abstimmung eines zum MVG-Angebot kompatiblen Takts	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.4	Abstimmung zu Linienführungsdetails (z.B. Flächenverfügbarkeit Endhaltestelle Hbf Mainz)	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.5	Finale Abstimmung zu MVG-Überlegungen zum AKK-Gebiet (im Entwurf nicht enthalten)	zur Kenntnis genommen	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.6	Abstimmung durchgängiger und durchlässiger Sharing-Systeme (u.a. Rad- und Carsharing sowie künftige On-Demand Angebote) im Verkehrsgebiet von Mainz und Wiesbaden sowie insbesondere im AKK-Gebiet	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Durchlässige Sharing-Systeme werden bereits angeboten und sind in Zukunft weiterhin anzubieten und zu erweitern. Bezüglich vorgesehener On-Demand-Angebote entlang der Rheinschiene ist eine Kooperation ausdrücklich erwünscht. Die entsprechende Formulierung wurde angepasst.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.7	Berücksichtigung der Vorgaben des ÖDA Mainz: Austausch zur Saldierung durch anvisierte Linienbündelung, Austausch bzgl. Zusätzlicher Kosten für den Aufgabenträger Stadt Mainz aufgrund zusätzlicher km-Leistungen im Stadtgebiet (Finanzierungsmodalitäten)ggf. Aktualisierung von Festlegungen zur Leistungsverrechnung, Abstimmung zu formalen Änderungen (Aktualisierung Zweckvereinbarung), Austausch zum Umgang/ zu Folgen bei Umsetzung des sog. "Reduktionsszenario"	zur Kenntnis genommen	
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.8	Linienr. M6: Verlängerung bis Mainz-Gosenheim/Wildpark, entsprechend bisheriger Linie 6	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienverläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.9	Linienr. M7: Verlängerung bis Münchfeld (Ziel: Durch Taktüberlagerung mit M6 heutigen 10min-Takt bis Münchfeld einhalten oder gemäß Taktfamilie zu 7,5min-Takt verdichten)	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Bei der Linie M7 besteht ein Zielkonflikt, da diese Linie für eine potenzielle Verlängerung nach Mainz-Kostheim und ggf. Ginsheim-Gustavsburg vorgehalten wird (vgl. Kapitel 9.4.1 und 9.4.3)

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.10	Liniennr. 10: Linienführung über Hallenbad, im übrigen Verlauf keine Anmerkung/Änderung	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.11	Liniennr. 14: ab Krautgärten verlängern über Steinern Str. nach Mainz; analog 57 bis Mainz-Bretzenheim (Südring)	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.12	Liniennr. 30: Einkürzung bis Hbf (aufgrund Verlängerung M7)	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.13	Liniennr. 54: über Lindequartier, Gustavsberg Bahnhof weiter nach Bischofsheim	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.14	Liniennr. 55: wie 54, jedoch nur bis Winterstraße (die Kapazität der Endstelle Winterstraße ist zu prüfen)	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.15	Liniennr. 56: keine Anmerkung/Änderung für Bereich AKK, im Bereich LNVG unter Vorbehalt	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.16	Liniennr. 57: über Steinern Str., Uthman Str. nach Winterstr. (die Kapazität der Endstelle Winterstraße ist zu prüfen)	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.17	Liniennr. 58: keine Anmerkung/Änderung für Bereich AKK, im Bereich LNVG unter Vorbehalt	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.18	Liniennr. 176: Endstellenkapazität Brückenplatz ist zu prüfen; Zusätzlicher Verkehr auf der Ludwigstraße: Wie wird mit Sperrungen umgegangen?; Alternativ: Führung analog zu den Linien 68/79 über Kaiserstraße	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
Landeshauptstadt Mainz/Mainzer Mobilität	4.19	Liniennr. X79: Endstellenkapazität Brückenplatz ist zu prüfen; Zusätzlicher Verkehr auf der Ludwigsstraße: Wie wird mit Sperrungen umgegangen?; Alternativ Führung analog zu den Linien 68/79 über Kaiserstraße	zur Kenntnis genommen	Die Linienführungen in der Stadt Mainz sowie in den Ortsbezirken Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim sind der Gegenstand weiterer Prüfungen und Abstimmungen in der Umsetzungsphase. Eine Anpassung von Linienvläufen ist, auch in Abstimmung mit der Nahverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz, im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess durchzuführen.
IHK	5.1	Wir begrüßen die Umgestaltung des Busnetzes und bewerten die Ausgestaltung sowohl im Basisnetz als auch im Zielnetz als bedarfsdeckender als das derzeitige Busnetz. Wir regen an, dass der 4. Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden möglichst zügig und im Umfang des Zielnetzplans umgesetzt wird.	zur Kenntnis genommen	
IHK	5.2	Anbindung Berufsschulzentrum Das Berufsschulzentrum wird im Basisnetz durch die Linien 17/27 angeschlossen, im Zielnetz werden diese zusätzlich durch die Linie 29 ergänzt. Bei diesen Linien handelt es sich um Stadtbuslinien mit einem 30-Minuten-Takt. Diese Taktung wird zu den Hauptverkehrszeiten absehbar nicht ausreichen. Wir regen an, die Taktung zu den Hauptverkehrszeiten zu verdichten.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine 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.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
IHK	5.3	<p>Bauliche Elemente der Straßeninfrastruktur</p> <p>„Im Abgleich mit dem Zielkonzept 2030 ist der Bestand an Bussonderstreifen und Umweltpuren zu analysieren und mit einer dann aktuellen Verkehrsbelastungsanalyse des MIV mögliche Ausbaupotenziale zu identifizieren. Sofern die vorhandenen Infrastrukturen keine Abwicklung von MIV- und ÖPNV-Verkehrsströmen in ausreichender Qualität ermöglichen, ist die Sicherstellung eines stabilen ÖPNV-Betriebs von zentraler Bedeutung“ (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.235). Eine solche Gewichtung nimmt bereits das Ergebnis einer Verkehrsbelastungsanalyse vorweg und belastet sowohl den MIV als auch den Wirtschaftsverkehr unverhältnismäßig.</p> <p>Bussonderstreifen oder Umweltpuren stellen einen schwerwiegenden Eingriff in den fließenden Verkehr dar. Bereits jetzt hat Wiesbaden den höchsten Straßen-Überlastungsgrad Deutschlands (Quelle: TomTom Traffic Index), sodass kein Spielraum für solche - den Verkehrsfluss limitierende Eingriffe - mehr besteht. Eine Ausweitung der Bussonderstreifen wäre nur denkbar, wenn vorher eine Ausweichalternative für den MIV in Form eines bedarfsgerechten Busnetzes bereits vorhanden ist. Die Schaffung neuer Busspuren setzt daher die vorherige Umsetzung des Zielnetzes inklusive Doppelgelenkbusse zwingend voraus. Bis dieser Punkt erreicht ist, sprechen wir uns ausdrücklich gegen die Schaffung neuer Bussonderstreifen und Bussonderstreifenabschnitte aus. Dies gilt insbesondere für die aufgeführten Beispiele auf der Friedrichstraße, der Luisestraße, der Seerobenstraße, der Dotzheimer Straße und der Frankfurter Straße (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.236).</p> <p>Wir regen an, eine Analyse des Bestandes an Bussonderstreifen und Umweltpuren (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.235) entsprechend erst nach der Umsetzung des Zielnetzes in voller Kapazität durchzuführen, um Doppelprüfungen und veraltete Ergebnisse zum Zeitpunkt der Einführung zu vermeiden.</p> <p>Die Schaffung neuer Busschleusen und die Einführung von Durchfahrtsverboten (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.235-236) setzt unserer Auffassung nach ebenfalls die vorherige Umsetzung des Zielnetzes inklusive Doppelgelenkbusse zwingend voraus.</p>	zur Kenntnis genommen	
IHK	5.4	<p>Haltestellen</p> <p>„Stattdessen sind Fahrbahnrandhaltestellen oder Haltestellenkaps vorzusehen. Dies hat den Vorteil, dass sich das Fahrzeug nicht nachrangig in den Verkehrsfluss einordnen muss. Ist der Verkehrsfluss durch das Halten des Fahrzeugs an der Haltestelle unterbrochen, trägt dies zudem zur Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei“ (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.236). Wir regen an, stattdessen Haltestellenbuchten für eine geringere Beeinflussung des fließenden Verkehrs zu prüfen.</p>	zur Kenntnis genommen	Vor dem Hintergrund des Ziels einer hohen Betriebsstabilität vertritt der Nahverkehrsplan die Bedürfnisse des ÖPNV gegenüber den übrigen Verkehrsträgern. Diese umfassen die Sicherstellung von störungsfreien An- und Abfahrten an Haltestellen, die durch die genannten Bauformen erreicht werden können. Vergleichbare Projekte in anderen Städten zeigen eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden.
IHK	5.5	<p>Maßnahmen in der Verkehrsregelung</p> <p>Der Nahverkehrsplan bewertet die Ausweitung von Tempolimits als unproblematisch für den ÖPNV: „Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass der Bus aufgrund der häufigeren Haltevorgänge und der schwächeren Beschleunigungsleistung im Vergleich zum Pkw weniger stark durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit betroffen ist. Insbesondere dann, wenn Tempo 30 auf mehreren Hauptverkehrsstraßen eingeführt wird, ist zu erwarten, dass sich das Reisezeitverhältnis zugunsten des ÖPNV verändert. Vor diesem Hintergrund ist eine Einrichtung von Tempo 30 für die Attraktivität des ÖPNV nur dann als problematisch zu betrachten, wenn für den MIV alternative Routen mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden können. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind die Straßen in der Stadt Wiesbaden bereits überwiegend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Diese Regelung trägt maßgeblich zur Verkehrsberuhigung und zu erhöhter Verkehrssicherheit beim Fahrgastwechsel bei. Diese Aspekte sind zu begrüßen“ (Gemeinsamer Nahverkehrsplan Teil B, S.237). Dieser Einschätzung widersprechen wir. Zum einen müssen die Eingriffe in den MIV und den Wirtschaftsverkehr, die durch eine Temporeduktion entstehen, stärker gewichtet werden. Zum anderen werten wir die verminderte Reisegeschwindigkeit sowohl des ÖPNV als auch des MIV als unwirtschaftliche Beeinträchtigung. Dass ein restriktiveres Tempolimit in der Realität zu einem langsameren ÖPNV führt, wurde in der Sitzung des Wiesbadener Ausschusses für Mobilität am 7. November 2024 von Busfahrern ebenfalls vorgebracht. Eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen oder die Absenkung von Tempolimits lehnen wir aus diesen Gründen ab. In diesem Zusammenhang regen wir ebenfalls an zu prüfen, ob auf Bussonderstreifen ein gesondertes Tempolimit von 50 km/h möglich wäre.</p>	zur Kenntnis genommen	
IHK	5.6	<p>Doppelgelenkbusse und Betriebsanlagen</p> <p>Wir regen an, Doppelgelenkbusse möglichst zeitnah in Wiesbaden einzusetzen. Bis zur Schaffung eines neuen Betriebshofes regen wir zu diesem Zweck eine Übergangslösung mit temporären Bauten oder Flächen an, um die Einführung von Doppelgelenkbussen mittelfristig in Wiesbaden zu ermöglichen.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Ein Einsatz von Doppelgelenkbussen wird vor dem Hintergrund der Verkehrsnachfrage ausdrücklich empfohlen. Bei einem Nicht-Einsatz sind entsprechende Maßnahmen zur Kompensation zu prüfen (siehe Kapitel 9.4.1). Die Bereitstellung zusätzlicher Flächen für die Abstellung von entsprechenden Fahrzeugen wird im Rahmen der betrieblichen Umsetzung geprüft und im Bedarfsfall weiterverfolgt.
RNN	6.1	Teil A Seite 23: Der aktuelle gültige Nahverkehrsplan des Landkreises Mainz-Bingen ist 2017 beschlossen worden.	umgesetzt	Die Formulierung sowie die Kartendarstellung wurden korrigiert.
RNN	6.2	Teil A Seite 71: U.E. fehlt die Linie 6, die bisher auch nachts verkehrt.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RNN	6.3	Teil D Seite 10: Die Linie 68 liegt zwischenzeitlich in alleiniger Verantwortung der MVG.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
RNN	6.4	Teil D Seite 45: Die Konzeption der Linie X87 begrüßen wir fachlich. Wir als RNN sind allerdings nach rheinland-pfälzischem Recht nie Aufgabenträger, das sind immer die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Aufgabenträgerschaft kann sich auch immer nur auf das jeweilige kommunale Gebiet beziehen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
DB	8.1	Zur Umsetzung von Maßnahmen darf kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, wenn hierzu nicht der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung vorliegt.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.2	Bahngelände darf nicht im noch über dem Erdboden überbaut werden, als Zugang bzw. Zufahrt zum Baugrundstück genutzt werden oder widerrechtlich betreten werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.3	Maßnahmen, die aus dem Nahverkehrsplan resultieren dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.4	Grundsätzlich sind uns unter baurecht-mitte@deutschebahn.com zu allen Bau- oder sonstigen Maßnahmen auf oder in unmittelbarer Nähe von Bahngelände / -anlagen aussagekräftige Bauanträge zur Prüfung vorzulegen. Auf deren Grundlage werden wir die einzuhaltenden Auflagen und Bedingungen mitteilen, sofern wir den Maßnahmen zustimmen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.5	Generell möchten wir noch anmerken, dass für Umsetzungsmaßnahmen des Nahverkehrsplanes noch die entsprechenden planungsrechtlichen wie Finanzierungsvoraussetzungen geschaffen werden müssen, sodass uns eine kurz- oder mittelfristige Umsetzung nicht realistisch erscheint.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.6	nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionalplan Südhessen (2010): - Realisierung der Verbindungsspanne Wallau zur Verbesserung der Verbindung Wiesbaden – Frankfurt im Schienenverkehr Teil A Seite 22 Entgegen der Aussage im NVP wird die Wallauer Spange zweigleisig ausgeführt.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
DB	8.7	nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionalplan Südhessen (2010): - Neuer S-Bahn-Haltepunkt Mainz-Kostheim Teil A Seite 22 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Haltepunkt Mainz-Kostheim zu ermöglichen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.8	nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionalplan Südhessen (2010): - Sicherung des ehemaligen Trassenverlaufs der Aartalbahn Wiesbaden – Bad Schwalbach – Diez für eine Wiederinbetriebnahme Teil A Seite 22 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Reaktivierung Aartalbahn mit Einbindung und Weiterführung ins Bestandsnetz in Wiesbaden Ost/Hbf zu ermöglichen. Dabei ist eine Anbindung an Wiesbaden Ost die wahrscheinlichste Option. Eine direkte Anbindung an Hauptbahnhof ist eher unwahrscheinlich, aber nicht ausgeschlossen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	



TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
DB	8.9	<p>nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionalplan Südhessen (2010):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernisierung der Ländchesbahn Wiesbaden – Niedernhausen Teil A Seite 22</li> </ul> <p>Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Modernisierung der Ländchesbahn - mit zusätzlichen Halten 15-Minuten-Takt im Zielzustand - zu ermöglichen.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.10	<p>nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionalplan Südhessen (2010):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung eines vertakteten Regional-SBahnbetriebs auf der Strecke Wiesbaden - Rüdesheim Teil A Seite 22</li> </ul> <p>Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Regio-S-Bahn Wiesbaden - Rüdesheim zu ermöglichen. Eine Erweiterung des Nahverkehrsangebots über die bestehenden drei Trassen je Stunde und Richtung hinaus ist ohne komplementäre Kapazitätserweiterung absehbar nicht umsetzbar.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.11	<p>nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionaler Nahverkehrsplan des RMV (Horizont ca. 2030/2035): Zielnetz Hessen-Express Teil A Seite 23 ff.</p> <p>Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung des Zielnetzes Hessen-Express insbesondere im Zielhorizont 2030/2035 zu ermöglichen. Es bestehen Abhängigkeiten zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen (NBS Frankfurt - Mannheim, Ausbau Frankfurt Stadion, Fernbahntunnel Frankfurt usw)</p> <p>Anmerkung: Der HE 9 soll nicht über Offenbach, sondern über Frankfurt Ost fahren. Entsteht nicht aus dem RE 59, sondern aus der RB 58.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.12	<p>nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Regionaler Nahverkehrsplan des RMV (Horizont ca. 2030/2035): weitere Anpassungen im SPNV um Wiesbaden (S1/S9, RE19, Vst Kostheim derzeit nicht realisierbar) Teil A Seite 24 ff.</p> <p>Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung zusätzlicher Angebote im Zulauf auf Wiesbaden Hbf (z.B. Taktverdichtung S1 auf 15-Minuten-Takt) zu ermöglichen. Eine Verdichtung des bestehenden Angebots ohne komplementäre Infrastrukturmaßnahmen ist nicht möglich.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
DB	8.13	nachrichtliche Darstellung SPNV-Planungen - Zielfahrplan Deutschlandtakt Teil A Seite 18 ff. Deutschen Bahn", sondern ein vom Bund zur Entwicklung beauftragtes planerisches Framework für die Gesamtbranche bzw. das Gesamtsystem Schiene, für dessen Gelingen alle relevanten Akteure mitwirken müssen. S.19: Die im Zielfahrplan Deutschlandtakt dargestellten SPNV-Linien wurden nicht seitens des Bundes definiert, sondern gehen auf Anmeldungen der zuständigen Aufgabenträger (Land Hessen/Land Rheinland-Pfalz) zurück.	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
DB	8.14	Siedlungserweiterung Ostfeld NVP_Zielnetz_Stadt Wiesbaden Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung einer ans DBNetz angeschlossenen Schienenanbindung des städtebaulichen Potentialgebiets Ostfeld zu ermöglichen. Insbesondere Einbindungen in den Bestand im Bereich Kostheim/Mainz-Kastel/Mainz-Kaiserbrücke/Wiesbaden Ost sind kritisch zu sehen. Auch der Zulauf Wiesbaden Hbf - Wiesbaden Kinzenberg wird im Zielzustand mit den Verkehren von der Wallauer Spange und der Ländchesbahn stark belastet.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Formulierungen im Prüfauftrag Ostfeld wurden ergänzt. Es ist zu berücksichtigen, dass gemäß begleitender Planungen zur Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Schienenverkehrsanbindung für das Ostfeld der betreffende Planfall einer Schienenanbindung nach Eisenbahnbau- und -betriebsordnung als nicht wirtschaftlich bewertet wurde.
DB	8.15	Verlängerung der Aartalbahn über Wiesbaden-Ost hinaus Teil B Seite 283 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Verlängerung der Aartalbahn über Wiesbaden Ost hinaus zu ermöglichen. Insbesondere die Verknüpfung mit der RB 58 in Rüsselsheim Opetwerk führt über hoch belastete Abschnitte und würde dann perspektivisch zu einem sehr langen, betrieblich risikobehafteten und nachfrageseitig augenscheinlich inhomogenen Linienverlauf Limburg - Wiesbaden Ost - Hanau - Aschaffenburg - Miltenberg führen. Eine Elektrifizierung der Aartalbahn wäre dann ebenso geboten. Die RB 58 wird mit Inbetriebnahme der Wallauer Spange zudem zum HE 9 und fährt über diese bis nach Wiesbaden Hbf.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall einer Verlängerung der Aartalbahn ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
DB	8.16	Haltepunkt Mainzer Straße Teil B Seite 283 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Haltepunkt Mainzer Straße zu ermöglichen. Weitere Belastungen sind bei Realisierung einer ans DB-Netz angeschlossenen Schienenanbindung des Entwicklungsgebiets Ostfeld zu erwarten.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall eines Haltepunkts Mainzer Straße ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
DB	8.17	Haltepunkt Mainz-Kostheim Teil B Seite 283f Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung der Maßnahme Haltepunkt Mainz-Kostheim zu ermöglichen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall eines Haltepunkts Mainz-Kostheim ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
DB	8.18	Verlegung des Bahnhofs Biebrich Teil B Seite 284 Biebrich am Bestandsstandort ist im Zuge der Generalsanierung "Rechter Rhein" im Jahr 2026 vorgesehen. Eine gewünschte Verschiebung der Verkehrsstation ist dann erst nach Ablauf der Fördermittelbindenfristen sinnvoll. Ohnehin müsste von der DB InfraGO AG, Fahrwege noch intensiv geprüft, ob der neue Standort technisch und aus Sicht des Fahrplanes überhaupt möglich ist. Auf absehbare Zeit sehen wir daher keine Möglichkeit für die Verschiebung der Station.	umgesetzt	Die Formulierung wurden entsprechend angepasst. Eine Umsetzung ist lediglich in langfristiger Perspektive und unter Berücksichtigung der lokalen städtebaulichen Rahmenbedingungen zu prüfen.
DB	8.19	Verlegung des Haltepunkts Schierstein Teil B Seite 284 Eine Erneuerung und Attraktivierung der Verkehrsstation Wiesbaden-Schierstein am Bestandsstandort ist im Zuge der Generalsanierung "Rechter Rhein" im Jahr 2026 vorgesehen. Eine gewünschte Verschiebung der Verkehrsstation ist dann erst nach Ablauf der Fördermittelbindenfristen sinnvoll. Ohnehin müsste von der DB InfraGO AG, Fahrwege noch intensiv geprüft, ob der neue Standort technisch und aus Sicht des Fahrplanes überhaupt möglich ist. Auf absehbare Zeit sehen wir daher keine Möglichkeit für die Verschiebung der Station. Der jetzige Haltepunkt liegt zentral im Ortsteil. Ggf. sollte über eine Aufhebung des BÜ Freudenbergstraße (Ersatz durch	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall der Verlegung der Station Wiesbaden-Schierstein ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine entsprechende Maßnahme unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
DB	8.20	Elektrifizierung/BEMU Ländchesbahn Teil B Seite 284f Der Einsatz von BEMU-Fahrzeugen auf der Strecke RB 21 Niedernhausen - Wiesbaden wird grundsätzlich begrüßt. Für die darüber hinausgehende Einrichtung verbesserter Angebotskonzepte (Taktverdichtung, zusätzliche Halte) sind zusätzliche komplementäre Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
DB	8.21	Stärkung des Hessen-Express nach Frankfurt Teil B Seite 285 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung des Zielnetzes Hessen-Express insbesondere im Zielhorizont 2030/2035 zu ermöglichen. Es bestehen Abhängigkeiten zu weiteren Infrastrukturmaßnahmen (NBS Frankfurt - Mannheim, Ausbau Frankfurt Stadion, Fernbahntunnel Frankfurt usw). Eine Realisierung des Zielnetzes im Inbetriebnahmehorizont der Wallauer Spange erscheint unrealistisch.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall der Erweiterung des Hessen-Express-Angebots ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
DB	8.22	S-Bahn-Verbindung nach Ludwigshafen Teil B Seite 285 Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung zusätzlicher Angebote im Zulauf auf Wiesbaden Hbf (z.B. S-Bahn-Verbindung Wiesbaden - Ludwigshafen) zu ermöglichen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die betrieblichen Restriktionen wurden im Rahmen des Prüfauftrags dargestellt. Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Darstellung einer angestrebten Entwicklung des Nahverkehrs. Prüfaufträge dienen insbesondere dazu, zukünftige Bedarfe frühzeitig zu formulieren, um eine entsprechende inhaltliche Prüfung von Einzelvorhaben vorzubereiten. Im Fall der Verlängerung der S-Bahn-Linie S 6 der S-Bahn Rhein-Neckar ist vor dem Hintergrund des bestehenden Bedarfs fortlaufend zu prüfen, ob eine Realisierung unter veränderten Rahmenbedingungen möglich ist.
DB	8.23	Ostfeld Teil B Seite 302f Wegen der hohen Streckenbelastung im Umfeld sind detaillierte Untersuchungen der avisierten Infrastruktur- und Betriebskonzepte erforderlich und müssen ggfs. begleitende kapazitätserhöhende Maßnahmen abgeleitet werden, um die Umsetzung einer ans DBNetz angeschlossenen Schienenanbindung des städtebaulichen Potentialgebiets Ostfeld mit Einbindung zu ermöglichen. Insbesondere Einbindungen in den Bestand im Bereich Kostheim/Mainz-Kastel/Mainz-Kaiserbrücke/Wiesbaden Ost sind kritisch zu sehen. Auch der Zulauf Wiesbaden Hbf - Wiesbaden Kinzenberg wird im Zielzustand mit den Verkehren von der Wallauer Spange und der Ländchesbahn stark belastet.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
DB	8.24	<p>"Am östlichen Rand des Darmstädter Stadtgebiets soll im Rahmen dieses Projekts ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet werden" Teil A Seite 26</p> <p>Hier wird von kürzeren Reisezeiten zwischen Darmstadt und Frankfurt gesprochen, vermutlich sind aber kürzere Reisezeiten zwischen Wiesbaden und Darmstadt gemeint. Der neue Haltepunkt Delkenheim befindet sich im östlichen Stadtgebiet von Wiesbaden und nicht von Darmstadt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
DB	8.25	<p>Erhöhung der Bahnsteighöhe der S-Bahn-Halte auf 96 cm</p> <p>Aus DB-Sicht ist bei Mischverkehr eine Bahnsteighöhe von 76 cm anzuhalten.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die bestehende Situation in Form eines fehlenden stufenlosen Zugangs an allen S-Bahn-Stationen im Stadtgebiet ist nicht zufriedenstellend. Aus diesem Grund sind Maßnahmen zu prüfen, die einen stufenlosen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglichen. Dazu zählt auch die Vermeidung von Mischverkehren.
LHW Umweltamt	9.1	<p>Die dem Umweltamt zur Verfügung gestellten Unterlagen sind allgemein gehalten und Pläne werden nur als grobe Übersicht dargestellt. Somit konnte eine standortbezogene Einzelprüfung nicht durchgeführt werden.</p> <p>Das Umweltamt bittet um eine erneute Beteiligung, wenn die Planung konkreter ist.</p>	zur Kenntnis genommen	
LHW Umweltamt	9.2	<p>Umweltechnische Belange sind im Rahmen des gemeinsamen Nahverkehrsplans Wiesbaden &amp; Rheingau-Taunus-Kreis nur von untergeordneter Bedeutung (z.B. Bau neuer Haltestellen oder Busspuren im Bereich von Altstandorten) und können im Bedarfsfall im Zuge der Bauausführung geregelt werden. Die Altlastenproblematik kann im Rahmen des Auftragsverfahrens gelöst werden.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Umweltamt	9.3	<p>Im planungsrechtlichen Innenstadtbereich gilt die Wiesbadener Baumschutzsatzung. Bei der Planung ist vorhandener Baumbestand zu berücksichtigen und in die Planung zu integrieren. Die aktuellen Normen und Regelwerke DIN 18920 und R SBB sind zu beachten. Sollte eine Bushaltestelle mit Baumbestand umgeplant werden, ist vorher Kontakt mit Amt 67 (baummanagement@wiesbaden.de) und Amt 36 (baumschutz@wiesbaden.de) aufzunehmen. Die Untere Naturschutzbehörde berät den Vorhabenträger. Das Ziel ist es, den vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Gegebenenfalls ist eine dendrologische Baubegleitung notwendig. Zum Schutz der Bäume können auch begehbare bzw. überfahrbare Baumscheiben erforderlich werden.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Umweltamt	9.4	<p>Hecken, Gebüsche und andere Gehölze dürfen gemäß § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September nicht beseitigt werden.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Umweltamt	9.5	<p>Zum Schutz nachtaktiver Tierarten, insbesondere von Insekten, soll jede Form der vermeidbaren Beleuchtung durch künstliches Licht gemäß § 35 Hessisches Gesetz zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (HeNatG) vermieden werden.</p> <p>Im Einzelnen bedeutet dies aus unserer Sicht folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Beleuchtung, ist mit geschlossenem Gehäuse (warm-weiße Lichtfarbe) bis max. 2.700 Kelvin), nicht nach oben oder zur Seite strahlend, umzusetzen.</li> <li>• Im Außenbereich ist die Beleuchtung nachts (zwischen 22:00 Uhr- 6:00 Uhr) auszuschalten.</li> </ul> <p>Im Innenbereich sind nur die Haltestellen nachts zu beleuchten, die vom Nachtbus (Nightliner) an den jeweiligen Betriebstagen angefahren werden.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Umweltamt	9.6	<p>Zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen auf Grundlage gemäß § 35 Hessisches Gesetz zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (HeNatG) sind großflächige Glasfassaden oder spiegelnde Fassaden zu vermeiden. Dies bedeutet, bei Verwendung von transparentem Glas sollte -nur auf die als 11 hochwirksam" getesteten Mustern (z.B. vertikale Streifen, siehe Abb. 1) zurückgegriffen werden. Trotz Bemusterung bleiben die Scheiben durchsichtig und der Sichtkontakt zwischen Fahrgast und dem heranfahrenden Bus gewährleistet. Vor Umsetzung bzw. Beauftragung der Scheiben für die Haltestellen, wird die Kontaktaufnahme mit dem Umweltamt zur fachlichen Prüfung der Eignung als Vogelschutzglas empfohlen.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LHW Umweltamt	9.7	<p>Das Umweltamt empfiehlt Fahrradabstellanlagen zu überdachen und extensiv zu begrünen (in Bezug auf Kapitel 7.7 Teil Radverkehr: Hochwertige Radabstellanlagen). Fahrräder sind somit vor Witterungseinflüssen geschützt und das Gründach hat einen positiven Nebeneffekt auf das Kleinklima, den Artenschutz und die Biodiversität.</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Entsprechende Vorgaben zu hochwertigen Radabstellanlagen sind in ausreichendem Umfang benannt.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Umweltamt	9.8	Positiv hervorzuheben ist die Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen mit Blick auf die Gestaltung neuer Bushaltestellen, deren Überdachung Verschattung bieten soll. Ebenso ist der Ansatz zu begrüßen, mögliche Haltestellendächer für die Nutzung der Energiegewinnung zu berücksichtigen. Hier müssen aber im Einzelnen die konkreten Planungen auf ihre Wirksamkeit und Zielführung überprüft werden.	zur Kenntnis genommen	
LHW Umweltamt	9.9	Belange des Fachbereiches Umweltprüfung Zu zusätzlichen Abstellflächen Im Rahmen der Suche für zusätzliche Flächen zur Unterhaltung und Abstellen von Fahrzeugen sind zur Minimierung des Eingriffs, neben einer günstigen Lage im Nahverkehrsnetz, weitere umweltfachliche Aspekte zu berücksichtigen. Hierfür liegen beim Umweltamt umfangreiche Informationen vor.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
LNVG Groß-Gerau	10.1	Die Einführung eines Expresslinienangebotes (X83 – Zielnetz) zwischen dem zukünftigen Bf. Delkenheim/Wallau und dem Bahnhof MZ-Laubenheim über Delkenheim, Hochheim/Main, Bischofsheim und Ginsheim würden wir grundsätzlich begrüßen, da diese Linie unseren Planungen für eine Angebotsverbesserung über den Main hinweg entgegenkäme. Bis zur Eröffnung des Bahnhofs Delkenheim/Wallau könnten wir uns, wie etwa im ersten Netzentwurf dargestellt, den Hbf. in Wiesbaden als möglichen Start- und Zielpunkt vorstellen, indem der Bus ab/bis Delkenheim über die A 66 fährt. Alternativ sehen wir im Gewerbegebiet Delkenheim (inklusive EPHY-MESS) einen auch für die Mainspitzgemeinden sehr interessanten Start- und Zielpunkt. Dessen Integration in das Angebot der X83 würden wir favorisieren. Hinsichtlich der konkreten Zusammenarbeit bei der X83 sind wir jederzeit für einen gemeinsamen Austausch offen.	nicht umgesetzt	Eine Weiterführung der Linie X83 ist aus Gründen der längeren Reisezeit gegenüber dem SPNV aus Wiesbadener Perspektive nicht weiterzuverfolgen
LNVG	10.2	Wir haben positiv zur Kenntnis genommen, dass die Linie M7 aus dem ersten Entwurf bis Gustavsburg Bahnhof bzw. die mögliche Weiterführung der Linie 43 nach Ginsheim-Gustavsburg aus dem zweiten Entwurf nun nicht mehr im Entwurf enthalten sind.	zur Kenntnis genommen	Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten in der Linienführung ist eine Weiterführung der Linie 43 über den Main nur als Prüfauftrag im Nahverkehrsplan enthalten.
LNVG	10.3	Ihre Planungen hinsichtlich des Nachtshtuttles für „AKK“ haben wir ebenfalls zur Kenntnis genommen und bitten um frühzeitige Beteiligung unserer Seite bei der Einführung dieses Angebotes, falls Gustavsburg davon betroffen ist.	zur Kenntnis genommen	
LNVG	10.4	Den Wunsch, die Linie 91 über den Bahnhof Gustavsburg zu führen, werden wir bis zur endgültigen Aufstellung Ihres NVPs mit der Mainzer Mobilität prüfen.	zur Kenntnis genommen	
LNVG	10.5	Das tangentielle Linienangebot der 30 (Basis- und Zielnetz) könnte auch für Fahrgäste aus der Mainspitze von großem Interesse sein. Voraussetzung für die Nutzung der Umsteige Verbindung wären attraktive Anschlussmöglichkeiten an gemeinsamen Haltestellen der Linien 54/56/58 und der Linie 30 in Kostheim.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Mainz-Kostheim ist als entsprechender Anschlussknoten definiert, um Anschlussverbindungen insbesondere in Schwachverkehrszeiten sicherzustellen
LNVG	10.6	Abschließend haben wir zur Kenntnis genommen, dass die Einführung eines Fährsystems auf Rhein und Main, entgegen der ursprünglichen Ideen aus dem ersten NVP-Entwurf, dem Mobilitätsleitbild der Stadt Wiesbaden und der Mobilitätsstrategie 2030 der Mainzer Mobilität, anscheinend zurückgestellt wurde. Sollte sich dies irgendwann ändern, wünschen wir uns einen planerischen Austausch.	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.1	Im Entwurf des lokalen NVP werden auch zahlreiche Linien behandelt, die neben der Stadt Wiesbaden/dem Rheingau-Taunus-Kreis auch andere Aufgabenträger betreffen. Wie letztlich ein Angebot auf diesen Linien ausgestaltet wird, kann nur das Ergebnis vertiefender Abstimmungen sein, die auf multilateraler Ebene noch geführt werden müssen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
RMV	11.2	Wir gehen davon aus, dass mit der Kategorisierung von Linien als Expressbus bzw. Regionalbus noch kein Präjudiz hinsichtlich Zuständigkeit und Finanzierungsverantwortung getroffen wird. Diese Zuordnung kann erst zu einem späteren Zeitpunkt nach entsprechenden Abstimmungen erfolgen. Der Einheit von Planungs- und Finanzierungsverantwortung ist dabei Rechnung zu tragen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Der Nahverkehrsplan trifft keine festen Aussagen zur Finanzierungsverantwortung von regionalen Busverkehren. Die Produktbezeichnung entspricht lediglich der Bedeutung des Angebots in der entwickelten Netzhierarchie.
RMV	11.3	Damit verbunden sei der Hinweis, dass bei Produkten, die von der RMV-GmbH verantwortet werden, die Bedienungsstandards des RNVP Anwendung finden.	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.4	Redaktioneller Hinweis: In der Kopfzeile ist die Benennung „Gemeinsamer Nahverkehrsplan Wiesbaden & Rhein-Taunus-Kreis“, wir schlagen vor, den Kreisnamen Rheingau-Taunus-Kreis komplett auszuschreiben.	umgesetzt	
RMV	11.5	Teil A 2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007, S. 11 Wir weisen darauf hin, dass der RMV gemäß dem Hessischen ÖPNVG nicht Aufgabenträger, sondern zuständige Aufgabenträgerorganisation für den SPNV und den Regionalbusverkehr ist.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.6	<p>Teil A</p> <p>2.2.1. Planungen des Bundes, S. 18f.</p> <p>Hinweis: Auch die Finanzierung ist für die Projekte des Deutschlandtakts nicht gesichert.</p> <p>Bei der Aussage, dass der Wiesbadener Hauptbahnhof für den Deutschlandtakt nicht als Taktknoten definiert ist, geht es nur um die Knoten-Struktur innerhalb des Fernverkehrsnetzes</p> <p><a href="https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/ay44eEzQg6MJ5JvOL3Dxx/f1430927d606cd8719982b8ae87bf3f4/Dokumentation_zum_3_Gutachterentwurf_des_Zielfahrplans_Deutschlandtakt.pdf">https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/ay44eEzQg6MJ5JvOL3Dxx/f1430927d606cd8719982b8ae87bf3f4/Dokumentation_zum_3_Gutachterentwurf_des_Zielfahrplans_Deutschlandtakt.pdf</a></p> <p>In Bezug auf das Gesamtangebot ist der Wiesbadener Hauptbahnhof als 00/30er Knoten geplant.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass im Zuge des 3. Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt die Einkürzung der Linie S9 auf Mainz-Bischofsheim vorgesehen ist. Damit würde die S-Bahn Rhein-Neckar von Ludwigshafen kommend keine zusätzliche Linie darstellen, sondern ergänzend mit einem 15- Minuten-Takt der Linie S1 und den Expressverkehren auf der Wallauer Spange einen Ersatz darstellen.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.7	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„Ebenfalls von Wiesbaden über den Frankfurter Flughafen verkehrt die aus dem bestehenden RE 59 entwickelte Linie HE 9, die über Frankfurt Süd und Offenbach weiter nach Hanau bzw. Aschaffenburg geführt wird.“</p> <p>Hinweis zum HE 9: Dieser wird, auch wenn es im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) so beschrieben ist, nicht aus der Linie RE 59, sondern aus der Linie RB 58 entwickelt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.8	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„So soll die neue Linie RE 19 eine stündliche direkte Verbindung von Koblenz bzw. Lorchhausen über Rüdesheim, Eltville und Mainz-Kastel zum Frankfurter Hauptbahnhof anbieten und damit die bestehende Linie RE 9 ersetzen sowie die Expressverkehre ergänzen.“</p> <p>Die Linie RE19 bildet eine zweistündliche Direktverbindung von Koblenz über Rüdesheim, Eltville und Mainz-Kastel zum Frankfurter Hauptbahnhof. In der jeweils anderen Stunde soll der RE19 zukünftig, wie der heutige RE 9, Eltville als Expressleistung mit Frankfurt am Main, ohne Halt in Wiesbaden Hbf. verbinden. Im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan, in welcher der RE9 nur in der HVZ verkehrt, ergibt sich zwischen Eltville und Frankfurt somit zukünftig ein stündliches Expressangebot.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.9	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„Aufgrund der Einführung des HessenExpress erfolgt eine Prüfung dazu, ob und inwieweit dadurch das bestehende halbstündliche Angebot der Linie S9 auf dem Abschnitt zwischen Wiesbaden und Bischofsheim/Rüsselsheim angepasst werden kann.“</p> <p>Im RNVP ist die Einkürzung der S 9 auf Rüsselsheim Bestandteil der Prüfung. Die Einkürzung auf Bischofsheim ist Bestandteil des Konzeptentwurfs zum Deutschlandtakt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.10	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„Niedernhausen im Rheingau-Taunus-Kreis ist mit der Linie S 2 weiterhin viertelstündlich in der HVZ (sonst halbstündlich) an Hofheim (Taunus), Frankfurt-Höchst und Frankfurt Hauptbahnhof angebunden.“</p> <p>Wir bitten, zu präzisieren, dass das viertelstündliche Fahrtenangebot der Linie S2 sich ausschließlich auf die Hauptverkehrszeit bezieht. Außerhalb der Hauptverkehrszeit fahren die Züge in der Regel halbstündlich.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.11	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„Im informellen S-Bahn-Zielkonzept 2030+ ist eine Taktverdichtung der Linie S 1 bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof auf einen 15-Minuten-Takt skizziert, die mit zusätzlichen Ausbaumaßnahmen im Bahnhof verbunden wäre.“</p> <p>Der Hinweis auf zusätzliche Ausbaumaßnahmen ist nicht Bestandteil des RNVP. Die Aussage sollte daher korrigiert werden oder um einen Zusatz wie "gegebenenfalls" ergänzt werden. Eine Prüfung hierzu ist noch nicht erfolgt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.12	<p>Teil A</p> <p>2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff.</p> <p>„Aufbauend auf dieser Kategorisierung werden in Tabelle 3 für die relevanten Verbindungen dargestellt sind.“</p> <p>Hier bitte den Satzbau korrigieren.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.13	Teil A 2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „Diese Verknüpfung beider Strecken ermöglicht für mit Linien HE 1 und HE 7 deutlich kürzere Reisezeiten zwischen Darmstadt und Frankfurt.“ Hier ist vermutlich gemeint, dass „mit Einführung der Linien HE 1, HE 7 und HE 9 deutlich kürzere Reisezeiten zwischen der Landeshauptstadt Wiesbaden und Frankfurt am Main, Darmstadt bzw. Hanau erreicht werden“	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.14	Teil A 2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „Am östlichen Rand des Darmstädter Stadtgebiets soll im Rahmen dieses Projekts ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet werden, der von beiden Linien des HessenExpress bedient wird.“ Formulierungsvorschlag bezüglich des Haltepunktes Wallau-Delkenheim: „An den Wiesbadener Stadtteil Delkenheim angrenzend soll auf der Gemarkung des Hofheimer Stadtteils Wallau ein neuer Haltepunkt Wallau-Delkenheim errichtet und von zwei Hessenexpresslinien bedient werden.“	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.15	Teil A 2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „Für die Aartalbahn zwischen Diez, Bad Schwalbach und Wiesbaden bestehen bereits konkrete Reaktivierungspläne.“ Es gibt keine konkreten Reaktivierungspläne, sondern eine Machbarkeitsstudie.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.16	Teil A 2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „Zur Erweiterung der Kapazität und Flexibilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant.“ Formulierungsvorschlag bezüglich betrieblichen Umgestaltung des Bahnhof Niedernhausen: „Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant.“	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.17	Teil A 2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Im Zusammenhang mit punktuellen Projekten weisen wir darauf hin, dass mit Generalsanierung der Rechten Rheinstrecke dort ein barrierefreier Ausbau vieler Stationen geplant ist.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
RMV	11.18	Teil A 3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienennahverkehr, S. 59-63 Tabelle 9: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden, S. 59 Die Filxtrain-Linie 11 verkehrt, zumindest nach aktuellem Fahrplan, nur ab Mainz Hbf.	nicht umgesetzt	Der Nahverkehrsplan beschreibt einen Analysestand auf Basis des Fahrplans 12/2022
RMV	11.19	Teil A 3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienennahverkehr, S. 59-63 Seite 60 (Absatz 1) „Diese Linie lässt aufgrund ihres Expresscharakters zahlreiche einige Halte aus und wird, analog zum RE 9, nicht am Wiesbadener Hauptbahnhof halten.“ Wir schlagen vor, die Formulierung anzupassen, da der Expresszug innerhalb des Stadtgebietes Wiesbaden und innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises die überwiegende Zahl der Halte bedienen wird und gegenüber der Linie RB10 nicht in Wiesbaden Hbf, Erbach, Hattenheim und Lorchhausen halten wird.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.20	Teil A 3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr sowie Schienennahverkehr, S. 59-63 Seite 60 (Absatz 3) Wir weisen darauf hin, dass die S8 nur in der HVZ bis Hanau Hbf verkehrt. Außerhalb der HVZ enden die Fahrten der Linie S8 in Offenbach Ost.	umgesetzt	Die Beschreibung des Linienlaufwegs wurde angepasst
RMV	11.21	Redaktioneller Hinweis: Hofheim <b>am</b> Taunus	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.22	Teil A Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis, S. 60/61 Die S8 verkehrt nur in der HVZ bis Hanau Hbf. Außerhalb der HVZ enden die Fahrten der Linie S8 in Offenbach Ost.	umgesetzt	Die Beschreibung des Linienlaufwegs wurde angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.23	<p>Teil A</p> <p>Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis, S. 60/61</p> <p>Wir bitten, die Zeilen für den RE9 und die RB10 folgendermaßen in einer Tabellenzeile zusammenzufassen:</p> <p>RB10: Neuwied - ... - Frankfurt Hbf      Vias    bis 12/2038  (RE9): Eltville - ... - Frankfurt Hbf</p> <p>Ggf. ist in der Tabelle der Verkehrsvertrag für den Rheingau-Express zu ergänzen. Dieser ist dem aktuellen Vergabekalender für den SPNV zu entnehmen.  <a href="https://www.rmv.de/c/de/service/infos/infomaterial/rmvintern">https://www.rmv.de/c/de/service/infos/infomaterial/rmvintern</a>.</p>	umgesetzt	Die tabellarische Übersicht wurde entsprechend dem Vorschlag angepasst
RMV	11.24	<p>Teil A</p> <p>Seite 61</p> <p>„Der Wiesbadener Hauptbahnhof bildet mit elf Abfahrten je Stunde und Richtung das Herzstück des Schienenverkehrs in der Landeshauptstadt.“</p> <p>Der Wiesbadener Hbf hat in der NVZ 12 Abfahrten pro Stunde, den SPFV, welcher zweistündlich ab Wiesbaden verkehrt, und die HVZ-Leistungen ausgenommen.</p> <p>Wir würden anregen, den von der Stadt Wiesbaden angedachten zusätzlichen Haltepunkt an der Ländchesbahn, Erbenheim-West, im Bereich des zukünftigen BKA-Standortes, in den Nahverkehrsplan textlich aufzunehmen. Im Entwurf wird dieser nur in Teil D des Nahverkehrsplanentwurfs, in der Netzgrafik für das Zielkonzept 2030 der Landeshauptstadt Wiesbaden, sowie die zum SPNV-Haltepunkt zugehörige Bushaltestelle „Erbenheim-West (BKA) Bf.“ erwähnt.  Eine Beschreibung in Kapitel 2.2.4. Nahverkehrsplanungen - Regionaler Nahverkehrsplan des RMV ist hingegen nicht vorzusehen, da im derzeit gültigen RNVP der Haltepunkt noch nicht als Prüfungswunsch berücksichtigt ist.</p>	umgesetzt	Der Nahverkehrsplan wurde um zusätzliche textliche Erläuterungen zum Haltepunkt am BKA-Campus erweitert.
RMV	11.25	<p>Teil A</p> <p>Tabelle 12: Bahnstationen im RTK, 62/63</p> <p>Idstein (Taunus): auch RB 21</p> <p>Lorch (Rhein): mit Hilfe barrierefrei</p> <p>Niedernhausen (Taunus); Barrierefrei</p> <p>Oestrich-Winkel: Barrierefrei</p> <p>Rüdesheim am Rhein: nicht barrierefrei</p> <p>(Hinweis: Die Station wird im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein an den neuen Standort Adlerturm verschoben und barrierefrei ausgebaut.)</p>	umgesetzt	Die tabellarische Übersicht wurde entsprechend dem Vorschlag angepasst
RMV	11.26	<p>Teil A</p> <p>Tabelle 12: Bahnstationen im RTK, 62/63</p> <p>3.2.2 Regionale Busverbindungen, RMV-Expressbus-Linien, S. 64</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Im Text sind die Bezeichnungen der Linien X26 und X76 vertauscht.</p> <p>„Über Hofheim und Königsstein endet sie in Bad Homburg und bietet damit Tangentialverbindungen an SPNV-Ästen des Frankfurter Stadtverkehrs.“</p> <p>Der Zusatz "des Frankfurter Stadtverkehrs" könnte missverstanden werden. Es handelt sich um verschiedene regionale SPNV Verknüpfungspunkte.</p> <p>„Die X79 bedient primär eine Verkehrsnachfrage im Rheingau-Taunus-Kreis. Sie verbindet Bad Schwalbach mit Niederwalluf am Rhein und hat hier Anschluss an den RB 10 und den RE 9 (siehe dazu oben).“</p> <p>Wir schlagen vor bei der Linie X79 den Anschluss zur Linie RE9 zu ergänzen, da die Linie von der Fahrplankonstruktion auf diesen Anschluss hin optimiert ist</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.27	<p>Teil A</p> <p>3.2.3. Lokale Busverbindungen, S. 67ff.</p> <p>In diesem Kapitel werden über den Stadtbusverkehr noch weitere Verkehre thematisiert, der Lokalverkehr jedoch nicht. Findet dieser sich entsprechend an anderer Stelle?</p>	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die Formulierung wurde angepasst



TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.28	Teil A 3.2.4. Bedarfsgesteuerte Busverkehre, S. 73 „Hier muss der Fahrtwunsch spätestens 60 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch gemeldet werden.“ Auf Seite 69 wird beschrieben, dass eine Fahrt je nach Linie mindestens 30 bis 45 Minuten vor Abfahrt bestellt werden muss. Bitte Formulierungen prüfen.	umgesetzt	Die entsprechenden Textpassagen in Kapitel 3.2.4 werden gestrichen
RMV	11.29	Teil A 3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 75 (oberer Absatz) Wir weisen darauf hin, dass die Preisstufe 5 nicht „zwischen den A-Tarifgebieten Idstein und Bad Schwalbach“ gültig ist, sondern zwischen den Obertarifgebieten 6200 und 6300. Obertarifgebiete haben keine Namen und Bad Schwalbach liegt in OTG 6400.  „Eines der drei Obertarifgebiete oder drei A0-Tarifgebiete können kann mit Tickets der Preisstufe 3 befahren werden.“ Hinweis: Die Preisstufe 3 gilt auch, wenn drei A0-Tarifgebiete innerhalb verschiedener A-Tarifgebiete befahren werden.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.30	Teil A 3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 75 (unterer Absatz)  Wir möchten anmerken, dass es auch schon Fahrten zu den Preisstufen 2 und 3 in den Rhein-Lahn-Kreis gibt.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.31	Teil A 3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 76 Hier kann die nun feststehende Entwicklung des D-Tickets eingearbeitet werden.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.32	Teil A Abbildung 34: ÖPNV-Streckenbelastung in Wiesbaden gemäß mikroskopischer Mobilitätssimulation, Seite 77  In Abbildung 34 sind Querschnittsbelastungen auch des Schienenverkehrs dargestellt. Diese sind nach unserer Einschätzung deutlich zu niedrig angesetzt. Wir können die Daten nicht bestätigen und möchten Sie bitten, die Plausibilität bzw. Herleitung der Daten zu erläutern.	umgesetzt	Die textliche Erläuterung wurde hinsichtlich der Methodik und Aussagekraft der Mobilitätssimulation geschärft. Die Grafik wurde angepasst.
RMV	11.33	Teil A 4.3. Reisezeiten, S. 97/99 Abb. 58: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen den Städten Wiesbaden und Mainz Redaktioneller Hinweis: Beschriftung der Y-Achse fehlt	umgesetzt	Die Dartsellungen wurden um ergänzende Erläuterungen erweitert
RMV	11.34	Teil A Abb. 63: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg  Wir hätten bei der Darstellung erwartet, dass die grau sichtbare Fläche etwa genauso groß sein müsste wie die dunkelblau sichtbare Fläche, da es sich in unseren Augen bei der Y-Achse, um eine relative Darstellung handeln würde. Vielleicht kann dies im Zusammenhang mit der Achsenbeschriftung der y-Achse geklärt werden.	umgesetzt	Die Dartsellungen wurden um ergänzende Erläuterungen erweitert
RMV	11.35	Teil A 4.4. Verbindungsqualität, S. 103-105  In der Darstellung sind keine Relationen mit mehr als einem Umstieg enthalten. Wir möchten vorschlagen, diesen Punkt gegebenenfalls noch textlich zu ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.36	Teil A 4.5.1. Barrierefreiheit, S. 106 (3 Aufzählungspunkte)  Gilt die Barrierefreiheit erfüllt, wenn eines der beiden ersten Kriterien und das dritte Kriterium erfüllt sind oder müssen alle drei Kriterien erfüllt sein?  Unser Vorschlag zur Klarstellung wäre, dass Haltestellen als barrierefrei gelten, wenn eines der ersten beiden ersten und das dritte Kriterium erfüllt sind.	umgesetzt	Die Formulierung wurde im Sinne einer Klarstellung angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.37	<p>Teil A Abbildung 71: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden</p> <p>Als Kriterium für Barrierefreiheit wird im vorhergehenden Absatz mit mindestens 22 cm angegeben. Wir schlagen vor, in der Grafik die Skala auf 20 bis 22 cm und größer gleich 22 cm anzugeben.</p> <p>„Dennoch sind die so ausgebauten Haltestellen nutzbar und sollen erst nach Mit der Definition weitestgehend barrierefreier Haltestellen soll ein zeitnaher erneuter Umbau verhindert werden, um einer etwaigen Fördermittelbindung nicht entgegenzustehen.“</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Bitte Satz korrigieren.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst, im Diagramm wurden Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm zusammengefasst
RMV	11.38	<p>Teil A 4.5.2. Halstellenausstattung, S. 110/112 (unten)</p> <p>In diesem Zusammenhang weisen wir auf den zweiteiligen RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" hin. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungseitfaden im zweiten Teil richtet sich an die umsetzenden Akteure und umfasst wichtige rechtliche Rahmenbedingungen, Empfehlungen des RMV zur konkreten Umsetzung sowie Aspekte zur Finanzierung. Ergänzt wird der Maßnahmenplan durch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen im dritten Band "Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Wartehallen im RMV-Verbundgebiet". Wir bitten um Berücksichtigung des Maßnahmenplans.</p> <p><a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung</a></p>	umgesetzt	Der Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr wurde in der textlichen Beschreibung ergänzt.
RMV	11.39	<p>Teil A 4.5.2. Halstellenausstattung, S. 110/112 (unten) Seite 112 unten</p> <p>In Hinblick auf die intermodale Verknüpfung sind Fahrradabstellanlagen insbesondere an den Stationen des Schienenverkehrs wichtig. Dazu gibt es weitere Hinweise im Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV des RMV.</p> <p><a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung</a></p> <p>Die Herstellung von Fahrradabstellanlagen im Stationsumfeld ist eine kommunale Aufgabe. Daher möchten wir anregen, diesen Umstand bei der Darstellung der Fahrradabstellanlagen besonders hervorzuheben. Wir möchten anregen, noch eine Auflistung der Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Stationen zu ergänzen.</p>	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst, eine entsprechende Übersicht wurde aufgrund lückenhafter Datengrundlagen nicht ergänzt.
RMV	11.40	<p>Teil A 4.5.3 Fahrzeuge, S. 114</p> <p>In diesem Abschnitt wird ausgeführt, dass im Regionalbusverkehr seitens der RTV detaillierte Vorgaben zum Fahrzeugeinsatz bestehen. In Teil C (S. 168, Tab. 22) findet sich zum Regionalbus jedoch der Hinweis, dass Organisation und Finanzierung von Regionalbusverkehren durch den RMV erfolgt. Insofern wäre der Hinweis auf S. 114 unseres Erachtens nicht korrekt, zumal die Fahrzeuganforderungen für Regionalbuslinien vom RMV, in Anlage 2 Anforderung an die Fahrzeuge zur Leistungsbeschreibung, vorgegeben werden. Wir bitten um entsprechende Korrektur.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert
RMV	11.41	<p>Teil A 4.6. Servicequalität, S. 115 (oben)</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass über die barrierefreien Verbindungen seitens des RMV mit der BAIM-Auskunft informiert wird. Hierfür ist die Pflege der Haltestellenangaben im HMS wichtig.</p>	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.42	Teil A 5. Ziele, S. 119  „Ein ganztägig einheitliches Taktangebot mit einem zwischen den Linien abgestimmten Fahrplan und guten Anschlüssen zum regionalen Schienenverkehr ermöglicht eine sichere und sorglose Orientierung im Gesamtnetz.“  Wir möchten vorschlagen, das Zielbild um die Herstellung von guten Anschlüssen zum Schienenverkehr zu ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.43	Teil B 6. Anforderungsprofil, S. 133/134 Seite 133, Absatz 1  Wir möchten darauf hinweisen, dass sich diese Vorgaben nur auf den Zugang zu Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen beziehen. Daher ist das Wort "Bahnen" zu allgemein. Für den Eisenbahnverkehr (S-Bahn und Regionalbahn) gelten andere Standards gemäß der TSI PRM. Wir bitten hier um eine Präzisierung der Darstellung.	teilweise umgesetzt	Zur Erreichung einer barrierefreien Wegekette werden auch höhere Toleranzen im in Bezug auf Reststufe und Restspalt als problematisch gesehen. Ein Hinweis auf die Standards der TSI PRM wurde aufgenommen.
RMV	11.44	Teil B Seite 134  „Dabei ist auch die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern, dem RMV sowie anderen Verkehrsunternehmen hinsichtlich einer einheitlichen Strategie empfehlenswert.“  Wir bitten, den RMV als Aufgabenträgerorganisation für den Regionalverkehr bei Abstimmungen ebenfalls zu beteiligen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.45	Teil B 6.3.1. Bedienungszeit, S. 137 (oben)  Wir bitten um Erläuterung, ob es sich bei der zeitlichen Darstellung um eine Darstellung mit Kalendertagen handelt oder mit Betriebstagen. Zählt also die Nachtverkehrszeit zum Ende des jeweiligen Tages (Betriebstag) oder zum Anfang des Folgetages (Kalendertag)?	umgesetzt	Die Tabelle zeigt die Bedienungszeiten nach Kalendertagen. Die Beschriftung der Grafik wurde entsprechend angepasst.
RMV	11.46	Teil B Tabelle 17: Bedienungszeiten LH Wiesbaden  Montag-Freitag: HVZ 2 bis 17:30 Uhr erscheint recht kurz. Die Erfahrung mit der Tagesganglinie im SPNV zeigt, dass die HVZ teilweise später läuft.	nicht umgesetzt	Die Definition der Bedienungszeitfenster erfolgt auf Grundlage der zeitlichen Nachfrage aus der Mobilitätssimulation. Deren Ergebnisse lassen auf eine Verringerung der Mobilitätsnachfrage nach 17:30 Uhr schließen.
RMV	11.47	Teil B Seite 137 (vorletzter Absatz)  „Alternativ kann der Betriebsbeginn bzw. das Betriebsende auf einzelnen Linien oder Linienabschnitten später oder früher erfolgen, auch um ggf. Anpassungen an die Nutzungszeiten bedienter Ziele (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte oder Freizeiteinrichtungen) vornehmen zu können.“  Wir schlagen vor, den Flughafen Frankfurt als besonderen Aufkommensschwerpunkt im Frühverkehr konkret in der Auflistung der Beispiele zu benennen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.48	Teil B 6.3.2. Bedienungshäufigkeit, S. 139 (oben)  Wir schlagen vor, neben der Taktfamilie 15/30/60 auch noch die Nullsymmetrie bei den Fahrplänen zu ergänzen, damit optimale und gleiche Umsteigeverbindungen in jeweils beiden Richtungen geschaffen werden können.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.49	Teil B 6.3.6. Pünktlichkeit, S. 141  Wir schlagen ergänzend vor, dass in Hinblick auf eine Überwachung und Sicherung von Anschlüssen, Fahrten mit Verspätung aufgrund Anschlusssicherung nicht pönalisiert werden sollten.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.50	Teil B Seite 141, letzter Absatz  Im RMV wurde die 10-Minuten-Garantie abgeschafft. Es ist im lokalen Nahverkehrsplan zu verdeutlichen, dass sich eine solche angestrebte Servicegarantie nicht auf vom RMV bestellte Leistungen (z.B. S-Bahn, Regionalbahn, X-Bus, Regionalbus) beziehen kann.	umgesetzt	Die Formulierung wurde gestrichen
RMV	11.51	Teil B 6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, S. 145/146  „Standorte von Stationen mit Mobilitätsangeboten für die „letzte Meile“ sind am ÖPNV-Angebot auszurichten, sodass diese <b>Standorte</b> insbesondere an zentralen Umsteigehaltestellen, <b>SPNV-Stationen</b> sowie Endhaltestellen eingerichtet werden.“	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.52	Teil B Seite 146 (oben)  „Standorte für neue P+R-Anlagen sind entsprechend diesen Standortanforderungen auszuwählen.“  Wir verweisen diesbezüglich auf den Maßnahmenplan Park+Ride des RMV.  <a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung</a>	umgesetzt	Der Hinweis wurde ergänzt
RMV	11.53	Teil B 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, S. 146/148/151  S. 146/148  siehe Hinweis zu Teil A, 4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 110/112 (unten)  Tabelle 20: Anzustrebende Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in Wiesbaden, S. 151  Corporate Design des Stadtverkehrs: In Abstimmung mit den Gestaltungsrichtlinien des RMV  siehe Hinweis zu 4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 110/112 (unten)  Wir schlagen vor, ergänzend Fahrradabstellmöglichkeiten in der Tabelle aufzunehmen.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	
RMV	11.54	Teil B 6.5.2. Fahrzeuge, S. 152ff.  In diesem Kapitel wird zunächst auf die jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen im Regional-, Lokal- und Stadtbusverkehr hinweisen. Dies ist unseres Erachtens korrekt. Gegebenenfalls sollte beim Punkt Ausstattungsmerkmale ergänzt werden: „der Fahrzeuge im Lokal- und Stadtbusverkehr“, da es im Vergleich zu den Fahrzeugen des RMV im Express- und Regionalbusverkehr zu Abweichungen u. a. beim Höchstalter, der Anzahl der Sitzplätze, Anzahl Türen G-KOM etc. kommt.  Ebenso wie in den Ausführungen zum NVP RTK werden auch hier Angaben zur Größe der Multifunktionsfläche gemacht, die von den Angaben des RMV (und auch der RTV) abweichen und nicht dem Ländererlass zur Mitnahme von E-Scootern entsprechen (siehe Anm. zu Teil C, Kap. 6.5.2 Fahrzeuge, S. 153).	umgesetzt	
RMV	11.55	Teil B 6.6.1. Fahrtenorganisation, S. 157  Bei der Aufzählung der Aufgaben einer Leitstelle schlagen wir vor, folgende Ergänzung vorzunehmen:  Überwachung von Anschlüssen und Disposition von Anschlusssicherungen (zwischen SPNV und Busverkehr sowie innerhalb des Busverkehrs)	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.56	<p>Teil B 6.6.7. Information und Kommunikation, S. 161-163</p> <p>„Elektronische Abrufbarkeit der Fahrplantabellen und Liniennetzpläne auch über die Internetseite des RMV“</p> <p>„Informationen über barrierefreie Attribute mit Pflege des Haltestellen-Management-Systems des RMV in Verbindung zur BAIM-Auskunft des RMV“</p> <p>„An Haltestellen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Aushangfläche die folgenden Printmedien vorzusehen:“</p> <p>Wir schlagen vor, ergänzend als Unterpunkt Umgebungspläne mit in die Auflistung aufnehmen.</p> <p>„Die Fahrplandarstellung je Linie ist möglichst übersichtlich unter der Angabe der folgenden Informationen zu gestalten:“</p> <p>Hierbei sind die Gestaltungsrichtlinien des RMV zu berücksichtigen.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.57	<p>Teil B 7.1. Achsenkonzept, S. 166-168 Seite 166</p> <p>„Nebenachsen: Verkehrsrelationen von mittlerer Bedeutung (&gt; 1.000 Wege) sowie Achsen zu SPNV-Haltepunkten mit übergeordneter Bedeutung (Wiesbaden-Biebrich, Eppstein-Bremthal, Hochheim am Main)“</p> <p>Wäre hier ein "zum Beispiel" zu ergänzen oder ist die Aufzählung abschließend? Sofern es abschließend ist, möchten wir noch den neuen Haltepunkt an der Wallauer Spange sowie den Bahnhof Mainz-Kastel und den Bahnhof Mainz-Bischofsheim zur Aufnahme vorschlagen.</p> <p>Abbildung 82: Achsennetz der Landeshauptstadt Wiesbaden, S. 167</p> <p>Es fehlt die Legende für die Erläuterung der Farben und wir schlagen vor, die Stadtgrenze Wiesbaden in der Grafik noch deutlicher zu kennzeichnen.</p> <p>Abbildung 83: Umgelegtes Achsennetz für die Wiesbadener Kernstadt, S. 168</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Karte im Bereich von Mainz-Kastel und Delkenheim abgeschnitten ist. Darüber hinaus schlagen wir vor, SPNV-Stationen optisch hervorzuheben.</p>	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt, die Kartendarstellung ist um eine Legende erweitert worden.
RMV	11.58	<p>Teil B 7.2.1. Produktkategorien, S. 169/171/172</p> <p>In Bezug auf die Produktkategorien möchten wir auch auf den Baustein 5 des Verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main „Klassifizierung lokaler Busverkehre“ hinweisen.</p>	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.59	<p>Teil B Tabelle 22: Produkte im Wiesbadener ÖPNV, S. 169</p> <p>„RB-Linien zur Erschließung in der Fläche mit allen Zwischenhalten und teilweise weiter als schnelle Verbindung mit wenig Zwischenhalten im Bereich des S-Bahn-Netzes.“</p> <p>Wir schlagen vor zu ergänzen, dass die Regionalbahnen im Bereich des S-Bahn-Netzes nicht überall halten.</p> <p>„S-Bahn Rhein-Main als leistungsfähiges Angebot in dichtem Takt zur Anbindung Wiesbadens an den Großraum Frankfurt und den Flughafen.“</p> <p>Wir schlagen vor zu ergänzen, dass die S-Bahn auch zur Anbindung Wiesbadens an den Frankfurter Flughafen dient.</p> <p>Beim Produkt Expressbus bitte die Bezeichnung X-Bus ergänzen, da dies die offizielle Produktbezeichnung des RMV ist.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.60	<p>Teil B Seite 171, Absatz 1</p> <p>„Mit dem Angebot beschleunigter Stadtbuslinien wird insbesondere die Erschließung der Außenstadtteile sowie deren Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt gestärkt.“</p> <p>Im Zusammenhang mit der Tab. 22 schlagen wir vor, hier den Begriff Sprinterbus für den beschleunigten Stadtbus zu wiederholen.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.61	<p>Teil B Abbildung 84: Produktkategorien und ihre Funktionen für die Landeshauptstadt Wiesbaden, S. 172</p> <p>„Regionalbusse/Lokalbusse mit verbindender Funktion in das Umland“</p> <p>Wir bitten, die Begrifflichkeit Regionalbus als Produkt des Regionalverkehrs gemäß RNVP vom Lokalbus zu unterscheiden.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.62	<p>Teil B Abbildung 85: Haltepolitik geplanter Linienverkehre, S. 172</p> <p>„Regionalbus/Lokalbus“</p> <p>Wir bitten, die Begrifflichkeit Regionalbus als Produkt des Regionalverkehrs gemäß RNVP vom Lokalbus zu unterscheiden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Legende zur Erläuterung der Symbole fehlt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst. Die Legende wurde ergänzt.
RMV	11.63	<p>Teil B 7.2.3. Expressbus, S. 178f./Kap. 8.9. Linienbündelung, S. 277/Kap. 9.1.1. Wallauer Spange, S. 280</p> <p>Im Entwurf des NVP wird eine neue Expressbuslinie als „X83“ benannt. Wir weisen darauf hin, dass es bereits eine Linie X83 (im Landkreis Offenbach) gibt und deshalb eine andere Bezeichnung gefunden werden sollte. Wir bitten um Umbenennung der Linie und um Abstimmung mit dem RMV bezüglich der Verwendung einer neuen Liniennummer.</p>	zur Kenntnis genommen	Die Linienbezeichnungen sind als Arbeitstitel zu verstehen. Abstimmungen zur tatsächlichen Bezeichnung sind mit den zuständigen Aufgabenträger und dem RMV abzustimmen.
RMV	11.64	<p>Teil B 7.2.5. Metrobus, S. 186/187</p> <p>Abbildung 94: Linien M1, M2, M3 und M6, S. 186</p> <p>Wir schlagen vor, SPNV-Haltestellen und Linien in der Karte stärker hervorzuheben.</p>	nicht umgesetzt	Eine Anpassung der Kartendarstellungen erfolgt im Rahmen der Umsetzungsplanung für die Liniennetzreform.
RMV	11.65	<p>Teil B Seite 187, Absatz 2</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Eine Verlängerung der Linie <b>M7</b> in Richtung Mainz-Kastel ist als Prüfauftrag formuliert (siehe Kapitel 9.4.1).</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.66	Teil B 7.2.7. Stadtbus, S. 193 Abbildung 101: Linien 9 und 10, S. 193  Anmerkung: Der RMV begrüßt, dass der Bahnhof Schierstein eine direkte Busanbindung erhält.	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.67	Teil B 7.3.2. AST-Verkehre auf schwach nachgefragten Relationen, S. 210/211  „Bereich Biebricher Allee/zentrale Achse: Herzogsplatz, Robert-Krekel-Anlage, Rathaus Biebrich“  Wir schlagen vor, auch die Haltestelle Biebrich Bahnhof zur direkten Verknüpfung mit dem SPNV aufzunehmen.	teilweise umgesetzt	Die Formulierung wurde als Prüfauftrag ergänzt
RMV	11.68	Teil B 7.4. Nachtverkehr, S. 212/213/216 Seite 212  „Insbesondere in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag, <b>sowie vor Feiertagen</b> ist dabei eine erhöhte Mobilitätsnachfrage in den Nachtstunden zu beobachten, die vorwiegend dem Freizeitverkehr zuzuordnen ist.“  Hinweis: Der erweiterte Nachtverkehr auf den regionalen Linien des RMV findet auch in den Nächten vor Wochenfeiertagen statt.  „Für das Nachtverkehrskonzept in der Landeshauptstadt Wiesbaden ist daher ein differenziertes Angebot in Abhängigkeit des betrachteten Wochentags notwendig.“  Wir schlagen vor, einen besonderen Hinweis auf Frühverkehr Flughafenbeschäftigte zu ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.69	Teil B Seite 213 „Als Fixpunkte im System sind Anschlüsse auf die nachts durchgängig verkehrende Linie S8 der S-Bahn Rhein-Main am Wiesbadener Hauptbahnhof und am Bahnhof Wiesbaden-Ost vorgegeben.“  In der Grafik ist auch der Bahnhof Mainz-Gustavsburg angegeben. Wir schlagen vor, diesen auch im Text zu ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.70	Teil B Abbildung 118: Nightliner und Nightshuttle im Nachtverkehr am Wochenende (Nächte auf Sa-So), S. 216 Vorschlag: In den Partynächten (Fr/Sa+Sa/So+vor Feiertagen) Nightshuttle Anbindung auch vom Bahnhof Mainz-Kastel, da auch die S-Bahn-Linie S1 regelmäßig im Stundentakt verkehrt.	umgesetzt	Die Karte wird um den Bahnhof Mainz-Kastel ergänzt.
RMV	11.71	Teil B 7.5.1. Taktversprechen, S. 218 Tabelle 27: Taktangebot/Verfügbarkeit nach Verkehrszeiten und Produkten, S. 218  On-Demand-Verkehr (Abend + Nacht): Wir regen an, das im Dokument bereits verwendete Stichwort "Nightshuttle" in der Tabelle zu ergänzen.	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.72	Teil B Seite 218, letzter Absatz  Redaktioneller Hinweis: „Bei diesen Haltestellen ist verstärkt darauf zu achten, dass sich die betreffenden Angebote zu einem angenäherten Halbstundentakt ergänzen.“	umgesetzt	Die Formulierung wurde korrigiert.
RMV	11.73	Teil B 7.5.2. Anschlussknoten, S. 220 Abbildung 120: Anschlussknoten im Stadtgebiet Wiesbadens, S. 220  Vorschlag zur Ergänzung: Ostbahnhof und Biebrich Bahnhof ebenfalls als Anschlussknoten mit Achsen aufnehmen.	umgesetzt	Die Kartendarstellung wurde ergänzt.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.74	<p>Teil B 7.6.1. Haltestellen, S. 224/227/228</p> <p>Seite 224</p> <p>„Um die Haltestelle als solche leicht zu erkennen, ist es wünschenswert, dass sich die Gestaltung von Fahrgastunterständen im Stadtgebiet über die verschiedenen Haltestellen wiederholt.“</p> <p>In diesem Zusammenhang bitte Anmerkungen zu 4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 110/112 (unten) aus Teil A beachten.</p>	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.75	<p>Teil B Seite 227, unten</p> <p>„Mit dem hier vorliegenden Zielkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Umbenennung der im Anhang (vgl. Teil D) aufgeführten Haltestellen vorgeschlagen.“</p> <p>Vorschläge: Umbenennung Vogesenstraße zu Schierstein Bahnhof/Vogesenstraße, um Umsteigebeziehung zum Bahnhof zu kennzeichnen</p> <p>Umbenennung Igstadt Hinterbergstraße zu Igstadt Bahnhof, um Umsteigebeziehung zu kennzeichnen</p>	nicht umgesetzt	Die Benennungshoheit für Haltestellen liegt bei den jeweiligen Ortsbeiräten der Landeshauptstadt Wiesbaden. Eine Umbenennung der Haltestelle Glyco in Glyco/Schierstein Bahnhof ist vorgesehen (vgl. Teil D Umbenennungen von Haltestellen in der LHW)
RMV	11.76	<p>Teil B Seite 228, Absatz 1</p> <p>„Im Einzelfall wurden die Namen von Einrichtungen entleihen, die eine potenziell sehr hohe Verweildauer aufweisen, wie Rathäuser, Sportstätten oder ähnliches.“</p> <p>Wir schlagen vor, Bahnhöfe zu ergänzen.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.77	<p>Teil B 7.6.2. Barrierefreiheit, S. 233</p> <p>Abbildung 125: Hoch priorisierte Haltestellen für den barrierefreien Ausbau, S. 233</p> <p>Die Haltestelle Wiesbaden Ostbahnhof erhält im neuen Buskonzept eine deutliche Prioritätensteigerung auch in Hinblick auf Grundbedienungen im Nachtverkehr. Seitens des RMV wird vorgeschlagen, hier eine höhere Priorität vorzusehen.</p>	nicht umgesetzt	Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen beruht auf einer festgelegten Bewertungsmatrix. Die Ergebnisse der quantitativen Bewertung sind beim barrierefreien Ausbau zu berücksichtigen. Im Zuge eines barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs ist die Priorisierung bzw. der vorgesehene Ausbaupunkt zu prüfen und ggf. vorzulegen.
RMV	11.78	<p>Teil B 7.6.3. Busbeschleunigung, S. 235 Abbildung 126: Vorrangkorridore Busbeschleunigung, S. 235</p> <p>Regionalbusse stehen oft im Stau im Bereich der Berliner Straße. Wir schlagen vor, diesen Bereich ebenfalls für das Thema Busbeschleunigung zu ergänzen.</p>	umgesetzt	Die Kartendarstellung wurde ergänzt.
RMV	11.79	<p>Teil B 7.6.5. Elektrifizierung und alternative Antriebe, S. 240</p> <p>„Von besonderem Interesse sind dabei Standorte, an denen regionale Linien regelmäßig starten und enden, unter anderem die folgenden Haltestellen:“</p> <p>Wir schlagen vor, bei der folgenden Aufzählung Hochschule Rhein-Main zu ergänzen (Endhaltepunkt X26).</p>	nicht umgesetzt	Die Haltestelle Hochschule RheinMain ist in ihrem derzeitigen Ausbaustand nicht für längere Standzeiten geeignet. Zur Einrichtung von Ladeinfrastrukturen ist zunächst ein gesamthafter Ausbau der Haltestelle notwendig.



TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.80	<p>Teil B 7.7. Konzept zur Inter- und Multimodalität, S. 242 Seite 242, Absatz 3</p> <p>„An allen Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sind (digital) verschließbare Fahrradboxen oder Sammelschließanlagen aufzustellen, um ein erhöhtes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.“</p> <p>Wir bitten, alternativ zu Fahrradboxen auch andere Arten von Sammelschließanlagen in die Konzeption mit aufzunehmen.</p> <p>„Die neuen Boxen sollten in ihrer Buchung kompatibel zu den bereits am Wiesbadener Hauptbahnhof vorhandenen Boxen sein und die Buchung über die RMV-Mobilitätsplattform ermöglichen.“</p> <p>Wir regen an, im Gedanken an eine einheitliche Mobilitätsplattform auch die Buchbarkeit von Fahrradabstellanlagen über die RMV-Mobilitätsplattform zu ergänzen.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.81	<p>Teil B Seite 242 (unten)</p> <p>Wir verweisen diesbezüglich auch auf den Maßnahmenplan Park+Ride des RMV.</p> <p><a href="https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung">https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung</a></p>	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.82	<p>Teil B 8.9 Linienbündelung, Tab. 44, S. 277</p> <p>In der Tabelle ist ein regionales Bündel als „Vordertaunus“ benannt. Zu diesem Bündel und den dort benannten Linien möchten wir darauf hinweisen, dass gemäß Vergabekalender regionaler Buspersonennahverkehr (BPNV) und Gesamtbericht 2022, die online verfügbar sind, zum 15.12.2024 folgendes gilt:</p> <p>Das Bündel heißt „MTK Vordertaunus 1“ und beinhaltet allein die RMV-Linie 262. Die im NVP Wiesbaden benannte X26 ist dem Linienbündel „MTK X-Bus Vordertaunus“ gemeinsam mit der Linie X27 zugeordnet. Das Enddatum lautet für beide Bündel 12/2032.</p>	umgesetzt	Die tabellarische Übersicht wurde entsprechend korrigiert
RMV	11.83	<p>Teil B 9.1.1. Wallauer Spange, S. 280</p> <p>Am Ende des Abschnitts wird der IKEA-Standort in Wallau thematisiert. Hierbei müsste aus unserer Sicht kenntlich gemacht werden, dass es sich um eine Anforderung an den Nahverkehrsplan des Main-Taunus-Kreises handelt, da es keine Maßnahme auf dem Gebiet der Stadt Wiesbaden ist.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde ergänzt
RMV	11.84	<p>Teil B 9.1.2. Aartalbahn, S. 281</p> <p>„Um die Netzfunktion der Aartalbahn zu erhöhen, ist daher eine Führung zum Hauptbahnhof analog zur historischen Streckenführung anzustreben.“</p> <p>Dies stellt eine Abweichung gegenüber der Machbarkeitsstudie dar, da keine Wirtschaftlichkeit für eine solche Verbindung gegeben ist.</p>	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.85	<p>Teil B 9.1.3. Erweiterung des SPNV-Angebots, S. 282-285</p> <p>Seite 282 (oben)</p> <p>„Von zentraler Bedeutung sind dabei der RMV als regionaler SPNV-Aufgabenträger sowie die Deutsche Bahn als Infrastrukturunternehmen.“</p> <p>Wir bitten um Präzisierung der Formulierung. Korrekt wäre Aufgabenträgerorganisation. Der Aufgabenträger ist gesetzlich die Stadt Wiesbaden selbst.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.86	<p>Teil B Seite 282 (unten)</p> <p>„Hinzu kommt, dass auch der Ein- und Ausstieg vom Bahnsteig in die Fahrzeuge in der Regel nicht barrierefrei möglich ist. So sind die Bahnsteige des Wiesbadener Hauptbahnhofs zwar barrierefrei erreichbar, die Fahrzeuge der S-Bahn Rhein-Main allerdings nicht – wie an den meisten Stationen zwischen Frankfurt und Wiesbaden.“</p> <p>Die Aussage ist nicht richtig, da gemäß der TSI PRM eine Stufe von z.B. 23 cm, die mit einer Rampe überbrückt werden kann, als barrierefrei gilt. Die Aussage kann dahingehend korrigiert werden, dass gesagt wird "in der Regel nicht stufenfrei".</p> <p>„Während die Bahnsteige entlang der S-Bahn-Linien eine Höhe von 55 bzw. 76 cm oberhalb der Schienenoberkante aufweisen, werden im S-Bahn-Netz Fahrzeuge für eine Bahnsteighöhe von 96 cm eingesetzt.“</p> <p>Die Aussage ist nicht korrekt. Alle Bahnsteige an S-Bahn-Linien haben mindestens eine Höhe von 76 cm. Bahnsteige mit 55 cm sind nur an einigen Regionalzugstrecken außerhalb des S-Bahn-Netzes vorhanden.</p>	teilweise umgesetzt	Die Einschätzung wird an dieser Stelle nicht geteilt. Die TSI PRM gibt Grenzwerte vor (hier eine Stufe von 23 cm), beschäftigt sich allerdings nicht mit dem Begriff der Barrierefreiheit. Das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) definiert bauliche Anlagen als "barrierefrei", "wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind (§4 BGG). Der Einsatz einer fahrzeuggebundenen Rampe widerspricht dem Grundsatz der Erreichbarkeit "ohne fremde Hilfe". In Anlehnung an §2 EBO kann die S-Bahn in diesem Sinne als "weitreichend barrierefrei", allerdings nicht als "vollständig barrierefrei" bezeichnet werden. Die Formulierung wird entsprechend präzisiert. Ziel sollte trotzdem die stufenfreie und damit vollständige Barrierefreiheit der S-Bahn sein.
RMV	11.87	<p>Teil B Seite 283 (Haltepunkt Mainzer Straße)</p> <p>Wir bitten die Wechselwirkung auch mit dem geplanten Haltepunkt Erbenheim West/BKA zu benennen. Wir schlagen vor, auch einen Hinweis aufzunehmen, dass mit den verlängerten Fahrzeiten durch die Haltepunkte auch eine Prüfung von Anschlussbeziehungen zu ergänzen wäre.</p> <p>„Inwieweit die Errichtung eines entsprechenden Haltepunktes realistisch sein kann, hängt einerseits maßgeblich von der zukünftigen Entwicklung der südlichen Mainzer Straße ab und ist andererseits zwangsweise an eine zweigleisige Führung der Ländchesbahn bis Erbenheim geknüpft.“</p> <p>Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung zur Notwendigkeit eines solchen zweigleisigen Abschnittes in diesem konkreten Bereich ist nicht bekannt. Wir bitten um Mitteilung der entsprechenden Basis dieser Aussage.</p>	umgesetzt	Entsprechende Formulierungen wurden ergänzt
RMV	11.88	<p>Teil B Seite 284 (Haltepunkt Mainz-Kostheim)</p> <p>Wir weisen auf die Ergebnisse der Prüfung aus dem Regionalen Nahverkehrsplan hin, nach denen ein zusätzlicher Halt fahrplantechnisch nicht möglich ist.</p>	zur Kenntnis genommen	
RMV	11.89	<p>Teil B Seite 284 (Verlegung des Bahnhofs Biebrich)</p> <p>Der Wunsch der Stadt kann als Hinweis für die Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans genannt werden. Eine Verlegung der Station ist technisch aufgrund der Auswirkungen auch in Hinblick auf die Leit- und Sicherungstechnik schwierig. Die Station wird im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein in 2026 barrierefrei am bestehenden Ort ausgebaut.</p> <p>Der RMV begrüßt das Bestreben zur besseren Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr am Bahnhof Biebrich. Ein Vorschlag wäre es, seitens der Stadt die Verkürzung der Wege durch eine Verlegung der Bushaltestellen an die Kreuzung Biebricher Allee/Gibber Straße/Höchster Straße mit dann ca. 300 m Fußweg zu erreichen.</p> <p>Ein weiterer Vorschlag wäre, eine Wendemöglichkeit und Haltestelle für die Busse im Bereich Seligmann-Baer-Platz für Stichfahrten vorzusehen.</p>	zur Kenntnis genommen	Ein Hinweis wurde aufgenommen.
RMV	11.90	<p>Teil B Seite 284 (Verlegung des Haltepunkts Schierstein)</p> <p>Dies kann als Wunsch der Stadt in die Fortschreibung des RNVP aufgenommen werden.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass die Station in Bestandslage im Zuge der Generalsanierung Rechter Rhein in 2026 barrierefrei ausgebaut wird.</p>	zur Kenntnis genommen	Ein Hinweis wurde aufgenommen.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.91	<p>Teil B Seite 284/285 Elektrifizierung/BEMU Ländchesbahn</p> <p>„Um der Funktion der Ländchesbahn in Zukunft gerecht werden zu können, ist im Rahmen des Zielfahrplans 2030 für das Land Hessen eine Ausweitung des Fahrtenangebots auf der Linie RB 21 vorgesehen, auf der zudem einzelne Umläufe bis Idstein durchgebunden werden sollen.“</p> <p>Gemäß dem Zielfahrplan des RNVP ist der geplante Standard auf der Ländchesbahn bereits erreicht.</p> <p>„In diesem Zusammenhang ist der Betrieb der Linie mit Dieseltriebzügen zunehmend unwirtschaftlich, insbesondere wenn diese mehrfach pro Stunde sowie teilweise auf elektrifizierten Streckenabschnitten verkehren.“</p> <p>Zunehmend unwirtschaftlich suggeriert, dass es bereits jetzt kurzfristig eine andere Möglichkeit gäbe. Wir bitten, die Formulierung anzupassen z.B. "langfristig unwirtschaftlich und unökonomisch".</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.92	<p>Teil B 9.2. Erweiterung der ÖPNV-Produktivfalt, S. 287</p> <p>„Kann das Überfliegen privater Grundstücke bei der Trassenplanung vermieden werden, ergibt sich hingegen die Möglichkeit, ein kurzfristig umsetzbares ÖPNV-System zu schaffen. Mit kurzen Realisationszeiträumen eignen sich Seilbahnen dabei auch als Zwischenlösung für andere hochwertige ÖPNV-Systeme wie Straßen- oder Stadtbahnen sowie als temporäres zusätzliches Verkehrsangebot bei Veranstaltungen mit einer Dauer von mehreren Monaten.“</p> <p>Für die Umsetzung sind analog zum Infrastrukturausbau der Straße oder Schiene Planfeststellungsverfahren notwendig. Die Möglichkeit einer schnellen Umsetzung ist daher auch in Hinblick auf den Planungszeitraum zu bewerten.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.93	<p>Teil B 9.3. Hochwertiges ÖPNV-System, S. 290 Abbildung 146: Potenzielle Trassenfindung für ein hochwertiges Kapazitätsnetz Redaktioneller Hinweis: Legende zur Erläuterung der Bedeutung der unterschiedlichen Farben fehlt</p>	umgesetzt	Die Kartendarstellung wurde ergänzt.
RMV	11.94	<p>Teil B 9.4.3. Erweiterung von Verkehren in das Umland, S. 293 „Verlängerung regionaler Verbindungen zum Main-Taunus-Zentrum“</p> <p>Aus Richtung Westen kommend wird das MTZ nur ab Hofheim von der lokalen Buslinie 810 bedient. Es gibt daher keine regionale Verbindung. Wir bitten daher um Präzisierung, was für eine regionale Verbindung hier gemeint wäre. Sofern es um eine Verlängerung der Buslinie 810 geht, ist zu präzisieren, dass es sich um eine lokale Linie der MTV handelt.</p>	umgesetzt	Die Formulierung wurde angepasst
RMV	11.95	<p>Teil B 9.5. Zukünftige Erschließungsaufgaben, S. 303 Ostfeld</p> <p>Es fehlt der Hinweis auf die Anforderung aus der Regionalplanung, die eine Schienenanbindung des Ostfelds fordert. Wir bitten, diesen Aspekt im Nahverkehrsplan entsprechend zu ergänzen.</p>	umgesetzt	Entsprechende Formulierungen wurden ergänzt
RMV	11.96	<p>Teil B 9.7. Weitere Prüfaufträge, S. 311 „Für die in der Landeshauptstadt Wiesbaden eingesetzten Haltestellenmasten ist ein einheitliches Design empfehlenswert, welches sich am Corporate Design des mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs beauftragten Verkehrsunternehmens orientiert.“</p> <p>siehe Hinweis zu Teil A, 4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 110/112 (unten)</p>	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.97	<p>Teil D</p> <p>Linienführung der Linien 171, 275 und X76 im Bereich der Wiesbadener Innenstadt / mögliche neue Haltestelle in der Rheinstraße</p> <p>Die bisher im Basisnetz und Zielnetz angedachte Führung der Linien 275 und X76 über den ersten Ring unter Auslassung der Innenstadt wird für die Fahrgäste nicht akzeptabel sein. Zählungen haben ergeben, dass auf diesen Linien mehr Menschen in die Innenstadt möchten als zum Hauptbahnhof.</p> <p>Wir regen eine Führung der Linien stadteinwärts über die Dotzheimer Straße an (wie im Bestand). Stadtauswärts sollten die Linien, um die Innenstadt zumindest „am Rande“ zu berühren, über die Rheinstraße und die Klarenthaler Straße geführt werden. Hierzu müsste in der Rheinstraße, in Höhe ca. Hausnummer 69, eine neue Haltestelle in Richtung Klarenthal eingerichtet werden. Diese haben wir in beiliegender Verlaufsskizze mit der Bezeichnung „Rheinstraße / Luisenforum“ versehen. Dort sollten die Linien 275 und X76 halten und ebenso die stadtauswärts dort vorbeifahrende Linie 171, welche ansonsten ebenfalls keinen innenstadtnahen Halt hätte. Auch für die dort ebenfalls vorbeifahrende Stadtbushlinie 13 würde sich ein Halt an dieser Position eignen.</p> <p>Der neue Linienweg der Linien 275 und X76 (stadtauswärts) hätte eine Beschleunigung dieser Linien in Richtung Region zur Folge, wodurch die Anschlüsse in Schlangenbad, Bad Schwalbach und Kemel besser gesichert werden können.</p>	umgesetzt	Die Linienführungen wurden angepasst
RMV	11.98	<p>Teil D</p> <p>Linienübersichten, S. 6/7 Seite 6</p> <p>„X26 Wiesbaden – Hofheim – Königstein – Kronberg – Oberursel“</p> <p>Die X26 fährt nicht über Kronberg und ab Oberursel weiter bis Bad Homburg.</p> <p>„X79 Bad Schwalbach – Walluf – Wiesbaden – Biebrich“</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Die Darstellung ist unseres Erachtens ungünstig. Wir schlagen vor, Wiesbaden-Biebrich (ohne Leerzeichen) zu schreiben, damit klar wird, dass der Bus nicht in die Wiesbadener Innenstadt fährt</p> <p>Seite 7 „262 Wiesbaden – Wallau – Marxheim – Hofheim (Taunus)“</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Hofheim bzw. Hofheim (Taunus) nicht einheitlich in der Tabelle geführt.</p>	umgesetzt	Der Linienvorlauf wurde korrigiert
RMV	11.99	<p>Teil D</p> <p>Haltestellenübersichten, S. 73 Neue Haltestellen im Zielkonzept 2030 für die Landeshauptstadt Wiesbaden, S. 73/74</p> <p>Seite 73 „34 Erbenheim Bf. Berliner Str., Ecke Tillpetersrech“</p> <p>Wir schlagen eine Präzisierung dahingehend vor, dass es sich bei der neuen Haltestelle um die Haltestelle stadteinwärts handelt. Die Haltestelle wird stadtauswärts bereits bedient.</p> <p>Seite 74 „41 Igstadt Bf.“</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Haltestelle Hinterbergstraße erst kürzlich zu Igstadt Bahnhof umbenannt wurde. Ist diese Haltestelle gemeint, oder soll eine weitere Bushaltestelle direkt am Bahnhof geplant werden?</p>	umgesetzt	Die Erläuterung zur Haltestelle Erbenheim Bf. wurde erweitert. Die Haltestelle Igstadt Bf. ist eine neu errichtete Haltestelle.
RMV	11.10 0	<p>Teil D</p> <p>Umbenennungen von Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden, S. 76</p> <p>Wir schlagen vor, eine Umbenennung von Umsteigehaltestellen mit Bezug zu den Stationen Schierstein Bahnhof, Biebrich Bahnhof, Erbenheim Bahnhof und Igstadt Bahnhof vorzunehmen.</p>	zur Kenntnis genommen	Die Benennungshoheit für Haltestellen liegt bei den jeweiligen Ortsbeiräten der Landeshauptstadt Wiesbaden. Eine Benennung mehrerer Haltestellen nach einem nahegelegenen Bahnhof wird aufgrund der fehlenden Eindeutigkeit in der Zuordnung nicht empfohlen. Ggf. können durch zusätzliche Ansagen entsprechende Korrespondenzen an den Fahrgast übermittelt werden.

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
RMV	11.10 1	Teil D Liniennetzpläne, S. 112-119  Wenn in den Liniennetzplänen für das Zielnetz für die Region Wiesbaden, sowie für die Landeshauptstadt Wiesbaden der Haltepunkt Erbenheim-West (BKA) Bf. enthalten ist, dann sollte dieser auch im Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis enthalten sein. Auf der Main-Lahn-Bahn verkehrt ein RE20, eine RB 21 (HVZ), eine RB 22 und eine S2. Die in der Netzgrafik für das Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis dargestellte Linie RB20 gibt es nicht. (Siehe Beschreibung Teil A des NVP-Entwurfs) Auf der Wallauer Spange sollen im Zielkonzept die Hessenexpresslinien HE 1, HE 7, und HE 9 verkehren. In der Netzgrafik für das Zielnetz 2030 des Rheingau-Taunus-Kreises ist hingegen dargestellt, dass dort die Linien HE 3 und HE 4 verkehren. (Siehe Beschreibung Teil A des NVP-Entwurfs) Hinweis zu allen Liniennetzplänen: Die Linie RE9 wird im Zielkonzept für die Rheingautlinien (RB 10, RE19) auf einen Stundentakt zwischen Eltville und Frankfurt ausgeweitet und zweistündlich bis Koblenz bzw. Kobern-Gondorf verlängert. In diesem Zuge erhält die Expresslinie die Bezeichnung RE19. Die Reaktivierung der Aartalbahn sieht eine Führung nach Wiesbaden Ost vor, die Reaktivierung des Astes zum Wiesbadener Hbf. ist nach derzeitigen Planungen nicht vorgesehen.	umgesetzt	Die Darstellungen im Liniennetzplan wurden angepasst.
RMV	11.10 2	Teil D NVP-Zielnetz für die Region Wiesbaden, S. 112  Wir regen an, eine Wendemöglichkeit am Bahnhof Auringen-Medenbach einzurichten, damit die Busse der Linie 15 von Brehmthal kommend auch eine Verknüpfung zur Schiene an der Station Auringen-Medenbach erhalten können.  Eine Umbenennung mit Zusatz Schierstein Bahnhof ist nicht in der Umbenennungsliste geführt, wird vom RMV aber begrüßt.	zur Kenntnis genommen	Eine aufgrund der räumlichen Verhältnisse langfristige Realisierung kann im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung geprüft werden.
RMV	11.10 3	Teil D NVP-Zielnetz für die Landeshauptstadt Wiesbaden, S. 113  Die Linie RE9 (zukünftig RE19) ist in den Liniennetzplänen nicht korrekt eingezeichnet. Die Linie RE19 wird Koblenz mit Frankfurt unter auslassen von Wiesbaden Hbf verbinden.  Wir weisen darauf hin, dass in Mainz-Römisches Theater auch Züge des Regionalverkehrs halten	umgesetzt	Die Darstellungen im Liniennetzplan wurden angepasst.
Schulamt	12.1	Aufgrund der Belange der Schulen und Schüler:innen sprechen wir uns für die Wiedereinrichtung der Ostlinie 35 aus, die im Dezember 2023 mangels Rentabilität nach sechs Monaten Laufzeit eingestellt wurde. Die Verbindung der östlichen Vororte von Naurod nach Kastel sind besonders zu den Stoßzeiten morgens und mittags für die Schüler:innen wichtig.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Die durch die Ostlinie 35 angebotenen Relationen sind in Form des flexiblen On-Demand-Verkehrs im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Eine Verbindung der östlichen Stadtteile Nordenstadt und Delkenheim an Mainz-Kastel erfolgt zudem über die neue Linie 30. Um regelmäßige Fahrten im Schülerverkehr zu ermöglichen (nur auf Relationen außerhalb des Schulbus-Angebots), sollen Serienbuchungen mit dem On-Demand-Verkehr ermöglicht werden (z. B. „jeden Montag um 7:15 Uhr eine Fahrt zwischen Wohnort und Schule der Schüler:innen“). Sofern eine Umsetzung des On-Demand-Verkehrs nicht kurzfristig erfolgen kann, werden zwei klassische Buslinien zur Verknüpfung der östlichen Vororte eingerichtet.
LHW Schulamt	12.2	Die Anbindung der östlichen Vororte an die weiterführenden Schulen bedarf aus unserer Sicht einer weiteren Optimierung. Hier sollte überlegt werden, ob die sternförmige Linienführung durch eine ringförmige ergänzt werden kann.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Zusätzliche tangentielle Linien zur Abdeckung von Relationen im Schülerverkehr sind vorgesehen und im Kapitel 7.5.3 des Nahverkehrsplans dargestellt. Da auf vielen tangentialen Verbindungen außerhalb des Schulverkehrs nicht genügend Nachfrage besteht, können außerhalb der Schulzeiten nicht überall Direktfahrten angeboten werden. Insgesamt werden durch den neuen Nahverkehrsplan aber neue tangentielle Verbindungen geschaffen (z. B. durch die Linien 16, 19 und 30).
LHW Schulamt	12.3	Anbindung der Ehlers-Schule (Erbenheim): es fehlt die Anbindung von Naurod, Medenbach, Breckenheim, Delkenheim, Heßloch, Igstadt.	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Anbindung der Hermann-Ehlers-Schule durch Fahrten der Schulbuslinien E421 und E422 ist weiterhin sichergestellt (siehe Kapitel 7.5.3). Der Nahverkehrsplan ermöglicht es, bei geänderten Bedarfen weitere Fahrten durchzuführen.
LHW Schulamt	12.4	Anbindung der Kellerskopfschule (Naurod): es fehlt die Anbindung von Breckenheim und Delkenheim	bei der Bearbeitung berücksichtigt	Eine Direktverbindung von Breckenheim zur Kellerskopfschule kann mit dem On-Demand-Verkehr bzw. den geplanten Ersatzlinien sichergestellt werden. Aufgrund der räumlichen Verflechtungen ist keine für einen Schulbusverkehr ausreichende Nachfrage zwischen Delkenheim und Naurod zu erwarten. Ein Umstieg in Nordenstadt erscheint daher vertretbar.
LHW Sportamt	13.1	Grob durchgeschaut - Suchbegriff „Sport“ ergab viele Treffer - im Text wird an vielen Stellen darauf hingewiesen, dass „Sportstätten“ gut erreichbar sein müssen - demzufolge keine expliziten Anmerkungen erforderlich!	zur Kenntnis genommen	

TÖB	Nr.	Stellungnahme	Umgang	Anmerkung PS
LHW Amt für Straßenverkehr und Stadtpolizei	14.1	[Fehlanzeige]	zur Kenntnis genommen	
Kreishandwerkerschaft Wiesbaden/Rheingau-Taunus	15.1	[keine Rückmeldung]		
VDK Hessen-Thüringen Bezirksverband Wiesbaden	16.1	[keine Rückmeldung]		
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum	17.1	[keine Rückmeldung]		
Hessen Mobil	18.1	[keine Rückmeldung]		
Rheingau-Taunus-Kreis FD (Kreientwicklung)	19.1	[keine Rückmeldung]		
LHW Tiefbau- und Vermessungsamt	20.1	[keine Rückmeldung]		
LHW Ausländerbeirat	21.1	[keine Rückmeldung]		
LHW Seniorenbeirat	22.1	[keine Rückmeldung]		
LHW Kommunale Frauenbeauftragte	23.1	[keine Rückmeldung]		
Arbeitskreis der Wiesbadener - Behindertenorganisationen und Interessengemeinschaft Behinderter (AK)	24.1	[keine Rückmeldung]		
Wiesbaden Congress & Marketing	25.1	[keine Rückmeldung]		
U.S. Army Garrison Wiesbaden, Germany	26.1	[keine Rückmeldung]		
MTV Main-Taunus-	27.1	[keine Rückmeldung]		
Rheingau-Taunus-	28.1	[keine Rückmeldung]		
BKA	29.1	[keine Rückmeldung]		
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen	30.1	[keine Rückmeldung]		
Engelhardt Omnibusbetrieb	31.1	[keine Rückmeldung]		
NVG Nassauische Verkehrs-Gesellschaft	32.1	[keine Rückmeldung]		
DB Regio Bus Mitte	33.1	[keine Rückmeldung]		
Verkehrsbetriebe Weber	34.1	[keine Rückmeldung]		
VIAS	35.1	[keine Rückmeldung]		
HLB Hessische Landesbahn	36.1	[keine Rückmeldung]		