

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Zusammenfassung der Eingabe	Abwägung	Ergebnis Abwägung
1	Hessen Mobil Straßen und Verkehrsmanagement			
1.1	Hessen Mobil	Hessen Mobil bemängelt den Umfang des NVP von über 300 Seiten und rät dazu, Texte zu straffen, Doppelungen zu vermeiden, auf irrelevante Inhalte zu verzichten bzw. weniger relevante Inhalte in den Anhang zu verschieben.		Kenntnisnahme
1.2	Hessen Mobil	Die Neubewertung der Erschließungsqualität anhand der echten Wege bis zur Haltestelle und das daraufhin angepasste Angebotskonzept mit einer geplanten Stärkung der Express- und Regionalbuslinien wird seitens Hessen Mobil positiv bewertet.		Kenntnisnahme
1.3	Hessen Mobil	Hessen Mobil bittet darum, über den beschluss des NVP informiert zu werden und den fertigen NVP zugeschickt zu bekommen.	Eine Bereitstellung des beschlossenen Nahverkehrsplans ist möglich.	Kenntnisnahme
1.4	Hessen Mobil	Vorgaben aus § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz: Es wird betont, dass davon ausgegangen wird, dass aufgrund der verstrichenen Frist (01.01.2022) die vollständige Barrierefreiheit schnellstmöglich herzustellen ist.	Das Anforderungsprofil wird in Kapitel 6.5.1 entsprechend geschärft.	Anregung wird gefolgt
1.5	Hessen Mobil	Es wird aufgrund ihrer Bewährtheit angeregt, Haltestellenlisten mit Information zum aktuellen Ausbauzustand (vollständig barrierefrei, teilweise barrierefrei und nicht barrierefrei) sowie zum geplanten Ausbau der Haltestellen für das Aufgabenträgergebiet des Rheingau-Taunus-Kreises als Mittel zur Erfüllung der Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG im Rahmen des NVP bereitzustellen.	Es wird eine entsprechende Haltestellenliste mit aktuellem Stand ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.6	Hessen Mobil	Es wird angemerkt, dass Haltestellen, die nicht ausgebaut werden sollen, gemäß § 8 Abs. 3 PBefG als Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen. Es wird empfohlen, dies bei der Fertigstellung des NVP nachzuholen, z. B. übersichtlich in Form einer Haltestellenliste, um damit der Vorgabe bzw. Intention des PBefG gerecht zu werden.	Eine Benennung von Kriterien zur Ausnahme von Haltestellen vom barrierefreien Ausbau wird ergänzt. Für die Haltestellen wird die bestehende Ausbaupriorisierung in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
1.7	Hessen Mobil	HessenMobil bemängelt, dass der NVP-Entwurf keine Aussage bzw. keinen Nachweis, dass die definierten Standards der einer vollständigen Barrierefreiheit gemäß § 8 Abs. 3 PBefG gerecht werden, enthält. Eine entsprechende Ergänzung wird angeregt.	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.8	Hessen Mobil	Vorgaben des § 14 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG): Die in § 14 Abs. 4 Nr. 1 – 4, 6 und 7 benannten Mindestinhalte werden in dem Entwurf des NVP des Rheingau-Taunus-Kreises hinreichend abgehandelt. Dies trifft nach Einschätzung von Hessen Mobil aber nicht auf die in § 14 Abs. 4 Nr. 5 und 8 benannten Mindestinhalte zu. Zu Nr. 5 sollen die Hinweise zu den nicht benannten Ausnahmen für den barrierefreien Haltestellenausbau beachtet werden.	Der Nahverkehrsplan wird hinsichtlich der Erfüllung der Vorgaben aus § 14 Abs. 4 Nr. 5 und 8 grundlegend überarbeitet. Eine Benennung von Kriterien zur Ausnahme von Haltestellen vom barrierefreien Ausbau wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.9	Hessen Mobil	§ 14 ÖPNVG, Abs. 4 Nr. 8: Es wird auf ein fehlendes, vollständig ausgearbeitetes Finanzierungskonzept, in dem die Kosten aller Maßnahmen den prognostizierten Einnahmen gegenübergestellt werden, hingewiesen. Ebenso fehlt ein konkretes Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung, welches gerade in Bezug auf die Umsetzung der Barrierefreiheit von großer Bedeutung ist. Schließlich fehlt ein Organisationskonzept, das auch die zukünftigen Regularien der Finanzierung und die Vereinbarungen zur Aufteilung der entstehenden monetären Aufwände beschreibt.	Der Nahverkehrsplan wird überarbeitet. Ein Organisations- und Finanzierungskonzept werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.10	Hessen Mobil	Gemäß § 14 Abs. 7 sind bei der Aufstellung der NVP die nach § 8 Abs. 3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören. Es wird nahegelegt, mit konkreter Nennung der Beteiligten im NVP darzustellen, dass dieser Vorgabe entsprochen wurde.	Eine tabellarische Übersicht der Beteiligten wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.11	Hessen Mobil	Kapitel 2.1.1., S. 11: „Für die Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist als Aufgabenträger der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zuständig.“ Aufgabenträger sind gem. § 5 Abs. 1 ÖPNVG die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte. Die Verkehrsverbünde fungieren als Aufgabenträgerorganisationen (§ 6 ÖPNVG) und nehmen im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger u. a. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs wahr (§ 7 Abs. 1 ÖPNVG).	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt

1.12	Hessen Mobil	Kapitel 2.1.2., S. 12: „Bedeutung des PBefG für die Landeshauptstadt Wiesbaden und den Rheingau-Taunus-Kreis“: Unter dieser Überschrift würde es sich anbieten, eine Aussage einzufügen, ob die Fortschreibung des NVP diesen Vorgaben entspricht bzw. entsprechen soll.	Der Nahverkehrsplan soll den im PBefG genannten Vorgaben entsprechen. Eine Ergänzung wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
1.13	Hessen Mobil	Kapitel 2.1.8, S.17: Es wird darauf hingewiesen, dass die RTV mbH als Aufgabenträger antragsberechtigt für Fördermaßnahmen nach dem hessischen Mobilitätsförderungsgesetz ist und dadurch die Planung sowie den Ausbau von Bushaltestellen für die Gemeinden im Aufgabenträgergebiet koordinieren und umsetzen kann. Für den Erhalt und die Weiterreichung von Förderung sind Vereinbarungen mit den Gemeinden abzuschließen.	Die Formulierung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.14	Hessen Mobil	Kapitel 2.2.4., S. 26: Es wird darauf hingewiesen, dass fälschlicherweise das Darmstädter Stadtgebiet anstatt des Wiesbadener Stadtgebietes im Text genannt wird. Es wird um Korrektur gebeten.	Eine Korrektur des betroffenen Textabschnitts wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
1.15	Hessen Mobil	Kapitel 3.1.2., S. 45/46, Tab. 7: Es wird der Wunsch geäußert, einen Vergleich der Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2023 analog der Tabelle 6 für das Stadtgebiet Wiesbaden vorzunehmen.	Die Einwohnerentwicklung bis zum Jahr 2023 wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.16	Hessen Mobil	Kapitel 3.1.4, S.50-54: Es wird angemerkt, dass keine Beschreibung zur Kalibrierung der Mobilitätssimulation verifiziert wurde. Da anhand der Mobilitätssimulation die Weiterentwicklung des Liniennetzes vorgenommen wurde, wäre eine Verifizierung, z. B. mithilfe von gezählten Querschnittswerten, dringend notwendig.	Die Textpassagen werden ergänzt und überarbeitet.	Anregung wird gefolgt
1.17	Hessen Mobil	Kapitel 3.1.5, S. 55, Abb. 18: Das dargestellte Krankenhaus im Stadtteil Mainz-Kastel existiert nicht. Jedoch ist an dieser Stelle eine Pflegeeinrichtung (Kasteler Krankenhausverein) vorhanden.	Die Kartendarstellung bezieht sich auf das Stadtgebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden und wird aufgrund des dort vorliegenden Beschlusses nicht angepasst.	Anregung wird nicht gefolgt
1.18	Hessen Mobil	Kapitel 3.2.6, S. 76: Es wird auf das Fehlen einer vollständigen Darstellung der aktuellen Fahrgastnachfrage je Linie, hingewiesen.	Zählzeiten zur aktuellen Fahrgastnachfrage je Linie liegen nicht vor und können dementsprechend nicht integriert werden.	Anregung wird nicht gefolgt
1.19	Hessen Mobil	Kapitel. 4.3, S. 102, Abb. 67: Hessen Mobil stellt die ermittelten Reisezeiten mit dem Faktor 2,8 - 3,8 im Vergleich zum MIV auf der parallel zum Rhein verlaufenden SPNV-Strecke infrage.	Die dargestellten Reisezeiten beziehen sich auf die in der Mobilitätssimulation parzellenscharf modellierten Relationen zwischen allen Teilen der Gemeinden. Schlechte Reisezeitverhältnisse ergeben sich insbesondere auf den Relationen mit Quelle und/oder Ziel außerhalb der zentralen Siedlungsbereiche entlang des Rheins, sodass das durchschnittliche Reisezeitverhältnis zum Teil stark ansteigt.	Anregung wird nicht gefolgt
1.20	Hessen Mobil	Kapitel 4.4., S. 103-105: Für den gesamten Rheingau-Taunus-Kreis wird die Verbindungsqualität lediglich am Beispiel der Stadt Taunusstein dargestellt. Es ist unklar, ob eine Analyse auch für weitere Gemeinden durchgeführt wurde. Daher wird angeregt, dies klarzustellen und gegebenenfalls die Ergebnisse (vorzugsweise im Anhang) darzustellen.	Eine entsprechende Darstellung für weitere zentrale Orte im Rheingau-Taunus-Kreis wird ergänzt.	Anregung wird nicht gefolgt
1.21	Hessen Mobil	Kapitel 4.5.1, S. 105-108: Die Aussage auf Seite 105 aus dem PBefG wird nicht ganz korrekt wiedergegeben. In § 8 Abs. 3 PBefG wird vorgegeben: „...Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen...“ Hier sollte das wörtliche Zitat verwendet werden (vgl. Kap. 2.1.2).	Die Textpassage wird zugunsten eines direkten Zitats angepasst.	Anregung wird gefolgt
1.22	Hessen Mobil	Es wird empfohlen, die Anforderungen, die sich aus dem Begriff „vollständige Barrierefreiheit“ ableiten, für die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen (vgl. § 4 Abs. 6 ÖPNVG) bereits am Anfang des NVP zu definieren, um diese als Grundlage für die Analyse anwenden zu können.	Eine Definition erfolgt im Rahmen des Anforderungsprofils, um eine gebündelte Darstellung der Qualitätsvorgaben zu erreichen. In der Bestandsanalyse wird ein entsprechender Verweis integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt

1.23	Hessen Mobil	Hessen Mobil bemängelt, dass für den Rheingau-Taunus-Kreis keine Bestandsanalyse der Haltestellen im Kreisgebiet durchgeführt wurde. Es gibt keine Unterscheidungen in vollständig, weitestgehend oder nicht barrierefrei ausgebaut. Aus der Aussage, dass bei 20 % der Haltestellen der barrierefreie Ausbau abgeschlossen ist, geht nicht hervor, welche Kriterien für den Begriff „abgeschlossen“ zugrunde gelegt wurden und um welche Haltestellen es sich handelt. Die Kategorisierung der verbliebenen Haltestellen in drei Ausbauprioritäten wird hinsichtlich der Aussagekraft als schwach angesehen, da den Ausbauprioritäten keine Zeiträume oder sonstige Attribute zugeordnet werden. Außerdem wird lediglich die Anzahl der Haltestellen je Ausbauprioritäten nach Gemeinde dargestellt. Es müsste jedoch für jede einzelne Haltestelle die Ausbaupriorität nachvollziehbar sein.	Die Analyse wird vertieft und zugehörige Haltestellenlisten werden ergänzt. Es wird dabei auf die bestehende Priorisierung des Rheingau-Taunus-Kreises zurückgegriffen.	Anregung wird teilweise gefolgt
1.24	Hessen Mobil	Kapitel 4.5.2., S. 113: Es wird angeregt, die Erhebung der Haltestellenqualität und -ausstattung, wie für die Stadt Wiesbaden, auch für den Rheingau-Taunus-Kreis durchzuführen, um die Bestandsaufnahme zu komplettieren. Die Erhebung ist außerdem wichtig, um definierte Standards aus dem Anforderungsprofil zielgerecht umsetzen zu können.	Eine gesonderte Erhebung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans. Es werden Daten aus dem aktuellen Haltestellenkataster verwendet.	Anregung wird nicht gefolgt
1.25	Hessen Mobil	Kapitel 4.5.3, S. 114: Die aktuellen Standards, denen die eingesetzten Fahrzeuge laut der Aussage in diesem Kapitel entsprechen, sollten auch benannt werden. Z. B. mit einem Verweis auf die definierten Standards aus dem Anforderungsprofil oder durch Nennung der Standards.	Ein Verweis zum Anforderungsprofil wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.26	Hessen Mobil	Kapitel 4.5.3, S. 114: „Im Regionalbusverkehr bestehen seitens der RTV detaillierte Vorgaben...“ Es wird darauf hingewiesen, dass statt der RTV der RMV gemeint sein dürfte.	Es wird eine Korrektur der Textpassage vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
1.27	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151: Beim „Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr“ des RMV ist zu beachten, dass die enthaltenen Verweise auf das „Informationsblatt für Haltestellen“ von Hessen Mobil nicht mehr gültig sind, da die Veröffentlichung eingestellt wurde.	Die Verweise werden entfernt.	Anregung wird gefolgt
1.28	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151: Bei der Aussage, dass zukünftig ca. 30 Haltepositionen (15 Haltestellen) pro Jahr ausgebaut werden sollen, würde sich eine Information auf Basis der Ausführungen in Kap. 4.5.1. sinnvoll einfügen, wie viele Haltepositionen insgesamt auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreis ausgebaut werden sollen. Die Information ist unverzichtbar, um möglichst zutreffende Prognosen für das Investitionsprogramm und das Organisationskonzept zu ermitteln.	Die Informationen werden im Zuge der Integration einer Ausbaupriorisierung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.29	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151: Um den Vorgaben aus dem PBefG gerecht zu werden, fehlt noch die Aussage, ob die im Kapitel 6.5.1. hergeleiteten Anforderungen an den zukünftigen barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen dem Begriff „vollständig barrierefrei“ entsprechen.	Dies ist der Fall. Eine entsprechende Formulierung wird im Text ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.30	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151, Tabelle 20: Es wird sich erkundigt, ob die Ein- und Aussteigerzahlen Werte pro Tag darstellen sollen. Die Grenze von 50 Ein- und Aussteigern ist auch Sicht von Hessen Mobil relativ hoch angesetzt. I.d.R. werde auf Mindestwerte von 10 bis 25 Ein- und Aussteigern pro Schulwerktag zurückgegriffen. Es fehlt außerdem eine Begründung, wie sie nach § 8 Abs. 3 PBefG gefordert wird, warum Haltestellen mit weniger Ein- und Aussteigern nicht umgebaut werden.	Die angegebenen Grenzwerte für die Ein- und Aussteigendenzahlen beziehen sich fälschlicherweise auf einen großstädtischen Kontext und werden korrigiert.	Anregung wird gefolgt
1.31	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151, Tabelle 20: Es wird sich erkundigt, ob die Ein- und Aussteigerzahlen für die Errichtung von DFI pro Tag gelten. Die Grenze von 1.000 Ein- und Aussteigern wird ebenfalls als relativ hoch angesehen. Eine Benennung als Ausnahme mit Begründung fehlt. Der hohe Schwellenwert steht unserer Auffassung nach auch im Widerspruch zum Zwei-Sinne-Prinzip auf Seite 134	Die angegebenen Grenzwerte für die Ein- und Aussteigendenzahlen beziehen sich fälschlicherweise auf einen großstädtischen Kontext und werden korrigiert.	Anregung wird gefolgt

1.32	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.1., S. 145-151: Es wird empfohlen, zumindest Einzelfallprüfungen zur Berücksichtigung von Zielen in den näheren Umgebungen vorzusehen, die häufiger von mobilitätseingeschränkten Personen frequentiert werden (z. B. Krankenhäuser, Seniorenheime).	Dies ist im Rahmen der außerhalb des NVP-Prozesses durchgeführten Priorisierung erfolgt. Eine entsprechende Textpassage zu Priorisierungskriterien wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.33	Hessen Mobil	Kapitel 6.5.2., S. 151-155: Um die Vorgaben aus dem PBefG zu erfüllen, fehlt noch die Aussage bzw. der Nachweis, ob die in Kapitel 6.5.2. hergeleiteten Anforderungen an die Fahrzeuge dem Begriff „vollständig barrierefrei“ gerecht werden.	Dies ist der Fall. Eine entsprechende Formulierung wird im Text ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.34	Hessen Mobil	Kapitel 6.6.7, S. 158-160: Um die Vorgaben aus dem PBefG zu erfüllen, fehlt noch die Aussage, ob die in Kapitel 6.5.7. hergeleiteten Anforderungen an die Information und Kommunikation dem Begriff „vollständig barrierefrei“ gerecht werden. Die Anforderungen für die Ausgestaltung von DFI-Anzeigern werden im Entwurf nicht konkret benannt. Hier wären wichtige Eckdaten zu ergänzen. Zusätzlich wäre es sinnvoll, alle Haltestellen konkret zu benennen, die mit DFI-Anzeigern ausgestattet werden sollen.	Dies ist der Fall. Eine entsprechende Formulierung wird im Text ergänzt. Ebenfalls ergänzt werden die benannten Anforderungen zur Ausgestaltung von DFI-Anzeigern.	Anregung wird gefolgt
1.35	Hessen Mobil	Kapitel 7.6., S. 185-192: Es wird empfohlen zu ergänzen, ob es vorgesehen ist, die Möglichkeit anzubieten, im Bedarfsverkehr Kleinkinder verkehrssicher mitnehmen zu können.	Ein Transport von Kleinkindern wird im Rahmen der geplanten Ausschreibungen geprüft. Der Nahverkehrsplan trifft hierzu noch keine Aussagen.	Anregung wird nicht gefolgt
1.36	Hessen Mobil	Kapitel 7.4.1., S. 193 „Neue Haltestellen“: Provisorische Haltestellen sollen nach drei Jahren in die „Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus“ integriert werden. Jedoch ist eine konkrete Priorisierung für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Nennung einzelner Haltestellen in dem vorgelegten Entwurf nicht zu finden.	Die Ausbaupriorisierung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.37	Hessen Mobil	Kapitel 7.4.2., S. 198: Wenn dem Rheingau-Taunus-Kreis eine Ausarbeitung zum priorisierten Umbau der Bestandshaltestellen vorliegt, sollte diese Ausarbeitung in die Fortschreibung des NVP integriert werden.	Die Ausbaupriorisierung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
1.38	Hessen Mobil	Kapitel 8.1, S. 207, Tab. 25: „Maßnahmenübersicht inkl. Wechselwirkungen“: Die Maßnahmen sind nur als Überschrift benannt. Es fehlen wichtige Informationen wie Kurzbeschreibung der Maßnahme, Priorisierung, Zuständigkeiten, Umsetzungshorizont, Investitionsbedarf oder räumliche Zuordnung. Eine Ausarbeitung der Maßnahmen in Form von Steckbriefen hat sich bewährt und wird empfohlen.	Aufgrund der Neukonzeption des Linienangebots ist eine Erstellung von Maßnahmensteckbriefen vor dem Hintergrund umfassender Wechselwirkungen nicht vorgesehen. Die einzelnen Maßnahmen werden den Linien in den Liniensteckbriefen zugeordnet und ggf. konkretisiert. Eine Konkretisierung von Investitionsbedarfen und Umsetzungszeiträumen wird im Rahmen des überarbeiteten Organisations- und Finanzierungskonzepts bereitgestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
1.39	Hessen Mobil	Kapitel 8.2., S. 208-211: Maßnahmen mit hoher Priorität betreffen lediglich die Angebotsgestaltung. Für infrastrukturelle oder organisatorische Maßnahmen wird hingegen keine Priorisierung genannt. Dabei ist der Umsetzungshorizont zwingend zu nennen, um zeitliche Ausnahmen formulieren zu können.	Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind den Linien und Linienabschnitten in den Liniensteckbriefen zugeordnet. Die Priorisierung entspricht der Angabe für den jeweiligen Linienabschnitt. Eine Konkretisierung von Prioritäten und Umsetzungszeiträumen wird im Rahmen des überarbeiteten Organisations- und Finanzierungskonzepts bereitgestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
1.40	Hessen Mobil	Kapitel 8.4.2., S. 222-223: Es wird bezweifelt, dass alle beschriebenen Szenarien, die teilweise erhebliche Auswirkungen auf die Fahrzeugzusammenstellung haben, vor dem Hintergrund der Laufzeit von Linienbündeln innerhalb der Laufzeit des NVP umgesetzt werden können.	Der Nahverkehrsplan beschreibt einen Zielzustand für das Jahr 2030 bzw. darüber hinaus. Eine vollständige Umsetzung kann frühestens mit der Neuvergabe von Leistungen in allen Linienbündeln erfolgen. Dies ist mit dem Zielhorizont 2033 möglich.	Kenntnisnahme
1.41	Hessen Mobil	Kapitel 8.5., S. 223: Es wird kritisiert, dass das Investitionskonzept nur sehr oberflächlich bis gar nicht ausgearbeitet ist. Dabei wäre für eine umfassende Darstellung nur noch die Bildung von Summen notwendig. Für die einzelnen Szenarien sind die Mehr- bzw. Minderkilometer je Verkehrsform ermittelt. Auch die Kosten für infrastrukturelle Maßnahmen sind im Einzelnen benannt. Diese müssten lediglich mit der Anzahl der geplanten Maßnahmen multipliziert werden. Es ließen sich sogar die Investitionskosten je Zuständigkeit abbilden. Auch Einnahmen ließen sich anhand der prognostizierten Veränderung des Modal Splits je Szenario prognostizieren, um ein Finanzierungskonzept zu erstellen.	Das Investitions- und Finanzierungskonzept wird grundlegend überarbeitet. Ziel dabei ist die Erstellung einer gesamthaften Kostenübersicht.	Anregung wird gefolgt

1.42	Hessen Mobil	Anmerkung des Fachdezernats (FD) Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Südhessen: Auf Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes (MobFöG) gewährt das Land Hessen Fördermittel für Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Außerdem ist aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Förderung von größeren ÖPNV-Investitionsvorhaben möglich. Sollen Fördermittel des Landes Hessen in Anspruch genommen werden, sind bei der Planung die aktuellen Regelwerke zu beachten sowie die Formulare der Förderung zu verwenden. Die entsprechenden Informationen und Regelwerke stehen auf der Homepage von Hessen Mobil als Download zur Verfügung.		Kenntnisnahme
1.43	Hessen Mobil	Anmerkung des Dezernats Verkehr: Das Dezernat Verkehr möchte vom Rheingau-Taunus-Kreis frühzeitig eingebunden werden, sollte entlang von klassifizierten Straßen in der Zuständigkeit von Hessen Mobil der Wunsch bestehen, Busspuren herzustellen oder Bushaltestellen, insbesondere im Nahbereich von Lichtsignalanlagen (LSA), neu- oder umzubauen. Von Hessen Mobil aus findet eine entsprechende Einbindung statt, wenn LSA grundhaft erneuert werden.		Kenntnisnahme
1.44	Hessen Mobil	Anmerkung des FD Straßenverwaltung Rhein-Main: Bushaltestellen an übergeordneten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen), die sich an der freien Strecke (außerhalb der geschlossenen Ortslage) befinden, werden stellvertretend für die Straßenbaustatsträger Bund, Land und Kreis von Hessen Mobil betreut. Hessen Mobil prüft die Möglichkeiten des Ausbaus dieser Haltestellen		Kenntnisnahme
2	Handwerkskammer Wiesbaden			
2.1	Handwerkskammer Wiesbaden	Die Handwerkskammer betont die Wichtigkeit einer ausreichenden Erreichbarkeit der Betriebs- und Ausbildungsstandorte sowohl im Basisnetz als auch in den Neben- und Ergänzungsnetzen. In allen Verkehrszeiten bedarf es einer ausreichenden Taktung, um den Bedürfnissen der Pendlerinnen und Pendlern gerecht zu werden.		Kenntnisnahme
2.2	Handwerkskammer Wiesbaden	Es wird gefordert, dass der Ausbau der Basisnetze keinesfalls zulasten der Neben- und Ergänzungsnetze erfolgen darf. Gerade ländliche Betriebe und Ausbildungsstätten sind auf eine verlässliche Anbindung angewiesen. Daher wird gefordert, dass der Rheingau-Taunus-Kreis die Finanzierung der für den geplanten Betrieb notwendigen Mittel sicherstellt, um die Verlässlichkeit und Qualität der Angebote zu verbessern.	Auch das Basisnetz ermöglicht die regelmäßige Anbindung aller relevanten Siedlungsbereiche durch den ÖPNV. Um ein qualitativ hochwertiges Angebot zu schaffen, ist ein über das Basisnetz hinausgehendes Angebot zwingend erforderlich.	Kenntnisnahme
2.3	Handwerkskammer Wiesbaden	Ergänzend betont die Handwerkskammer die besondere Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs zur Versorgung der Betriebe und Bewohner mit Waren und Dienstleistungen.		Kenntnisnahme
3	Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)			
3.1	RMV	Der RMV weist darauf hin, dass nach dem im Hess. ÖPNVG verankerten Gegenstromprinzip lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese wiederum Inhalte der lokalen NVP zu berücksichtigen haben. Anforderungen, die Verbundthemen wie beispielsweise den Tarif oder Regionalverkehr betreffen, können im lokalen NVP benannt werden. Eine direkte Verbindlichkeit ist daraus aber grundsätzlich nicht abzuleiten. Im Weiteren können die Themen jedoch bei der Fortschreibung des RNVP oder in die Gremien des RMV als Antrag eingebracht werden.		Kenntnisnahme
3.2	RMV	Der RMV betont, dass das zukünftige Angebot auf Linien, die noch weitere Aufgabenträger außerhalb Wiesbadens oder des RTKS betreffen, noch in Gesprächen auf multilateraler Ebene geklärt werden müssen.		Kenntnisnahme
3.3	RMV	Der RMV geht davon aus, dass mit der Kategorisierung von Linien als Expressbus bzw. Regionalbus noch keine Vorentscheidung hinsichtlich der Zuständigkeit und Finanzierungsverantwortung getroffen wird. Diese Zuordnung kann erst zu einem späteren Zeitpunkt nach entsprechenden Abstimmung erfolgen. Der Einheit von Planungs- und Finanzierungsverantwortung ist dabei Rechnung zu tragen.		Kenntnisnahme

3.4	RMV	Es wird hervorgehoben, dass bei Produkten, die von der RMV-GmbH verantwortet werden, die Bedienungsstandards des RNVP Anwendung finden.	Eine entsprechende Textpassage wird ergänzt.	Kenntnisnahme
3.5	RMV	Der RMV schlägt vor, den Kreisnamen Rheingau-Taunus-Kreis in der Kopfzeile vollständig auszusprechen.	Eine Anpassung der Kopfzeile wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.6	RMV	2.1.1. Verordnung (EG) 1370/2007, S. 11: Es wird darauf hingewiesen, dass der RMV gemäß dem Hessischen ÖPNVG nicht Aufgabenträger, sondern zuständige Aufgabenträgerorganisation für den SPNV und den Regionalbusverkehr ist.	Eine Präzisierung wird im Text vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.7	RMV	2.2.1. Planungen des Bundes, S. 18f. Der RMV hebt hervor, dass die Finanzierung für Projekte des Deutschlandtakts nicht gesichert ist. Außerdem präzisiert der RMV die Aussage, dass der Wiesbadener Hauptbahnhof für den Deutschlandtakt nicht als Taktknoten definiert ist. Dies bezieht sich nur auf die Knoten-Struktur innerhalb des Fernverkehrsnetzes. In Bezug auf das Gesamtangebot ist der Wiesbadener Hauptbahnhof als 00/30er Knoten geplant	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.8	RMV	2.2.1. Planungen des Bundes, S. 18 Es wird darauf hingewiesen, 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.	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.9	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Der RMV weist darauf hin, dass der vorgesehene HE 9 entgegengesetzt der Aussagen im RNVP nicht aus der Linie RE 59, sondern aus der RB 58 entwickelt wird.	Eine Korrektur der Textpassage wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.10	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. 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 Expresleistung 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.	Die Aussagen im Textteil werden präzisiert.	Anregung wird gefolgt
3.11	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Im RNVP ist die Einkürzung der S9 auf Rüsselsheim Bestandteil der Prüfung. Die Einkürzung auf Bischofsheim ist Bestandteil des Konzeptentwurfs zum Deutschlandtakt.	Eine Korrektur im Text wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.12	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Der RMV bittet, 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	Die Aussagen im Textteil werden präzisiert.	Anregung wird gefolgt
3.13	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „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.“ 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.	Die Aussage im Text wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.14	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. „Aufbauend auf dieser Kategorisierung werden in Tabelle 3 für die relevanten Verbindungen dargestellt sind.“ Der RMV bittet um die Korrektur des Satzbaus.	Eine Korrektur des Satzbaus wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.15	RMV	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.“ Der RMV merkt an, dass die Einführung der Linien HE 1, HE 7 und HE 9 zu deutlich kürzeren Reisezeiten zwischen der LHW und Frankfurt am Main, Darmstadt bzw. Hanau erreicht werden.	Eine Präzisierung im Text wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt

3.16	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Beziehend auf den Textabschnitt: „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“, schlägt der RMV eine präzisere Formulierung vor: „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.“	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.17	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Aartalbahn keine konkreten Reaktivierungspläne bestehen, sondern eine Machbarkeitsstudie.	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.18	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Für den Textabschnitt: „Zur Erweiterung der Kapazität und Flexibilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant“, bereitet der RMV einen Formulierungsvorschlag: „Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität des S-Bahn-Verkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Niedernhausen geplant.“	Der Formulierungsvorschlag wird übernommen.	Anregung wird gefolgt
3.19	RMV	2.2.4. Nahverkehrsplanungen, S. 23ff. Der RMV weist im Zusammenhang mit punktuellen Projekten daraufhin, dass mit der Generalsanierung der Rechten Rheinstrecke dort ein barrierefreier Ausbau vieler Stationen geplant ist.	Die Textpassage wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.20	RMV	3.2.1. Verbindungen im Schienen- und Busfernverkehr, S. 59-63, Tabelle 9: Die FliXtrain-Linie 11 verkehrt, zumindest nach aktuellem Fahrplan nur ab Mainz Hbf.	Der Nahverkehrsplan beschreibt einen Analysestand auf Basis des Fahrplans 12/2022.	Anregung wird nicht gefolgt
3.21	RMV	3.2.1. Seite 60 (Absatz 1): Der RMV schlägt eine Anpassung der Formulierung vor, indem das Wort "zahlreiche" durch "einige" ersetzt wird. Der Expresszug bedient innerhalb des Stadtgebietes Wiesbaden und innerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises die überwiegende Zahl der Halte und hält gegenüber der Linie RB10 nicht in Wiesbaden Hbf, Erbach, Hattenheim und Lorchhausen.	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.22	RMV	3.2.1. Seite 60 (Absatz 3): Es wird darauf hingewiesen, dass die S8 nur in der HVZ bis Hanau Hbf. verkehrt. Außerhalb der HVZ enden die Fahrten der Linie S8 in Offenburg Ost.	Die entsprechende Textpassage wird konkretisiert.	Anregung wird gefolgt
3.23	RMV	Tabelle 10: Schienenpersonennahverkehr in Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis, S. 60/61: Der RMV bittet um die Anpassung der Tabelle. Die S8 verkehrt nur in der HVZ bis Hanau Hbf. Außerhalb der HVZ enden die Fahrten der Linie S8 in Offenbach Ost. Zudem wird darum gebeten, die Zielen für den RE9 und die RB10 folgendermaßen in einer Tabellenzeile zusammenzufassen: "RB10: Neuwied - ... - Frankfurt Hbf Vias bis 12/2038; (RE9): Eltville - ... - Frankfurt Hbf". Ggf. ist in der Tabelle der Verkehrsvertrag für den Rheingau-Express zu ergänzen. Dieser ist dem aktuellen Vergabekalender für den SPNV zu entnehmen.	Die tabellarische Übersicht wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.24	RMV	3.2.1. Seite 61: Es wird darauf hingewiesen, dass der Wiesbadener Hbf in der NVZ 12 Abfahrten pro Stunde bietet.	Die Angabe wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.25	RMV	3.2.1. Seite 61: Der RMV regt an, 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.	Der Nahverkehrsplan wird um zusätzliche textliche Erläuterungen zum Haltepunkt am BKA-Campus erweitert.	Anregung wird gefolgt

3.26	RMV	<p>3.2.1., Tabelle 12 Bahnstationen im RTK, S. 62/63: Folgende Ergänzungen an der Tabelle werden vom RMV vorgeschlagen: Idstein (Taunus): auch RB 21, Lorch (Rhein): mit Hilfe barrierefrei, Niedernhausen (Taunus); Barrierefrei, Oestrich-Winkel: Barrierefrei, Rüdesheim am Rhein: nicht barrierefrei Der RMV weist zusätzlich darauf hin, dass die Station Rüdesheim am Rhein im Rahmen der Generalsanierung Rechter Rhein an den neuen Standort Adlerturm verschoben und barrierefrei ausgebaut wird.</p>	Die tabellarische Übersicht wird entsprechend dem Vorschlag angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.27	RMV	<p>3.2.2. Regionale Busverbindungen, RMV-Expressbuslinien S. 64: Es wird darauf hingewiesen, dass die Bezeichnungen der Linien X26 und X76 im Text vertauscht sind.</p>	Eine Korrektur im Textteil wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.28	RMV	<p>3.2.2. Regionale Busverbindungen, RMV-Expressbuslinien S. 64: Der RMV kritisiert die Formulierung "SPNV-Äste des Frankfurter Stadtverkehr." Der Zusatz "des Frankfurter Stadtverkehrs" könnte ist missverstanden werden. Es handelt sich um verschiedene regionale SPNV Verknüpfungspunkte.</p>	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.29	RMV	<p>3.2.2. Regionale Busverbindung, RMV-Expressbuslinien, S. 64: Der RMV bittet um die Ergänzung des RE 9 bei den hergestellten SPNV-Anschlüssen der X79.</p>	Eine Ergänzung im Text wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.30	RMV	<p>3.2.3. Lokale Busverbindung, S. 67 ff. Der RMV erkundigt sich nach der Darstellung des Lokalverkehrs, da dieser in diesem Kapitel vermutet wurde, jedoch nicht vorkommt.</p>	Die Formulierung "lokale Busverkehre" ist hier missverständlich gewählt, stattdessen ist der Begriff "Stadtbusverkehr" als korrekt anzusehen. Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.31	RMV	<p>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.</p>	Die entsprechenden Textpassagen in Kapitel 3.2.4 werden gestrichen	Anregung wird gefolgt
3.32	RMV	<p>3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 75 (oberer Absatz) Der RMV weist 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.</p>	Die Formulierung wird angepasst	Anregung wird gefolgt
3.33	RMV	<p>3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 75 (unterer Absatz) Der RMV merkt an, dass es auch schon Fahrten zu den Preisstufen 2 und 3 in den Rhein-Lahn-Kreis gibt.</p>	Die Formulierung wird angepasst	Anregung wird gefolgt
3.34	RMV	<p>3.2.6 Tariflandschaft, S. 75-77 Seite 76 Der RMV schlägt vor, die nun feststehende Entwicklung des D-Tickets hier einzuarbeiten.</p>	Die Formulierung wird angepasst	Anregung wird gefolgt
3.35	RMV	<p>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.</p>	Die textliche Erläuterung wird hinsichtlich der Methodik und Aussagekraft der Mobilitätssimulation geschärft. Die Grafik wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.36	RMV	<p>4.3. Reisezeiten, S. 97/99, Abb. 58: Redaktioneller Hinweis: Beschriftung der Y-Achse fehlt</p>	Die Darstellungen wird um ergänzende Erläuterungen erweitert	Anregung wird gefolgt

3.37	RMV	Abb. 63: Vergleich der Reisezeitverhältnisse zwischen dem Rheingau-Taunus-Kreis und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg: Der RMV hätte 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.	Auf der Y-Achse werden absolute Werte abgebildet, sodass unterschiedliche Integrale in Abhängigkeit von der Gesamtwegezanzahl erreicht werden können. Die Darstellungen werden um ergänzende Erläuterungen erweitert	Anregung wird gefolgt
3.38	RMV	4.4. Verbindungsqualität, S. 103-105: In der Darstellung sind keine Relationen mit mehr als einem Umstieg enthalten. Der RMV schlägt vor, diesen Punkt gegebenenfalls noch textlich zu ergänzen.	Im betreffenden Textabschnitt wird eine entsprechende Aussage ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.39	RMV	4.5.1. Barrierefreiheit, S. 106 (3 Aufzählungspunkte): Es wird sich danach erkundigt, ob die Barrierefreiheit als erfüllt gilt, wenn eines der beiden ersten Kriterien und das dritte Kriterium erfüllt sind oder ob alle drei Kriterien erfüllt sein müssen. Der RMV schlägt vor, dass Haltestellen als barrierefrei gelten, wenn eines der ersten beiden ersten und das dritte Kriterium erfüllt sind.	Die Formulierung wird im Sinne einer Klarstellung angepasst. Je nach Bordsteinhöhe ist die jeweilige dargestellte Gehwegbreite sicherzustellen. Das Leitsystem ist in jedem Fall vorzusehen.	Anregung wird gefolgt
3.40	RMV	Abbildung 71: Merkmale für Barrierefreiheit an Haltestellen in der Landeshauptstadt Wiesbaden Als Kriterium für Barrierefreiheit wird im vorhergehenden Absatz mit mindestens 22 cm angegeben. Der RMV schlägt vor, in der Grafik die Skala auf 20 bis 22 cm und größer gleich 22 cm anzugeben. „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.“ Der RMV bittet um die Korrektur des Satzes.	Die Formulierung wird angepasst, im Diagramm werden Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm aufgrund der Datenlage zusammengefasst	Anregung wird teilweise gefolgt
3.41	RMV	4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 110/112 (unten): In diesem Zusammenhang wird auf den zweiteiligen RMV-Maßnahmenplan "Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr" hingewiesen. Dieser gibt im ersten Band Entscheiderinnen und Entscheidern einen strategischen Überblick und zeigt Best-Practice-Beispiele. Der Planungsleitfaden 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". Der RMV bittet um die Berücksichtigung des Maßnahmenplans.	Der Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr wird in der textlichen Beschreibung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.42	RMV	4.5.2. Haltestellenausstattung, S. 112 (unten) 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. (https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung) Die Herstellung von Fahrradabstellanlagen im Stationsumfeld ist eine kommunale Aufgabe. Daher möchten wir anregen, diesen Umstand bei der Darstellung der Fahrradabstellanlagen besonders hervorzuheben. Der RMV regt an, noch eine Auflistung der Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Stationen zu ergänzen.	Die Formulierung wird angepasst, eine entsprechende Übersicht wird aufgrund lückenhafter Datengrundlagen nicht ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
3.43	RMV	4.5.3 Fahrzeuge, S. 114: 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. Es wird um eine entsprechende Korrektur gebeten.	Die Formulierung wird korrigiert	Anregung wird gefolgt

3.44	RMV	4.6. Servicequalität, S. 115 (oben): Der RMV weist 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.	Die Formulierung wird im genannten Textabschnitt sowie im Anforderungsprofil ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.45	RMV	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.“ Der RMV schlägt vor, das Zielbild um die Herstellung von guten Anschlüssen zum Schienenverkehr zu ergänzen.	Die Formulierung wird ergänzt	Anregung wird gefolgt
3.46	RMV	6. Anforderungsprofil, S. 133: „Die aufgestellten Qualitätsziele beziehen sich sowohl auf Stadt- als auch auf Regionalbusverkehre.“ Der Begriff Regionalbusverkehre ist ungünstig, da eine Wechselwirkung mit dem Regionalverkehr besteht, für den der RMV Aufgabenträgerorganisation ist. Daher schlägt der RMV vor, hier von Lokalverkehren zu sprechen.	Die Formulierung wird zu "Lokalbusverkehre" geändert.	Anregung wird gefolgt
3.47	RMV	6.1. Grundlegende Netzgestaltung, S. 136: „In das Kreisgebiet ein- und ausfallende Stadt- und Regionalbusverkehre sind in das Gesamtnetz zu integrieren.“ Es wird vorgeschlagen, noch "Lokalbusverkehre" zu ergänzen.	Lokalbusverkehre werden gemäß dem Vorschlag ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.48	RMV	6.2. Erschließungsqualität, S. 137: „Dies gilt für den SPNV sowie Expressbuslinien als Direktverbindungen nach Wiesbaden bzw. Frankfurt.“ Es wird darauf hingewiesen, dass die Standards für den Regionalverkehr im RNVP festgelegt werden. Alle Anforderungen, die hier benannt werden, sollten entsprechend als kommunale Wünsche an das Regionalverkehrsangebot gekennzeichnet werden.	Die Formulierung wird auf einen empfehlenden Charakter angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.49	RMV	6.3.2. Bedienungshäufigkeit, S. 139 „Damit eine bestmögliche Verknüpfung zum SPNV-Angebot, insbesondere zur Main-Lahn-Bahn sowie zur rechten Rheinstrecke, sowie zu den Linienangeboten umliegender Aufgabenträger sichergestellt werden kann, kommt auf allen Linien des Regionalbusverkehrs ein 60-Minuten-Taktschema zum Einsatz.“ Die Verwendung des Begriffs Regionalbusverkehr ist unklar oder muss vorher erläutert werden. Der RMV schlägt vor, von "Lokalbusverkehr" zu sprechen.	Die Formulierung wird zu "Lokalbusverkehre" geändert.	Anregung wird gefolgt
3.50	RMV	6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, S. 145: Der RMV verweist diesbezüglich auf den Maßnahmenplan Park+Ride des RMV (https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung)	Ein Hinweis auf den Maßnahmenplan Park+Ride wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.51	RMV	6.5.2 Fahrzeuge, S. 153: Unter dem Punkt Innenraumausstattung und -gestaltung sind Angaben zur Größe der Multifunktionsfläche enthalten. Hier wird als Länge 1850 mm genannt. Gemäß dem Ländererlass für die Mitnahme von E-Scootern sollte diese aber 2000 mm betragen.	Die Standards zur Größe der Multifunktionsfläche wird dem Ländererlass auf 2000 mm angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.52	RMV	6.6.6. Vertrieb, S.158: „Der Rhein-Main-Verkehrsverbund betreibt barrierefreie Kundenbüros an den bedeutendsten ÖPNV-Knotenpunkten im Kreisgebiet (in Taunusstein und in Idstein) zur Beratung, Information und zum Zeitkartenvorverkauf (inklusive Jahresabonnement).“ Der RMV weist darauf hin, dass nicht der RMV die RMV Mobilitätsinfo und RMV Mobilitätszentrale betreibt, sondern die RTV.	Eine Korrektur im Textteil wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
3.53	RMV	7.1. Achsenkonzept, S. 165, Abbildung 81: Es wird auf die fehlende Legende hingewiesen. Zudem wird vorgeschlagen, die Kreisgrenzen in der Darstellung noch hervorzuheben.	Die Abbildung wird auf Grundlage der Anmerkungen angepasst.	Anregung wird gefolgt

3.54	RMV	<p>7.2.1. Produktkategorien, S. 168, Tabelle 22: „S-Bahn Rhein-Main als leistungsfähiges Angebot in dichtem Takt zur Anbindung Wiesbadens an den Großraum Frankfurt“ Es wird darauf hingewiesen, dass die S-Bahn auch den Rheingau-Taunus-Kreis über die Station Niedernhausen an den Großraum Frankfurt anbindet. Daher wird vorgeschlagen, das zu ergänzen oder im Speziellen die Anbindung von Wiesbaden aus dem Satz zu streichen und allgemeiner zu halten.</p>	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.55	RMV	<p>7.2.3. Regional- und Expressbus, S. 171: „Durch den auf allen Expressbuslinien angestrebten Stundentakt über den gesamten Tag kann sowohl die Bedienungshäufigkeit als auch die Verlässlichkeit und Verständlichkeit des Angebots gesteigert werden.“ Der RMV weist darauf hin, dass ein solcher Standard besser als lokaler Wunsch oder Anforderung gekennzeichnet werden sollte. Dieser Wunsch kann dann in die Fortschreibung des RNVP bzw. in die Gremien des RMV als Aufgabenträgerorganisation für den Regionalverkehr eingebracht werden.</p>	Die Formulierung wird auf einen empfehlenden Charakter angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.56	RMV	<p>7.2.3. Regional- und Expressbus, S. 171: „Sollte die Organisation und Finanzierung einzelner Linien nicht durch den RMV übernommen werden, ist übergangsweise eine Organisation durch die durch den Linienverlauf betroffenen lokalen Aufgabenträger zu übernehmen, um die Funktion des Gesamtnetzes sicherzustellen.“ Der RMV weist darauf hin, dass auch die Möglichkeit einer Finanzierung von Zusatzleistungen auf den Regionalverkehrslinien durch den Kreis besteht.</p>	Die Möglichkeit zur Eigenfinanzierung durch den Kreis wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.57	RMV	<p>7.3. On-Demand-Konzept, S. 190 (unten): Der RMV schlägt vor, bei der Konzeption von On-Demand-Angeboten auch Zielpunkte außerhalb des Kreises zu ergänzen, um dort die Verknüpfung mit Linien- oder Bedarfsverkehren herzustellen (vgl. RNVP, Baustein 11 Ansätze für eine Vernetzung lokaler Angebote im Nachbarschaftsverkehr).</p>	Eine Integration von Zielorten außerhalb des Rheingau-Taunus-Kreises erscheint planerisch sinnvoll, ist allerdings organisatorisch mit zusätzlichem Abstimmungsbedarf verbunden. Entsprechende Erweiterungsoptionen sind daher als Prüfauftrag im Rahmen von Kapitel 9.3 integriert.	Kenntnisnahme
3.58	RMV	<p>7.4.1. Haltestellen, S. 198: Der RMV weist darauf hin, dass die Pflege des Haltestellenmanagementsystems auch notwendig ist für die BAIM Auskunft zur Beauskunftung barrierefreier Verbindungen</p>		Kenntnisnahme
3.59	RMV	<p>7.4.4. Elektrifizierung und alternative Antriebe, S. 200f. Unter Punkt 7.4.4 wird darauf hingewiesen, dass die Beschaffung und der Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge nicht fristgerecht möglich sind. Vorreiterprojekte wie die Ausschreibung von Verkehrsleistungen des Landkreises Zwickau zeigen, dass mit einer angepassten Ausschreibungsstrategie die gesetzlich geforderten Dekarbonisierungsziele erreicht werden können. In der im NVP angedachten Erarbeitung einer „Strategie E-Mobilität“ wird zudem selbst ein entsprechender Punkt zur Anpassung der Ausschreibungs- und Vergabeverfahren beschrieben. Dies steht im Widerspruch zu der oben getroffenen Aussage. Zudem werden in der Tabelle die Mindestquoten aus dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) und nicht aus der bestehenden Branchenvereinbarung im Land Hessen dargestellt. Die Branchenvereinbarung bezieht sich ausschließlich auf die erste Beschaffungsperiode bis zum 31.12.2025. Eine Verlängerung wird derzeit (Stand: Oktober 2024) nicht angestrebt, so dass ab 2026 keine Kompensation mehr möglich ist.</p>	Das Kapitel wird entsprechend angepasst. Ebenfalls berücksichtigt wird dabei die Möglichkeit zur Ausschreibung von Überlandbussen außerhalb des Geltungsbereichs der CVD.	Anregung wird gefolgt
3.60	RMV	<p>8.3. Szenarien, S. 212: „Mittelfristig wird angestrebt, diese Linien in das Regionalbusnetz des RMV zu überführen.“ Der RMV weist darauf hin, dass die Zuordnung von Busverkehren zum Regionalbus im Rahmen des RNVP erfolgt. Es bestehen weitere Kriterien. Kurze Abschnitte über Landkreise hinweg werden als Nachbarschaftsverkehr in lokaler Aufgabenträgerschaft definiert (siehe RNVP, Baustein 11 Ansätze für eine Vernetzung lokaler Angebote im Nachbarschaftsverkehr)</p>	Die Formulierung wird angepasst, sodass lediglich eine Prüfung der Überführung in das Regionalbusnetz vorgesehen ist.	Anregung wird gefolgt

3.61	RMV	<p>8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, S, 225: „Mit Bezug auf die absolute Anzahl der täglich mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege ist im Binnenverkehr ist eine Steigerung um rund 500 Wege und im Gesamtverkehr eine Steigerung um knapp 2.000 Wege eingetreten (vgl. Tabelle 42).“ Aus Sicht des RMV ergeben sich aus Tabelle 42 andere Werte. Es wird um eine Prüfung und ggf. um Korrektur gebeten.</p>	Die Aussagen werden korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.62	RMV	<p>8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, S, 226: „Wie den Abbildungen Abbildung 110Abbildung 111 zu entnehmen ist, bewirkt das Zielnetz eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split um 2,1 Prozentpunkte im Gesamt- und im Binnenverkehr, während der Anteil im Gesamtverkehr deutlich stärker steigt.“ Der RMV bittet um eine (inhaltliche) Prüfung der Formulierung des Satzes.</p>	Die Formulierung wird überarbeitet.	Anregung wird gefolgt
3.63	RMV	<p>8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage, S, 228: „Insgesamt wird bei der Betrachtung des ÖPNV-Anteils am Modal Split deutlich, dass sich die Verkehrsnachfrage des Basisnetzes zwischen der des Bestandsnetzes und dem Zielnetz einfügt. Damit entsteht im Rheingau-Taunus-Kreis die größte Steigerung der ÖPNV-Nachfrage mit dem Zielnetz, währenddessen das Basisnetz aufgrund der o. g. Einschränkungen in der Betriebsleistung und des Wegfalls der Aartalbahn nur geringere Auswirkungen auf die Nachfrage hat.“ Der RMV regt an, am Beginn des Abschnitts „Insgesamt“ durch „Für den Gesamtverkehr“ zu ersetzen, da die Formulierung ansonsten missverständlich sein könnte.</p>	Der Formulierungsvorschlag wird übernommen.	Anregung wird gefolgt
3.64	RMV	<p>8.8 Organisation, Linienbündelung und Umsetzungshorizont, Tab. 47, S. 244: In der Tabelle ist ein regionales Bündel als „Vordertaunus“ benannt. Zu diesem Bündel und den dort benannten Linien möchte der RMV darauf hinweisen, dass gemäß Vergabekalender regionaler Buspersoneverkehr (BPNV) und Gesamtbericht 2022, die online verfügbar sind, zum 15.12.2024 folgendes gilt: Das Bündel heißt „MTK Vordertaunus 1“ und beinhaltet allein die RMV-Linie 262. Die im NVP RTK benannte X26 ist dem Linienbündel „MTK X-Bus Vordertaunus“ gemeinsam mit der Linie X27 zugeordnet. Das Enddatum lautet für beide Bündel 12/2032.</p>	Die Tabellendarstellung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
3.65	RMV	<p>9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots, S. 246/248f. Vorausgesetzt werden sollte, dass der regionale Schienenverkehr in Aufgabenträgerschaft des RMV liegt und die Standards sowie die Bedienungsangebote und Projekte im Rahmen des RNVP festgelegt werden. Alle Anforderungen an den SPNV, die im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans genannt werden, können als Eingaben in die Fortschreibung des RNVP oder lokale Wünsche in die Gremien des RMV eingebracht werden.</p>		Kenntnisnahme
3.66	RMV	<p>Aartalbahn, S. 246 (letzter Absatz) Die Reaktivierung der Aartalbahn sieht eine Führung nach Wiesbaden Ost vor, die Reaktivierung des Astes zum Wiesbadener Hbf. ist nach derzeitigen Planungen nicht vorgesehen. Eine ausschließliche Führung der Aartalbahn zum Hauptbahnhof wurde im Zuge der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung des Südabschnittes der Strecke qualifiziert verworfen. Formulierungsvorschlag: „...ist daher eine Führung zum Hauptbahnhof analog zur historischen Streckenführung zusätzlich anzustreben.“</p>	Der Formulierungsvorschlag wird übernommen.	Anregung wird gefolgt
3.67	RMV	<p>Rechte Rheinstrecke, S. 248f. „Während derzeit zugunsten des Güterverkehrs nur einzelne Fahrplantrassen für den SPNV bereitgestellt werden können, soll das Angebot im Personenverkehr gemäß den Planungen zum Zielfahrplan 2030 für das Land Hessen ausgeweitet werden. Mit dem dadurch entstehenden angenäherten Halbstundentakt auf der Strecke ist auch eine Anpassung des Angebots im Busverkehr erforderlich.“ Hinweis zu Absatz 1: Bereits der heutige Fahrplan sieht einen Halbstundentakt der RB10 zwischen Frankfurt Hbf. und Assmanshausen vor, darüber hinaus geht es mindestens stündlich bis Neuwied bzw. Koblenz. Dies bitte textlich berücksichtigen.</p>	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt

3.68	RMV	<p>Rechte Rheinstrecke, S. 248f.: „Eine Verlegung von SPNV-Stationen wie im Fall des Bahnhofs Rüdesheim ist nur dort empfehlenswert, wo die Barrierefreiheit am bestehenden Standort baulich nicht herstellbar ist und darüber hinaus auch Verbesserungen in der Erschließungs- und Verknüpfungswirkung des Bahnhofs durch eine potenzielle Verlegung erwartbar sind.“ Der RMV weist darauf hin, dass für den barrierefreien Ausbau der Station Rüdesheim die Verlegung des Haltes an den Standort Adlerturm geplant ist. An diesem sollte für die Planung der Linienverkehre des Busverkehrs auch eine neue Bushaltestelle vorgesehen werden.</p>	Die Verlegung des Stationsstandorts ist im Nahverkehrsplan berücksichtigt und der Busverkehr entsprechend angepasst.	Kenntnisnahme
3.69	RMV	<p>Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn, S. 249-250 (Absatz 1): Der RMV bittet darum klarzustellen, dass das Angebot auf der Main-Lahn-Bahn nicht den Anforderungen des Kreises entspricht. Gemäß den Standards des RNVP wird das vorgesehene Leistungsangebot erfüllt. Sofern seitens des Kreises Defizite gesehen werden, sollten diese als kommunale Anforderungen an die Fortschreibung des RNVP bzw. die Gremien des RMV bezeichnet werden. Die Achse Limburg – Frankfurt ist nach Definition des RNVP eine Verbindung zwischen Kernraum und Region, welche nach den Bedienungsstandards des RMV regelmäßig mit einem Regionalbahnangebot im Stundentakt zu bedienen ist, in der HVZ soll die Fahrtenhäufigkeit bedarfsgerecht verdichtet werden. Das derzeitige Regionalbahnangebot sieht auf der Main-Lahn im Abschnitt Niedernhausen – Limburg einen regelmäßigen Stundentakt vor, welcher in der HVZ zum Halbstundentakt verdichtet wird und erfüllt somit die Bedienungsstandards des RNVP. Die Expressverbindungen auf der Main-Lahn-Bahn werden in der NVZ bedarfsgerecht ausgedünnt. Es besteht in der HVZ ein differenziertes Bedienungsangebot im Sinne eines Schnell-Langsam-Konzepts.</p>	Es wird ergänzt, dass es sich in der Bewertung der Angebotsqualität auf der Main-Lahn-Bahn um eine Position des Rheingau-Taunus-Kreises handelt.	Anregung wird gefolgt
3.70	RMV	Der RMV fordert die textliche Aufnahme, dass die Ländchesbahn bereits heute in der HVZ auf die Main-Lahn-Bahn bis Limburg durchgebunden wird und die Expressverkehre nach Frankfurt, wie im NVP-Entwurfs beschrieben, bereits Bestandteil des Fahrplans sind.	Die Textpassage wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
3.71	RMV	<p>Abbildung 130, S. 249 und anschließender Text S. 250: Der RMV weist darauf hin, dass durch eine solche Konzeption Unterwegshalte sowohl im Rheingau-Taunus-Kreis wie auch im Kreis Limburg-Weilburg die Direktverbindung nach Hofheim und Frankfurt verlieren würden. Eine solche Konzeption wird daher seitens des RMV kritisch gesehen. Der RMV schlägt vor, dass das in Abbildung 130 dargestellte Betriebskonzept als eine zu prüfende Variante beschrieben wird.</p>	Bei der potenziellen Entwicklung eines Schnell-Langsam-Konzepts ist zwischen Direktverbindungen und einem dichteren Taktangebot abzuwägen. Das dargestellte Betriebskonzept wird gemäß dem Vorschlag als zu prüfende Variante beschrieben.	Anregung wird gefolgt
3.72	RMV	<p>Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn, S. 249-250: „Die Definition der Vorzugsvariante erfolgte ohne Betrachtung betrieblicher Rahmenbedingungen“ Eine Variantenbetrachtung, sowie die Definition einer Vorzugsvariante sollte immer auch die betrieblichen Rahmenbedingungen betrachten, da ansonsten für die Umsetzung relevante Kriterien unbeachtet bleiben. Die Abbildungsbeschriftung sollte darauf hinweisen, dass die Betrachtung der betrieblichen Rahmenbedingungen noch erfolgen muss. Die Formulierung wirkt außerdem fehlinterpretierbar. Wenn ausschließlich auf noch zu prüfende betriebliche Rahmenbedingungen abgehoben wird, könnte vermutet werden, dass Kosten, Verkehrsnachfrage, Kapazitätsplanung, verkehrsvertragliche Randbedingungen, Finanzierungsfragen u.a.m. bereits betrachtet worden seien. Der RMV bittet daher den Begriff „Vorzugsvariante“ möglichst zu vermeiden und beispielsweise von einem „aus verkehrlicher Sicht wünschenswerten Bedienungskonzept“ zu sprechen.</p>	Die Formulierung wird angepasst (vgl. auch 3.71)	Anregung wird gefolgt
3.73	RMV	<p>Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn, S. 249-250: Der RMV kritisiert, dass nach der in der in Abbildung 130 dargestellten Netzgrafik, die Vorzugsvariante ein Regionalbahnangebot zwischen Niedernhausen und Frankfurt nur noch in der HVZ vorsehen. Dies würde die Bedienungsstandards des RNVP unterschreiten und eine Verschlechterung zum Status quo darstellen.</p>	Es handelt sich um einen Darstellungsfehler. Die Grafik wird entsprechend angepasst.	Anregung wird gefolgt

3.74	RMV	<p>Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn, S. 249-250:</p> <p>In der Netzgrafik wird ein Flügelzugkonzept für die Main-Lahn-Bahn vorgeschlagen, die Linien RB21 und RB22 sollen im Abschnitt Niedernhausen – Limburg als vereinigter Zugverband verkehren. Hierbei sind folgende betrieblichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:</p> <p>RB 21 und RB 22 sind in unterschiedlichen Verkehrsverträgen beheimatet und werden, auch auf Grund der unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen, mit unterschiedlichem Rollmaterial gefahren.</p>	Die Textpassage wird ergänzt. Das betreffende Konzept soll als Prüfauftrag mit mittel- bis langfristiger Umsetzungsperspektive verstanden werden.	Anregung wird gefolgt
3.75	RMV	<p>Main-Lahn-Bahn und Ländchesbahn, S. 249-250:</p> <p>Während die Main-Lahn-Bahn elektrifiziert ist, ist derzeit noch keine Vollelektrifizierung der Nebenbahn zwischen Wiesbaden und Niedernhausen vorgesehen. Zu den betrieblichen Rahmenbedingungen zählen zudem die fahrplantechnische Machbarkeit sowie die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Flügelzugbetrieb, wie z.B. Zugdeckungssignale im Bahnhof Niedernhausen.</p>	Eine Elektrifizierung der Ländchesbahn bzw. zumindest der Einsatz von BEMU ist bereits als Randbedingung definiert.	Kenntnisnahme
3.76	RMV	<p>Teil D: 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 Stadtbuslinie 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>	Die Linienführungen werden angepasst	Anregung wird gefolgt
3.77	RMV	<p>Teil D: Linienübersichten, S. 6/7</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 ungünstig. Wir schlagen vor, Wiesbaden-Biebrich (ohne Leerzeichen) zu schreiben, damit klar wird, dass der Bus nicht in die Wiesbadener Innenstadt fährt</p> <p>„262 Wiesbaden – Wallau – Marxheim – Hofheim (Taunus)“</p> <p>Redaktioneller Hinweis: Hofheim bzw. Hofheim (Taunus) nicht einheitlich in der Tabelle geführt.</p>	Die Linienverläufe werden korrigiert.	Anregung wird gefolgt

3.78	RMV	<p>Teil D: Liniennetzpläne, S. 112-119</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>Hinweis zu allen Liniennetzplänen:</p> <p>Die Linie RE9 wird im Zielkonzept für die Rheingaulinien (RB 10, RE19) auf einen Stundentakt zwischen Eltville und Frankfurt ausgeweitet und zweistündlich bis Koblenz bzw. Koborn-Gondorf verlängert. In diesem Zuge erhält die Expresslinie die Bezeichnung RE19.</p> <p>Die Reaktivierung der Aartalbahn sieht eine Führung nach Wiesbaden Ost vor, die Reaktivierung des Astes zum Wiesbadener Hbf. ist nach derzeitigen Planungen nicht vorgesehen.</p>	Die Darstellungen in den Liniennetzplänen werden angepasst.	Anregung wird gefolgt
3.79	RMV	<p>Teil D: NVP-Zielnetz für die Region Wiesbaden, S. 112</p> <p>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.</p> <p>Eine Umbenennung mit Zusatz Schierstein Bahnhof ist nicht in der Umbenennungsliste geführt, wird vom RMV aber begrüßt.</p>	Eine aufgrund der räumlichen Verhältnisse langfristige Realisierung kann im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung geprüft werden.	Kenntnisnahme
3.80	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 47:</p> <p>Der RMV schlägt vor, dass die Linie 170 zur Verknüpfung mit dem SPNV eine Stichfahrt zum Bahnhof Niederwalluf machen kann, analog der Linie X79.</p>	Aufgrund der lokalen Straßenraumverhältnisse und der verkehrlichen Verträglichkeit kann eine Bedienung der Haltestelle am Bahnhof Niederwalluf nur durch eine Fahrt je Stunde und Richtung gewährleistet werden. Die Bedienung durch weitere Linien ist zukünftig zu prüfen.	Anregung wird nicht gefolgt
3.81	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 49:</p> <p>Der RMV weist darauf hin, dass der Bahnhof Rüdesheim im Zuge der Generalsanierung Rechter Rhein an den neuen Standort Adlerturm verlegt wird, so dass die Verknüpfung mit dem Busverkehr an anderer Stelle durchgeführt werden muss.</p>	Die Verlegung des Stationsstandorts ist im Nahverkehrsplan berücksichtigt und der Busverkehr entsprechend angepasst.	Kenntnisnahme
3.82	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 50:</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die Linie 183 am neuen Standort des Bahnhofs Rüdesheim Adlerturm mit dem Zugverkehr zu verknüpfen.</p>	Eine entsprechende Verknüpfung mit der Linie 183 ist vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
3.83	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 54:</p> <p>Der RMV schlägt vor, die Buslinie 231 als Querverbindung auch bis zum Bahnhof Idstein zu verlängern, um die Verknüpfung mit dem SPNV herzustellen.</p>	Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der zentralen Verkehrsachse in Idstein ist der Auftrag erteilt worden, die Abfahrtenanzahl zu begrenzen. Aus diesem Grund wird von einer Weiterführung der Linie 231 abgesehen. Die planerische sinnvolle Verlängerung kann zukünftig, auch hinsichtlich notwendiger Infrastrukturmaßnahmen, geprüft werden.	Anregung wird nicht gefolgt
3.84	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 55:</p> <p>Es wird angeregt, die Buslinie 239 bis Idstein Bahnhof zur Herstellung einer Verknüpfung mit dem SPNV zu verlängern.</p>	Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der zentralen Verkehrsachse in Idstein ist der Auftrag erteilt worden, die Abfahrtenanzahl zu begrenzen. Aus diesem Grund wird von einer Weiterführung der Linie 239 abgesehen. Die planerische sinnvolle Verlängerung kann zukünftig, auch hinsichtlich notwendiger Infrastrukturmaßnahmen, geprüft werden.	Anregung wird nicht gefolgt
3.85	RMV	<p>Liniensteckbrief, S. 57:</p> <p>Der RMV regt an, die Buslinie 246 über die Haltestelle Bad Camberg Bahnhof zu führen, um die Verknüpfung mit dem SPNV herzustellen.</p>	Die Linienführung der Linie 246 wird angepasst, sodass die Haltestelle Bahnhof bedient wird.	Anregung wird gefolgt
3.86	RMV	<p>Liniensteckbriefe, S. 59:</p> <p>Der RMV regt an, die Buslinie 269 über die Haltestelle Idstein Bahnhof zur Herstellung der Verknüpfung mit dem SPNV zu führen.</p>	Die Verknüpfung der Linie 269 zum SPNV am Bahnhof Idstein besteht. Für die Linie ist insbesondere eine Bedienung von Siedlungsschwerpunkten abseits der Schiene vorgesehen. Eine direkte Verbindung zum Bahnhof Idstein ist mit der Linie 265 vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt

3.87	RMV	Priorisierungsübersicht im regionalen Busnetz, S. 69: Der RMV weist darauf hin, dass die Standards für die regionalen Linien im RNVP festgelegt werden. Angaben hier können nur Wünsche darstellen (z.B. X26 in der SVZ). Angebote können gegebenenfalls über dem Standard des RNVP unter finanzieller Beteiligung der Stadt Wiesbaden eingerichtet werden.	Die textlichen Erläuterungen hierzu werden entsprechend geschärft.	Anregung wird gefolgt
3.88	RMV	Umbenennungen von Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis, S. 81/82: „Oestrich-Winkel Bahnhof/Altersheim Altersheim“ Der RMV schlägt vor, die Bezeichnung mit dem Zusatz Bahnhof zu belassen, da hier die Umsteigemöglichkeit von Oestrich kommend zum Bahnhof besteht. Die Haltestelle in der Weinheimer Straße wird nur in eine Fahrtrichtung bedient und kennzeichnet damit die Umsteigemöglichkeit nicht ausreichend. Die Wegeverbindung von der Bushaltestelle zum Bahnhof soll im Rahmen der Umfeldplanung der Stadt Oestrich-Winkel am Bahnhof ausgebaut werden.	Es handelt sich um einen Übertragungsfehler, der korrigiert wird. Die Haltestellenbezeichnung lautet weiterhin Bahnhof/Altenheim.	Anregung wird gefolgt
3.89	RMV	Umbenennungen von Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis, S. 81/82: „Rüdesheim Bahnhof/Brömserburg Brömserburg“ Entsprechend mit der Verlegung des Bahnhofs sollte auch eine Umbenennung der Bushaltestellen, die am zukünftigen Bahnhof liegen, mit dem Bezug zum Bahnhof erfolgen.	Die Umbenennung der Haltestelle Rheinhalle Süd in Bahnhof/Rheinhalle wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
4	Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)			
4.1	RNN	Teil A: Seite 23: Es wird darauf hingewiesen, dass der aktuell gültige NVP des Landkreises Mainz-Bingen im Jahr 2017 beschlossen wurde.	Die Formulierung sowie die Kartendarstellung wirdn korrigiert.	Anregung wird gefolgt
4.2	RNN	Teil A: Seite 71: Es wird angemerkt, dass die Linie 6, die bisher auch nachts verkehrt, fehlt.	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
4.3	RNN	Teil D: Seite 10: Die Linie 68 liegt zwischenzeitlich in alleiniger Verantwortung der MVG	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
4.4	RNN	Teil D: Seite 45: Die Konzeption der Linie X87 wird seitens des RNN fachlich begrüßt. Nach rheinland-pfälzischen Recht ist die RNN jedoch nie Aufgabenträger. Das sind immer die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Aufgabenträgerschaft kann sich auch immer nur auf das jeweilige kommunale Gebiet beziehen.	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
4.5	RNN	Teil D: Seite 49: Die Konzeption der Linie 180 wird seitens des RNN fachlich begrüßt. In der Karte wurde jedoch der Fähranleger der Personenfähre eingezeichnet. Die Autofähre legt deutlich woanders an. Zudem wird eine Weiterführung über den Stadtbahnhof hinaus bis zum Hauptbahnhof als grundsätzlich sinnvoll erachtet. Jedoch steht am Binger Hauptbahnhof keine Endstelle bzw. Warteposition zur Verfügung. Eine weitere Verlängerung/Durchbindung zur Elisenhöhe erscheint dem RNN weniger sinnvoll. An der vorgesehenen Endhaltestelle der heutigen Linie 606 kann nur ein Kleinbus, jedoch kein für die Linie 180 vorgesehener Midibus regelkonform wenden.	Der Darstellungsfehler wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
5	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (VLDW)			

5.1	VLDW	Im Entwurf zum gemeinsamen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises wird vorgeschlagen, die Linie 223 bis nach Kronberg zu verlängern. Die vorgeschlagene Maßnahme steigert die regionale Bedeutung der Linie und ist daher verbunden mit der Empfehlung, die Linie in das regionale Netz aufzunehmen. Die VLDW bittet darum zu prüfen, ob die Linie 223 in diesem Zusammenhang auch über Idstein bis Bad Camberg verlängert werden kann. 2019 haben die RTV und die VLDW diese Linienführung als neue Expressbuslinie dem RMV vorgeschlagen. In der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplanes des RMV 2020-2030 fand die Anregung insofern Berücksichtigung, indem die Linie durch den RMV in die weitere zu vertiefende Planung aufgenommen wurde.	Eine entsprechende Verlängerung kann zukünftig in Abstimmung mit dem RMV geprüft werden. Der Prüfauftrag in Kapitel 9.3.1 wird entsprechend erweitert.	Anregung wird gefolgt
6	Hochschulstadt Geisenheim			
6.1	Hochschulstadt Geisenheim	Linie 171: Aus den Darstellungen lässt sich ablesen, dass die Linie mitten durch Geisenheim z.B. entlang der Haltestelle Grundschule (durch die verkehrsberuhigten Zonen mit Gelenkbussen führen soll). Es wird daher davon ausgegangen, dass dies nur eine ungenaue Darstellung sein soll und am Linienweg nichts geändert werden soll.	Es handelt sich um einen Darstellungsfehler, der korrigiert wird. Die Linienführung der Linie 171 in Geisenheim bleibt unverändert.	Anregung wird gefolgt
6.2	Hochschulstadt Geisenheim	Linie 181: Die erneut durch das Mühlental bis nach Marienthal geführte Linie wurde bereits vor Jahren aufgrund mangelnder Nachfrage durch die RTV entgegen unserem Wunsch eingestellt. Zur Anbindung des Klosters Marienthal errichtete die Hochschulstadt Geisenheim die bekannten Mitfahrbänke deren intensive Nutzung bisher nicht beobachtet werden kann. Eine stärkere Bewerbung als Freizeitlinie zu den im Mühlental gelegenen Weinwirtschaften sowie zum Kloster Marienthal könnte hier zu einer Nutzung beitragen.		Kenntnisnahme
6.3	Hochschulstadt Geisenheim	Die Haltestelle "Pfarrzentrum" wäre aufgrund des Nichtmehrbestehens umzubenennen in "im Hähnchen".	Die Umbenennung wird in die entsprechende Tabelle aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
6.4	Hochschulstadt Geisenheim	Linie 183: In den Unterlagen ist nicht erkennbar, ob die Anbindung der Johannisberger Grundschule im Schülerverkehr weiterhin gewährleistet ist. Die betreffende Haltestelle ist nicht dargestellt. Dies wäre unabdingbar. Die beabsichtigte Verlängerung der Linie bis Lorch erscheint aus hiesiger Sicht ab Presberg durch die Topografie der Rheingauer Alp speziellen in den Wintermonaten erheblich erschwert, dies wäre nochmals zu überprüfen, da Probleme hier zu weiteren Verspätungen im Stadtgebiet Geisenheim bis hin zum Bahnschluss führen würden.	Der Liniennetzplan stellt ausschließlich die Relationen des Alltagsverkehrs dar. Der Schülerverkehr zur Grundschule Johannisberg bleibt unverändert. Ein entsprechendes Kapitel zum Schulverkehr wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
6.5	Hochschulstadt Geisenheim	Linie 185: Eine Bedienung der Haltestellen Pfarrzentrum sowie Nachtigallenweg im Schülerverkehr ist nicht erkennbar.	Der Liniennetzplan wird um die Relationen des Schülerverkehrs ergänzt. Ein entsprechendes Kapitel zum Schulverkehr wird zusätzlich ergänzt.	Anregung wird gefolgt
6.6	Hochschulstadt Geisenheim	Auf Seite 177 wird die Verlängerung einer nicht genannten Linie bis zum Niederwald beschrieben. Dies betrifft aber die das Stadtgebiet Geisenheim betreffenden Linien wohl nicht.	Für die saisonale Verlängerung zum Niederwald ist die Linie 183 vorgesehen, welche auch in Geisenheim verkehrt. Für den übrigen Linienweg ergeben sich dadurch keine Einschränkungen oder Anpassungen. Die Linienbezeichnung wird im Text ergänzt.	Anregung wird gefolgt
6.7	Hochschulstadt Geisenheim	Ein weiteres verstärktes Einsetzen von On-Demand-Verkehren ist nach Meinung der Stadt Geisenheim ein Aufbauen eines kontraproduktiven Nutzerhindernisses aufgrund des zeitgemäßen Nutzerverhalten des "Jetzt-sofort". Dem kann vielleicht nur durch ein intelligentes Fahrzeugangebot unter Beibehaltung der Takte zu einem sich langsam verstärkendem Nutzen begegnet werden.	Nutzungshemmnisse von On-Demand-Verkehren sind in der Planung berücksichtigt. Es wird vorwiegend in solchen Räumen und Zeiten auf On-Demand-Verkehre gesetzt, in denen sich durch die flexible Bedienung deutliche Vorteile in der Verfügbarkeit des Angebots gegenüber einem Linienverkehr in geringem Takt ergeben. Starke Busachsen bleiben dabei bewusst unberührt.	Kenntnisnahme
7	IHK Wiesbaden			
7.1	IHK Wiesbaden	Die IHK Wiesbaden regt an, die aufgeführten Vorhaben möglichst zügig und konsequent umzusetzen und äußern keine weiteren Bedenken		Kenntnisnahme
8.	Gemeinde Schlangenbad			
8.1	Gemeinde Schlangenbad	Die Gemeinde Schlangenbad begrüßt ausdrücklich die Planungen im Rahmen des Linienbündels Rheingau-Ost für die Lokalbusverkehre in den Gemeinden Eltville, Kiedrich, Schlangenbad und Walluf auf den Linien 170, 172, 173 und 276. Besonders positiv wird die Weiterentwicklung der bestehenden Linien 172 und 173 hervorgehoben.		Kenntnisnahme

8.2	Gemeinde Schlangenbad	Es erscheint sinnvoll, den Linienweg zwischen Bärstadt und Niedergladbach in den Bedarfsverkehr zu überführen, um eine bedarfsgerechte und ressourcenschonende Lösung zu gewährleisten.		Kenntnisnahme
8.3	Gemeinde Schlangenbad	<p>Verlängerung und Ringschluss der Linie 172: Die Verlängerung der Linie 172 von Eltville Bahnhof über Kiedrich bis nach Hausen vor der Höhe wird als besonders wichtig erachtet, um die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in der Region zu verbessern. Darüber hinaus wird angeregt, die Linie nicht über Bärstadt nach Eltville Bahnhof zurückzuführen, sondern einen erweiterten Ringschluss einzurichten. Dieser sollte Kiedrich, Hausen vor der Höhe, Fischbach sowie das Gewerbegebiet Emser Straße einbinden und bis nach Bad Schwalbach führen. Von dort könnte die Linie über Wambach zurück nach Eltville verkehren.</p> <p>Dieser Ringschluss würde eine entscheidende Lücke im Busnetz schließen und insbesondere die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Emser Straße sowie der Gemeinden entlang der Strecke verbessern. Gleichzeitig würde er eine attraktive Verbindung für Pendlerinnen und Pendler sowie für den Naherholungsverkehr schaffen.</p>	Eine entsprechende Verlängerung der Linie wird als Prüfauftrag in das Kapitel 9.3 aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
9.	Stadt Lorch			
9.1	Stadt Lorch	Im Teil A auf Seite 19 wird die Bahnstrecke im Rheingau-Taunus-Kreis mit einer Angebotserweiterung beschrieben. So soll auf der rechten Rheinstrecke ein 30-Minuten-Takt bis Assmannshausen vorgesehen werden. Hier ist es wünschenswert, dass auch Lorch in den 30-Minuten-Takt aufgenommen wird. Die Verbindung im Stundentakt mit einer Expressverbindung nach Koblenz und Neuwied wird begrüßt.	Das zugehörige Kapitel stellt aktuelle Planungen auf regionaler Ebene vor und ist nicht Teil der Konzeption des Nahverkehrsplans. Planaussagen werden nachrichtlich übernommen. Eine Angebotsverbesserung für Lorch über die Linie RB 10 wird als Prüfauftrag in Kapitel 9.1 aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
9.2	Stadt Lorch	Auf Seite 22 wird die Einführung eines vertakteten Regional-S-Bahnbetriebs auf der Strecke Wiesbaden - Rüdesheim als Maßnahme beschrieben. Hier ist wieder anzumerken, dass eine solche Planung auch die Stadt Lorch beinhalten sollte.	Das zugehörige Kapitel stellt aktuelle Planungen auf regionaler Ebene vor und ist nicht Teil der Konzeption des Nahverkehrsplans. Planaussagen werden nachrichtlich übernommen.	Kenntnisnahme
9.3	Stadt Lorch	Auf Seite 24 wird die RE 19 mit stündlicher Direktverbindung von Koblenz bzw. Lorchhausen über Rüdesheim zum Hauptbahnhof Frankfurt angeboten. Dies wird seitens der Stadt Lorch begrüßt.		Kenntnisnahme
9.4	Stadt Lorch	Die auf Seite 25 beschriebenen Fahrtenhäufigkeiten und der derzeit für Lorch bestehende Grundtakt mit 18 Betriebsstunden sind schon öfter durch die städtischen Gremien angesprochen worden. Die Stadt Lorch beantragt daher die Betriebsstunden auf 21 Betriebsstunden zu erhöhen und somit Fahrzeiten von ca. 4:30 Uhr bis ca. 1:30 Uhr zu stellen.	Der Wert von 18 Betriebsstunden bezieht sich auf die Vorgabe des RMV für Regionalbusverkehre und ist nachrichtlich übernommen. Für die ÖPNV-Angebote in der Stadt Lorch sind die im Anforderungsprofil definierten Bedienzeiten gültig (Kapitel 6.3.1). Diese sehen eine Erweiterung auf 19-20 Angebotsstunden vor.	Kenntnisnahme
9.5	Stadt Lorch	Auf Seite 34 wird als 3. Ziel die Erreichbarkeit des nächsten Mittelzentrums in maximal 30 Minuten beschrieben. Hier wäre es für die Stadt Lorch wichtig, eine 30-Min-Taktung der RB 10 von Lorch aus herzustellen, z.B. zum Mittelzentrum Rüdesheim. Umsetzbar würde dies mit der angegebenen Taktverdichtung der RB 10 (SPNV-3), wenn Lorch hier mit einbezogen wird und die RB 10 nicht in Assmannshausen endet.	Eine Angebotsverbesserung für Lorch über die Linie RB 10 wird als Prüfauftrag in Kapitel 9.1 aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
9.6	Stadt Lorch	Im Teil C auf Seite 137 und 138 wird die Bedienungszeit für den Rheingau-Taunus-Kreis und eine Anpassung an den Schülerverkehr angekündigt mit den Nutzungsspitzen 6:30 - 8:30 Uhr und 14:30 - 17:30 Uhr. Diese Umsetzung wäre wünschenswert und wurde bisher von Seiten der Stadt Lorch immer wieder bemängelt.		Kenntnisnahme
9.7	Stadt Lorch	Auch die Nachtverkehrszeit spielt in Lorch immer wieder eine Rolle. Mit einer Erweiterung der Nachfahrten könnten Lorcher Bürger und gerade junge Erwachsene ihren Heimweg aus Wiesbaden und dem Rheingau auch an Samstagen oder an Sonn- und Feiertagen nachts leichter umsetzen	Eine Erweiterung des Nachtangebots ist vorwiegend auf den regionalen Hauptachsen vorgesehen. Hier wird eine Angebotsverbesserung für Lorch im Nachtverkehr über die Linie RB 10 als Prüfauftrag in Kapitel 9.1 aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
9.8	Stadt Lorch	Die auf Seite 177 beschriebene Verlängerung der Lokalbuslinie 183 über Presberg bis Lorch wird als Ersatz für die Rufbuslinie 192 sehr begrüßt.		Kenntnisnahme
9.9	Stadt Lorch	Zur Zusammenfassung des On-Demand-Konzeptes (Seite 190 bis 195): Die Stadt Lorch begrüßt eine mögliche Ausweitung der Korridore, z.B. Lorch - Bad Schwalbach mit der Anbindung an die Kreisstadt und die Kreisverwaltung. Dieses Angebot würde auch für die Höhenortsteile der Stadt Lorch zu einer verbesserten Anbindung an den Rheingau-Taunus-Kreis führen.		Kenntnisnahme

9.10	Stadt Lorch	Auf Seite 246 - Aartalbahn - wird eine Verknüpfung zum Express- Regional- und Lokalbus an einer neu eingerichteten Haltestelle mit Verbindung nach Hohenstein und Aarbergen, Heidenrod und Lorch sowie Schlangenbad beschrieben. Hier wäre es wünschenswert, eine Lokalbus-Verbindung von Lorch zum Bahnhof Bad Schwalbach anzustreben.	Die Einrichtung einer solchen Verbindung wird als Prüfauftrag in Kapitel 9.3.1 integriert.	Anregung wird gefolgt
9.11	Stadt Lorch	Bei der Beschreibung der rechten Rheinstrecke auf Seite 248 wird die Anpassung des Busverkehrs in Lorch (Linie 191) erbeten.	Die Aufzählung bezieht sich auf halbstündliche Anschlussverkehre im Linienverkehr. Diese sind in Lorch aufgrund der lokalen Raumstruktur nicht vorgesehen. Eine Anschlussverknüpfung zwischen Bus und Bahn ist stündlich vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
9.12	Stadt Lorch	Hinsichtlich der auf Seite 254 beschriebenen Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen ist festzuhalten, dass für Lorch die Linien "Lorch - Ransel - Wollmerschied - Nastätten" und "Lorch - Ransel - Wollmerschied - Wiesel - Bornich - Loreley - St. Goarshausen" (diese gerade für die Anbindung an die Schulen der VG Loreley besonders wichtig sind.		Kenntnisnahme
10	Gemeinde Walluf			
10.1	Gemeinde Walluf	Die Linienführung der (geplanten) Linie 170 und der (bestehenden) Linie 171 sollen im Bereich der Landeshauptstadt Wiesbaden nicht wie geplant der gleichen Fahrstrecke, sondern auf unterschiedlichen Fahrstrecken erfolgen. Dabei soll eine der beiden Linien direkt, also umstiegsfrei, in die Wiesbadener Innenstadt führen. Begründung: Die derzeitige Buslinie 5 (Wiesbaden – Rauenthal – Wiesbaden) wird zur Linie 170 umbenannt und ihre Route in Wiesbaden geändert. Die Busse werden über Ringkirche und Adelheidstraße zum Hauptbahnhof fahren, was bedeutet, dass die Innenstadt von Walluf aus nicht mehr direkt erreichbar ist. Da die Regionalbahn (RB) 10 ebenfalls den Hauptbahnhof anfährt, gibt es drei umstiegsfreie Verbindungen dorthin. Um die Innenstadt von Walluf aus weiterhin ohne Umsteigen zu erreichen, soll eine der beiden Buslinien dieses Ziel weiterhin bedienen. Weiterhin kann an dieser Stelle ausgeführt werden, dass die Linie 170 künftig ausschließlich mit Solobussen bedient werden soll. Dies verbessert die Anbindung der Bushaltestelle Dreispitz in Oberwalluf, die mit Gelenkbussen nur sehr schwer anzufahren ist. Die Fahrgastkapazität der derzeit auf der Linie 5 eingesetzten Gelenkbusse ist ausschließlich im Stadtgebiet Wiesbaden erforderlich.	Für die Linien 170 und 171 ist eine Taktachse zwischen Niederwalluf und Wiesbaden geplant, sodass ein halbstündliches Angebot mit dem Bus auf dieser Relation besteht. Eine Anbindung der Wiesbadener Innenstadt besteht über die Haltestellen Dotzheimer Straße (stadteinwärts) und Landesbibliothek (stadtauswärts). Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Wiesbadener Innenstadt ist eine Führung über die zentrale Innenstadttachse nicht empfehlenswert. Der Bahnhof als Endhaltestelle ist betrieblich notwendig, da lediglich dort die notwendigen Pausenplätze und Infrastrukturen für das Fahrpersonal bereitgestellt werden können.	Anregung wird nicht gefolgt
10.2	Gemeinde Walluf	Die Einführung der geplanten Buslinie 176 (Kloster Eberbach – Kiedrich – Eltville – Walluf – u. a. mit Mainz Hauptbahnhof bis Mainz-Gonsenheim) wird sehr begrüßt. Die Einführung dieser Linie sollte dringend forciert werden, auch gegenüber den Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz. Begründung: Mit der neu geplanten Buslinie 176 soll künftig eine Verbindung von Kloster Eberbach über Kiedrich, Eltville, Walluf und Wiesbadener Stadtgebiet bis nach Mainz-Gonsenheim geschaffen werden. Damit würde auch eine Direktverbindung von Walluf zum Hauptbahnhof Mainz und der Universität in Mainz geschaffen werden. Die Einführung dieser Linie und die damit verbunden Erweiterung des ÖPNV Angebotes ist vollumfänglich zu begrüßen. Da die Einführung dieser Linie auch mit der Landeshauptstadt Mainz als ÖPNV-Träger für das dortige Stadtgebiet abschließend zu klären ist, sollten die zur Einführung dieser Linie erforderlichen Gespräche zeitnah und mit Nachdruck geführt und die Einführung dieser Linie somit forciert werden.		Kenntnisnahme
10.3	Gemeinde Walluf	Die Einführung der geplanten Sprinter-Buslinie 44 (Walluf – Frauenstein – Dotzheim – Dr.-Horst Schmidt-Kliniken weiter u. a. bis St.-Josefs-Hospital) wird ebenfalls sehr begrüßt. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung dieser Linie (Direktanbindung von Wiesbadener Krankenhäusern) hält die Gemeinde Walluf die im Entwurf vorgelegte Priorisierung „mittel“ für zu niedrig. Die Einführung dieser Linie sollte ebenfalls dringend forciert werden.	Die Priorisierung erfolgt auf Grundlage des Fahrgastpotenzials in Kombination mit dem entstehenden betrieblichen Zusatzaufwand. Im Prozess wird die Priorisierung, auch aufgrund der Rückmeldungen aus der Landeshauptstadt Wiesbaden von "niedrig" auf "mittel" erhöht. Eine weitere Erhöhung ist aufgrund der hohen Mehrleistung in Kombination mit einem moderaten Nachfragepotenzial nicht empfehlenswert.	Anregung wird nicht gefolgt

10.4	Gemeinde Walluf	<p>Der Haltepunkt (Bahnhof) Niederwalluf ist derzeit nicht barrierefrei. Der vorliegende Entwurf sieht auch keinen barrierefreien Ausbau dieses Haltepunktes vor. Vor diesem Hintergrund appelliert die Gemeinde Walluf an die Deutsche Bahn/ DB InfraGO im Zuge der Generalsanierung der Bahnstrecke in 2026 auch den Haltepunkt Niederwalluf barrierefrei zu gestalten. Die Landesregierung sowie die RMV und RTV werden gebeten dieses Anliegen gegenüber dem BD-Konzern zu unterstützen</p> <p>Begründung: 2026 bietet sich eine Gelegenheit für den Umbau während der Generalsanierung der Bahnstrecke. Alle relevanten Akteure sollen aufgefordert werden, diese Maßnahme bei der Deutschen Bahn zu initiieren.</p>	Der barrierefreien Ausbau von Bahnstationen liegt in der Aufgabenträgerschaft des RMV in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG. Der Rheingau-Taunus-Kreis kann hier nur in Form von Prüfaufträgen Einfluss nehmen. In Kapitel 9.1 ist ein barrierefreier Ausbau der Stationen entlang der rechten Rheinstrecke als Auftrag an den RMV und die DB formuliert.	Anregung wird gefolgt
10.5	Gemeinde Walluf	<p>Im Hinblick auf den zunehmenden Fahrradverkehr sollte die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Bussen (ähnlich wie im Bereich Mosel und Sylt) geprüft werden.</p> <p>Begründung: Walluf ist, wie der gesamte Rheingau, eine Tourismusregion. Die Zahl der Personen, die mit dem Fahrrad verreisen oder zumindest einen Teil der Wegstrecke mit dem Fahrrad zurücklegen steigt stetig und entspricht auch den touristischen Zielen der Gemeinde Walluf, die seit Jahren unter einem erheblichen touristischen Parkdruck im alten Ortskern von Niederwalluf leidet. Damit radfahrenden Touristen ein breites Angebot an Möglichkeiten eröffnet werden kann, sollte die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen unbedingt geprüft werden. Andere Tourismusregionen wie bspw. die Mosel und Sylt, bieten bereits sehr erfolgreich den Fahrradtransport mit Linienbussen an.</p>	Die Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen soll ermöglicht werden (vgl. Maßnahme B4 in Kapitel 8.1). Dazu sind auch veränderte Fahrzeugausstattungen zu prüfen.	Anregung wird gefolgt
10.6	Gemeinde Walluf	<p>Es wird um Vorlage der Teile B. und D des Entwurfes der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises gebeten. Durch die Nichtvorlage dieser beiden Teilpläne kann hierzu keine Aussage getroffen werden.</p> <p>Begründung: Die Teilpläne B und D des NVP-Entwurfs wurden den Rheingau-Taunus-Gemeinden nicht zur Stellungnahme vorgelegt, vermutlich wegen ihres Bezugs zum Wiesbadener ÖPNV. Da Wiesbaden für Walluf wichtig ist, sollten die Wallufer Gremien die Möglichkeit erhalten, auch zu diesen Plänen Stellung zu nehmen.</p>	Die Teilpläne sind im politischen Informationssystem der Landeshauptstadt Wiesbaden abrufbar: https://piwi.wiesbaden.de/sitzungsvorlage/detail/3357792	Kenntnisnahme
11	Verkehrsverband Hochtaunus			
11.1	Verkehrsverband Hochtaunus	Aktuell wird der NVP des Hochtaunuskreises erarbeitet. Die das Kreisgebiet betreffenden Vorschläge inkl. Linienführung, Fahrzeugeinsatz, taktung und Zuständigkeit (Linien 231 und 239) werden im Zuge des Erarbeitungsprozesses geprüft. Im besonderen Maße erscheint hierbei die Verbindung zwischen Usingen und Idstein zielführend.		Kenntnisnahme
11.2	Verkehrsverband Hochtaunus	Sofern keine Linienbusverbindung zwischen Oberems und Idstein eingerichtet werden kann, sollte eine Erweiterung des EMIL Idsteiner Land um eine Haltestelle in Oberems geprüft werden.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Eine entsprechende Unterstützung dieses Vorschlags aus dem Hochtaunuskreis wird begrüßt.	Kenntnisnahme
11.3	Verkehrsverband Hochtaunus	Zur Linie 81 möchte der VHT darauf hinweisen, dass im Busverkehr allein solobusse genutzt werden und der Linienabschnitt von/nach Schloßborn nur im Schülerverkehr bedient wird.		Kenntnisnahme
12	Gemeinde Niedernhausen			
12.1	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 25: Die Angebotsausweitung auf der Ländchesbahn wird befürwortet.		Kenntnisnahme
12.2	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 26 - Umbaumaßnahmen Bf. Niedernhausen: Die Gemeinde bittet um Mitteilung, welche konkreten Umbaumaßnahmen geplant sind.	Die Maßnahme ist nachrichtlich aus dem regionalen Nahverkehrsplan des RMV übernommen. Geplant ist die Anpassung der Gleisanlagen und Weichenverbindungen, sodass eine überschlagene Wende der S-Bahn möglich ist. Dies erhöht Kapazität und Zuverlässigkeit am Knoten Niedernhausen.	Anregung wird gefolgt

12.3	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 26 - Haltepunkt Rhein-Main-Theater: Dieser Haltepunkt wird auch seitens der Gemeinde Niedernhausen weiterhin gefordert – insbesondere vor dem Hintergrund des in Aufstellung befindlichen B-Plans „Theaterquartier“. Die fehlende fahrplantechnische Machbarkeit wird in Frage gestellt, da es bereits früher einen entsprechenden Haltepunkt gab.	Die Einrichtung des Haltepunkts ist als Prüfauftrag an RMV und DB InfraGO AG formuliert (Kapitel 9.1). Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gesondert zu prüfen, insbesondere im Zusammenhang mit einer Elektrifizierung oder einem Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge.	Anregung wird gefolgt
12.4	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 35 - Maßnahmen des RTK-Mobilitätskonzeptes: Maßnahmen bei der Ländchesbahn und ein neuer Haltepunkt Niederseelbach auf der Main-Lahn-Bahn werden von der Gemeinde Niedernhausen ausdrücklich unterstützt.		Kenntnisnahme
12.5	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 62 - Tabelle 12 Bahnhaltungen im RTK: Die Gemeinde Niedernhausen weist darauf hin, dass der barrierefreie Ausbau der Verkehrsstation Niedernhausen seit rund drei Jahren baulich abgeschlossen ist - es wird darum gebeten, die Aussage "nicht barrierefrei" zu korrigieren.	Eine entsprechende Änderung wird in der Tabelle vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
12.6	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 73 - Abbildung 32 On Demand-Bedienggebiete im RTK: Die Gemeinde Niedernhausen weist darauf hin, dass das Bedienggebiet des On-Demand-Verkehrs Taunusstein ("EMIL") auch den Niedernhäuser OT Engenhahn mit Wildpark umfasst, der hier in der Karte aber nicht dargestellt ist. Es wird um Korrektur gebeten.	Die Kartendarstellung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
12.7	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 105 - Ausnahmen der Barrierefreiheit: Es wird sich nach der Nennung und Begründung der Ausnahmen im NVP-Entwurf erkundigt. Die Gemeinde Niedernhausen treibt den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen seit drei Jahren voran, kann aber noch nichts umsetzen, da der Bewilligungsbescheid des Landes Hessen (als Voraussetzung für die Beauftragung) seit nunmehr über einem Jahr auf sich warten lässt.	Eine Ergänzung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird vorgenommen. Dabei werden auch Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau definiert.	Anregung wird gefolgt
12.8	Gemeinde Niedernhausen	NVP Teil A, Seite 118 - Ziele: "Die Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Sinne des Reisezeitverhältnisses zum Pkw ist auch für den Rheingau-Taunus-Kreis eine maßgebliche Zielsetzung. Es gilt, den ÖPNV durch regelmäßig verkehrende Verbindungen auf möglichst direkten Fahrtwegen zu beschleunigen sowie verständlicher zu gestalten." Diese Prämisse teilt die Gemeinde Niedernhausen, was in den Hinweis zur Einrichtung von Schnellbus-Verbindungen zwischen Niedernhausen und Wiesbaden (s. u.) mündet.	Eine schnelle Verbindung zwischen Wiesbaden und Niedernhausen ist durch den SPNV sichergestellt. Die Reisezeit der Ländchesbahn kann durch Schnellbusverbindungen nicht unterschritten werden, dennoch sind zusätzliche schnelle Verbindungen durch die Verlängerung der Linie 230 geplant.	Anregung wird gefolgt
12.9	Gemeinde Niedernhausen	Linie 230: Die räumliche und zeitliche Ausweitung der Linie 230 wird ausdrücklich befürwortet. Nach den vorliegenden Daten wird die Linie 230, die gegenwärtig nur wenige Linienfahrten ausweist, komplett in einen Linienverkehr umgewandelt. Insbesondere die Erweiterung der Fahrstrecke über die Haltestelle H+ Hotel, Naurod und Bierstadt in die Wiesbadener Innenstadt (Ziel netz) wird als Kompensation für die wegfallende Linie 22 mit weitgehend gleicher Streckenführung befürwortet. Die Gemeinde Niedernhausen regt an, die Linie 230 analog zur bisherigen Linie 22 zum Hauptbahnhof zu führen und damit das Dernsche Gelände und Fußgängerzone (wie bei der Linie 22) direkt einzubinden. Die geplante Linienführung über die HS New-York-Straße und Berliner Straße erscheint weniger geeignet	Die Linie 230 ist als schnelle Verbindung nach Bierstadt und zum Hauptbahnhof geplant. Für die direkte Verbindung in die Wiesbadener Innenstadt steht die Linie 12 (im Zielnetz) bzw. 43 (im Basisnetz) zur Verfügung.	Anregung wird teilweise gefolgt
12.10	Gemeinde Niedernhausen	Liniensteckbrief 230 - Kartendarstellung: Es wird auf die fehlende Haltestelle "Am Eichwald" in Niedernhausen OT Oberseelbach hingewiesen. Soweit diese Haltestelle zukünftig nicht mehr angefahren werden soll (z.B. zur Fahrzeitverminderung), fordert die Gemeinde Niedernhausen eine Wiederaufnahme, da sich ansonsten die Busanbindung des OT Oberseelbach (einzige Haltestelle im OT) deutlich verschlechtern würde.	Die Haltestelle wird weiterhin durch die Linie 230 und den On-Demand-Verkehr bedient (siehe Zielnetzplan). Der Darstellungsfehler im Liniensteckbrief bei der Linie 230 wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
12.11	Gemeinde Niedernhausen	Linie 240: Die angestrebte Angebotsausweitung mit Anschluss des Gewerbegebiets Frankfurter Straße wird ausdrücklich befürwortet. Mit Aufnahme in den NVP geht die Gemeinde Niedernhausen davon aus, dass durch die Gemeinde keine Kostenbeiträge zur ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Frankfurter Straße mehr zu leisten sind.	Die Finanzierung des Linienangebots ist Teil der Umsetzungsplanung durch den Rheingau-Taunus-Kreis und den RTV. Dabei sind betriebliche Rahmenbedingungen zu prüfen (Fahrzeugbedarf, Fahrplankilometer). Im Fall einer Verlängerung der Linie nach Bremthal ist eine Gemeinschaftsfinanzierung durch den Rheingau-Taunus-Kreis und den Main-Taunus-Kreis ohne Beteiligung der Gemeinde Niedernhausen anzustreben.	Kenntnisnahme

12.12	Gemeinde Niedernhausen	<p>On-Demand-Verkehr ("EMIL"):</p> <p>Die Gemeinde hält ein Einbeziehen des gesamten Gemeindegebietes in den ODV für zielführend. Nur die Haltestelle „Am Eichwald“ in das ODV-Be diengebiet Idstein einzubeziehen wird als unbefriedigend eingeschätzt, weil ein Umstieg vom ODV an der Haltestelle „Am Eichwald“ in die Linie 230 zu einer unangemessen langen Reisezeit für die vergleichsweise kurze Strecke nach Niedernhausen (v. a. zum Bahnhof) führt. Die Gemeinde geht davon aus, dass eine solche Anbindung Niedernhausens über einen gebrochenen Verkehr kaum Akzeptanz finden wird. Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Konzept zur Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in Niedernhausen auch eine Reduzierung der Stellplätze auf dem Park&Ride-Platz am Bahnhof Niedernhausen vorsieht. Je nach Variante fallen zwischen 55 und 58 Stellplätzen weg. Vor diesem Hintergrund erscheint ein ODV, der den Bahnhof Niedernhausen mit einschließt und somit die Zahl an Parkenden reduziert, von besonderer Bedeutung.</p>	<p>Eine Erweiterung des On-Demand-Korridors nach Niedernhausen ist im Rahmen der Prüfaufträge aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Die Verlängerung des Korridors ist aufgrund der betrieblichen Rahmenbedingungen (höhere Fahrzeuganzahl und Personalbedarf) und der daraus entstehenden Mehrkosten bei geringerer Systemeffizienz zunächst nicht vorgesehen.</p>	Anregung wird teilweise gefolgt
12.13	Gemeinde Niedernhausen	<p>Geänderte Haltestellenlage:</p> <p>Die Gemeinde weist darauf hin, dass:</p> <p>a. der Standort der Haltestelle Ahornstraße (Fahrtrichtung vom Bahnhof kommend) aus der Idsteiner Straße in die Ahornstraße (Höhe Tankstelle) verlagert ist und</p> <p>b. die Haltestelle Rathaus/ Borgasse bisher nur in einer Fahrtrichtung mit einem Haltestellenschild versehen ist, während die Gegenrichtung nicht als Haltestelle angefahren wird und nicht ausgebaut ist. Ein dauerhafter Ausbau beider Fahrtrichtungen zu einer barrierefreien Haltestelle wird sich aufgrund der baulichen und straßenverkehrlichen Gegebenheiten (geringe Gehwegbreite ohne Verbreiterungsmöglichkeit; Lage an einer stark befahrenen Landesstraße in der Nähe zu einer zentralen ampelgesteuerten Kreuzung) sehr schwierig gestalten.</p>	<p>Die neue Haltestelle Rathaus/Borgasse ist hinsichtlich ihrer Nachfrage zu prüfen. Sollte aufgrund einer hohen Ein- und Aussteigendenzahl einer barrierefreier Ausbau kurzfristig erforderlich werden, kann eine Verlegung der Haltestelle oder eine Anpassung des Linienwegs geprüft werden.</p>	Kenntnisnahme
12.14	Gemeinde Niedernhausen	<p>NVP Teil C - Kapitel 9.1 Main-Lahn-Bahn:</p> <p>Alle Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV-Angebotes außerhalb der HVZ werden befürwortet.</p>		Kenntnisnahme
12.15	Gemeinde Niedernhausen	<p>NVP Teil C - Kapitel 9.1 Main-Lahn-Bahn - zusätzliche Halte:</p> <p>Einen zusätzlicher SPNV-Haltepunkt Niedernhausen-Süd hält die Gemeinde Niedernhausen im Bereich des ehem. Rhein-Main-Theaters für sinnvoll, da auch dort aktuell das Wohngebiet „Theaterquartier“ geplant ist. Es wird jedoch an anderer Stelle (Teil A, S. 26) darauf hingewiesen, dass sich ein entsprechender Haltepunkt als fahrplantechnisch nicht realisierbar herausgestellt habe. Es wird um entsprechende Klärung gebeten.</p>	<p>Die Einrichtung des Haltepunkts ist als Prüfauftrag an RMV und DB InfraGO AG formuliert). Die fahrplantechnische Machbarkeit ist gesondert zu prüfen, insbesondere im Zusammenhang mit einer Elektrifizierung oder einem Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge.</p>	Kenntnisnahme
12.16	Gemeinde Niedernhausen	<p>NVP Teil C - Kapitel 9.3.1. - Stärkung der Kreisquerverbindung:</p> <p>Die Einführung der vorgeschlagenen Express- und Lokalbuslinie wird befürwortet.</p> <p>"Expressbus: Laufenselden <> Kernel <> Bad Schwalbach <> Bleidenstadt <> Hahn <> Wehen <> NeuhoF <> Nie derseelbach <> Niedernhausen <> Bremthal</p> <p>Lokalbus als Ergänzung: Bad Schwalbach <> Born <> Watzhahn <> Bleidenstadt <> Hahn <> Wehen <> NeuhoF <> Wildpark <> Niederseelbach <> Oberseelbach <> Niedernhausen"</p>		Kenntnisnahme
12.17	Gemeinde Niedernhausen	<p>Neuordnung der Buslinien (Linie 22 - neue Linie 12/43):</p> <p>Die bisherige ESWE-Linie 22 geht im Zielkonzept des NVP in den Linien 12 (Zielnetz) bzw. 43 (Basisnetz) auf. Diese nehmen ab Naurod jedoch einen anderen Linienweg zum Hauptbahnhof und bedienen nicht mehr die Haltestellen Fichteplatz und Dernsches Gelände. Diese Verbindung wird auch über die vorgesehene Linie 230 nicht erfolgen. Eine Direktverbindung von Niedernhausen in die Innenstadt ist daher nicht gegeben. Es bestünde zudem keine Direktverbindung zur Marin-Niemöller-Schule/BTZ Wiesbaden mehr. Aus Sicht der Gemeinde Niedernhausen ist der Fahrtweg entweder der Linie 230 oder der Linie 12/43 derart zu ändern, dass eine Linienführung über die Haltestellen Dernsches Gelände/Schwalbacher Straße erfolgt. Die Gemeinde bevorzugt eine Linienführung der Linie 230 zwischen Naurod und Wiesbaden-Hauptbahnhof analog zur aktuellen Linienführung der ESWE-Linie 22.</p>	<p>Die Direktverbindung in die Wiesbadener Innenstadt ist durch die Linie 12 (Zielnetz) bzw. 43 (Basisnetz) weiterhin sichergestellt. Dazu erfolgt ein Ausbau der Haltestelle Friedrichstraße, von der die Innenstadt fußläufig erreichbar ist. Der Bereich Martin-Niemöller-Schule/BTZ kann mit einem systematisierten Umstieg in Naurod erreicht werden. Hier ist ein Anschlussknoten zur Buslinie 41 vorgesehen.</p>	Anregung wird teilweise gefolgt

12.18	Gemeinde Niedernhausen	<p>Linienweg Linie 12 Oberjosbach:</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass im Ziel konzept 2030 die Linie 12 im OT Oberjosbach als Wendeschleife eine Linienführung über Limburger Straße und Jahnstraße (und damit wohl Fasanenweg – Dr.-Jakob-Wittmann Straße – Limburger Straße) vorsieht. Mit dieser Linienführung kann allerdings die eingezeichnete Haltestelle "Altes Rathaus, Oberjosbach" nicht mehr angefahren werden (Die Busse müssten sonst rückwärts aus der Limburger Straße in die Untergasse stoßen). Deshalb wird dringend empfohlen, als Buswendeschleife im OT Oberjosbach die bisherige Linienführung der Linie 22 (Limburger Straße – Niederjosbacher Straße – Wiesenstraße – Untergasse – Limburger Straße) beizubehalten. Die Haltestelle Oberjosbach, Altes Rathaus, muss weiterhin im Streckennetz einbezogen sein, weil sie zum einen vor Jahren von der örtlichen Gemeinschaft mit viel ehrenamtlichem Engagement errichtet wurde und zum anderen für den barrierefreien Ausbau vorgesehen ist.</p>	Es handelt sich um einen Darstellungsfehler, der korrigiert wird. Eine Führung über die Haltestelle Altes Rathaus ist weiterhin vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
12.19	Gemeinde Niedernhausen	<p>Beistellung von Schnellbusverbindungen Linie 12/43:</p> <p>Darüber hinaus regt die Gemeinde Niedernhausen an, dass der Linie 12/43 ab Oberjosbach mehrere Schnellbusverbindungen (z. B. zwei Fahrten jeweils in der morgendlichen und nachmittäglichen HVZ) ergänzend beigestellt werden, die Oberjosbach in direkter Führung über die Limburger Straße, Feldbergstraße und Wiesbadener Straße mit Wiesbaden verbinden. Die Gemeinde Niedernhausen hält dabei für diese Schnellbusverbindungen folgende Haltestellen auf dem Gebiet der Gemeinde Niedernhausen für ausreichend:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oberjosbach, Altes Rathaus - Oberjosbach, Hartemußweg - Niedernhausen, Rathaus (neu einzurichtende Haltestelle in der Feldbergstraße Höhe Tegut Markt vor der Fußgängerampel) und - Niedernhausen, Wiesbadener Straße 	Ergänzende Schnellbusverbindungen sind als Prüfauftrag im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden berücksichtigt (Teil B, Kapitel 9.4.3). Eine entsprechende Verbindung für Niedernhausen wird ebenfalls als Prüfauftrag in Kapitel 9.3.1 (Verdichtung des Angebots im Linienstern Wiesbaden) aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
12.20	Gemeinde Niedernhausen	Weiter geht die Gemeinde Niedernhausen davon aus, dass mit der Neukonzeption der ESWE-Linie 22, die die Gemeinde Niedernhausen zukünftig nicht mehr anbindet, für diese Linie kein Infrastrukturkostenausgleich an RTV und somit keine Ausgleichszahlung der Gemeinde Niedernhausen an RTV mehr anfällt. Ob eine analoge Zahlung für die Anbindung durch die Linie 12/43 erfolgen soll, ist noch zu verhandeln.		Kenntnisnahme
12.21	Gemeinde Niedernhausen	<p>Unterschiede Ziel- und Basisnetz:</p> <p>Bzgl. der Anbindung Niedernhausens nach Wiesbaden wird auf Folgendes hingewiesen und um Klärung des Sachverhalts gebeten:</p> <p>Die Busanbindung nach Niedernhausen erfolgt im Zielnetz über die Linie 12, im Basisnetz jedoch über die Linie 43.</p>	Die Anbindung ist in der Eingabe korrekt dargestellt. Die Anpassung zwischen Basis- und Zielnetz erfolgt auf Grundlage von planerischen Überlegungen für die Landeshauptstadt Wiesbaden. Hinsichtlich der Bedienungszeiten und des Taktangebots bestehen keine Unterschiede zwischen den Linien 12 und 43.	Anregung wird gefolgt
12.22	Gemeinde Niedernhausen	<p>Finanzierungskonzept:</p> <p>Der vorliegende Entwurf enthält keine Aussagen zu einem Finanzierungs konzept sowie keine Aussage, warum kein entsprechendes Konzept vorgelegt wurde. Ein Finanzierungskonzept ist jedoch unerlässlich für die Planung zukünftiger Haushalte – insbesondere, wenn die kreisangehörigen Städte und Gemeinden über die Ausgleichszahlungen oder sonstige vertragliche Vereinbarungen an den Kosten beteiligt werden sollen. Deshalb wird die Vorlage eines Finanzierungskonzeptes gefordert, das zumindest die Kosten und ggfs. Investitionen eines umgesetzten Basisnetzes im Rheingau-Taunus Kreis auf der Basis vorliegender Kostensätze für 2024 und fortgeschrieben bis 2030 mit Schätzwerten darstellt.</p>	Der Nahverkehrsplan wird in dieser Hinsicht grundlegend überarbeitet. Eine entsprechende Investitionsübersicht und Kostenschätzung wird für die dargestellten Netzstufen integriert.	Anregung wird gefolgt
13	Gemeinde Waldems			
13.1	Gemeinde Waldems	Die grundlegende Überlegung den ohnehin notwendigen bzw. gesetzlich geforderten Schülerverkehr verstärkt auch für Zwecke des Linienverkehrs zu nutzen erscheint aus Kostenaspekten sinnvoll. Dieser Verkehr sollte dann aber in den Unterlagen zum NVP auch konkreter dargestellt werden (Linienwege, grobe Fahrzeiten auf Basis des Status quo bzw. im Hinblick auf die üblichen Anfangs- und Schlusszeiten der Schulen)	Der Nahverkehrsplan wird in dieser Hinsicht grundlegend überarbeitet. Inhalte zum Schulverkehr werden in das Zielkonzept integriert.	Anregung wird gefolgt

13.2	Gemeinde Waldems	Die Gemeinde Waldems begrüßt ausdrücklich den Blick über die Grenzen des RTK hinaus und die umfassendere Berücksichtigung von kreisübergreifenden Fahrbeziehungen. Für Waldems wäre die Anbindung an die Stadt Bad Camberg und auch in den Hochtaunuskreis (Richtung Weilrod/Usingen) von erheblicher Bedeutung.		Kenntnisnahme
13.3	Gemeinde Waldems	Anmerkung Bermbach: Im Rahmen der Überlegungen zur Schaffung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen besteht die Notwendigkeit, die Haltestelle „Birkenstraße“ zu verlegen. Hier ist eine Verlagerung an die gegenüberliegende Seite der Haltestelle „Sängerhalle“ die einzige sinnvolle Alternative. Da die Hauptstraße/K715 in den nächsten Jahren durch den RTK grundhaft saniert werden soll, bietet sich unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts eine Neuanlage der Haltestelle dort an. Weiterhin fehlt eine (zumindest zeitweise am Tage verfügbare) Fahrmöglichkeit nach Esch (Kleinzentrum der Gemeinde Waldems) und retour für die Bürger des einwohnerstärksten Ortsteils der Gemeinde. Dies schwächt die Funktion des Kleinzentrums.	Eien Verlegung der Haltestelle "Birkenstraße" wird nachrichtlich in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Relation Bermbach <> Esch wird durch den On-Demand-Korridor Idsteiner Land abgedeckt. In diesem können in allen Verkehrszeiten Kleinbusse flexibel mit einer maximalen Wartezeit von 60 Minuten gebucht werden, um die betreffende Relation zurückzulegen.	Anregung wird gefolgt
13.4	Gemeinde Waldems	Anmerkung Esch: Die Haltestellen „Eschtalstraße“ bzw. „Tanusstraße“ sind grundsätzlich in ihren Standorten zu überlegen, der mangelnde Verkehrsraum lässt eigentlich nur 1 sinnvolle Haltestelle je Fahrtrichtung möglich erscheinen. Die Haltestelle „Auf der Lind“ liegt nach Rückmeldung der RTV sehr ungünstig für den Fahrtablauf des ÖPNV und die Erreichbarkeit für die Bürger von Esch. Für das Gewerbegebiet hat eine nahe gelegene Haltestelle aber durchaus Relevanz. Die Haltestelle „Lindenstraße“ kann diese Haltestelle nicht ersetzen. Wir prüfen daher die Möglichkeit einer Haltestelle unterhalb des Einmündungsbereichs „Lindenstraße“/Fußgängerampel an der B275. Diese könnte dann sowohl die Haltestelle „Auf der Lind“ als auch die Haltestelle „Lindenstraße“ ersetzen.	Zur Sicherstellung einer ausreichenden Erschließungswirkung für den Ortsteil sind die Haltestellen Eschtalstraße und Tanusstraße aus gutachterlicher Sicht erforderlich. Unter Berücksichtigung der lokalen Infrastrukturen ist eine versetzte Anordnung der Haltestellenpositionen sowie eine Ausbildung als Kaphaltestelle zu prüfen. Eine Verlegung der Haltestelle Lindenstraße auf die B275 erscheint planerisch sinnvoll. Eine entsprechende Maßnahmen inklusive der Einrichtung eines Halts in beiden Fahrtrichtungen wird ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
13.5	Gemeinde Waldems	Anmerkung: Niederems: Hier entfällt wiederum die gewünschte Fahrmöglichkeit Richtung Steinfischbach. Diese wurde erst 2022 wiedereingeführt. Eine Anbindung von „Reinborn“ ist nicht aus dem Planentwurf erkennbar.	Die Relation Niederems <> Steinfischbach ist durch den flexiblen On-Demand-Verkehr sichergestellt. An diesen ist auch die Siedlung Reinborn angeschlossen. Für Reinborn ergeben sich Fahrtmöglichkeiten in die übrigen Ortsteile von Waldems sowie nach Idstein mit einer 60-minütigen Verfügbarkeit.	Anregung wird gefolgt
13.6	Gemeinde Waldems	Anmerkung Reichenbach: Hier besteht die Absicht eine barrierefreie und verkehrssichere Haltestelle neu zu errichten. Aktuell erscheint eine Lage im Bereich der Einmündung „Wüstems Weg“ realisierbar zu sein. Im weiteren Verlauf der Ortslage drängt sich kein alternativer Standort auf. Die Planung sieht aktuell keine linienverkehrsmäßige umsteigefreie Anbindung nach Idstein mehr vor (Ausnahme Schülerverkehr). Eine Anbindung mit Umstieg kann nur unter Nutzung der Linie 81 erfolgen, sofern der Takt einen sinnvollen Umstieg ermöglicht. Dieser Umstieg müsste sodann entweder in Wüstems oder Weilrod-Riedelbach erfolgen, eine zeitlich attraktive Anbindung nach Idstein wird damit vermutlich nicht entstehen können. Dieser Planung müssen wir energisch widersprechen. Wir schlagen daher vor, die Linie 231 mit einer Wende an der o.g. angedachten Haltestelle am Ortseingang von der Tenne her über Reichenbach zu führen. Der notwendige Umweg erscheint angesichts der angedachten Linienführung im Weilroder Bereich (Neuweilnau/Altweilnau) im Gesamtkontext der Linie vertretbar.	Die neue Haltestelle an der Einmündung Wüstems Weg wird nachrichtlich ergänzt. Eine Direktverbindung von Reichenbach nach Idstein besteht mit dem flexiblen On-Demand-Verkehr mit einer 60-minütigen Verfügbarkeit.	Anregung wird gefolgt
13.7	Gemeinde Waldems	Anmerkung Steinfischbach: Insbesondere in diesem OT wird eine Fahrbeziehung Richtung Bad Camberg vermisst, auch aber nicht nur wegen der Anbindung der Taunusschule.	Aus Steinfischbach ist eine Verbindung in Richtung Bad Camberg mit Umstieg in Walsdorf über den On-Demand-Verkehr gegeben. Eine Ausweitung des On-Demand-Korridors nach Bad Camberg sowie die Prüfung einer ergänzenden Buslinie sind als Prüfaufträge im Nahverkehrsplan formuliert. Beide Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt mit Beteiligung des Kreises Limburg-Weilburg.	Anregung wird teilweise gefolgt
13.8	Gemeinde Waldems	Anmerkung: Wüstems: Der mögliche Entfall der aktuell erfolgenden Buswende in Wüstems wird begrüßt. Ein wirklich guter Wendeplatz ist bis auf weiteres in der Ortslage oder am Ortsrand nicht realisierbar. Wir bitten in diesem Zusammenhang um Verbindlichkeit, damit ggf. keine Fehlinvestition in den nächsten Jahren erfolgt.	Es ist zu berücksichtigen, dass für den On-Demand-Verkehr ggf. weiterhin Wendemöglichkeiten für Kleinbusse zur Verfügung stehen sollten.	Kenntnisnahme

13.9	Gemeinde Waldems	Sollte die im Plan auftauchende Haltestelle „Schnepfengarten“ tatsächlich gewünscht sein, so schlagen wir die Nutzung einer ehemaligen Haltestelle im Bereich vor der Einmündung K715/B275 vor (ggf. als Test), die Entfernung zum Parkplatz Naturpark beträgt ca. 800m über einen vorhandenen straßenbegleitenden Fuß-/Radweg. Die Haltestelle Tenne sollte erhalten bleiben, ggf. sollte die Haltestelle an die B275 verlegt werden (Naherholung und mögliche Linienverknüpfung).	Der Vorschlag zur Haltestellenposition der Haltestelle "Schnepfengarten" wird aufgenommen. Der Erhalt der Haltestelle Steinfischbach Tenne ist ohnehin vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
13.10	Gemeinde Waldems	Linie 231: Die Funktion einer Ringlinie in Waldems (für 5 von 6 OT) geht verloren. Als Endpunkt in Idstein ist der Busbahnhof Schulgasse vorgesehen. Dies erscheint aus Waldemser Sicht nicht sinnvoll, vermutlich ist der hauptsächlich benötigte Zielpunkt eher der Bahnhof Idstein. Dies sollte zumindest für die Berufspendelzeiten angepasst werden. Auf die Hinweise bzgl. der Anbindung von Reichenbach wird verwiesen.	Zur Verknüpfung der Ortsteile der Gemeinde Waldems steht der flexible On-Demand-Verkehr mit 60-minütiger Verfügbarkeit zur Verfügung. Aufgrund der starken Belastung der Wiesbadener Straße in Idstein wird eine Führung weiterer Buslinien über diese Achse kritisch betrachtet. Aus diesem Grund enden die Linien 231 und 239 im Zielnetz am Busbahnhof Idstein.	Anregung wird teilweise gefolgt
13.11	Gemeinde Waldems	Linie 239: Aus unserer Perspektive wird diese angedachte Verbindung Idstein-Neu Anspach (TSB bzw. mittelfristig S5) in Richtung Neu-Anspach wenig genutzt werden, schon gar nicht auf der kompletten Linienlänge. Die Fahrzeiten Richtung Neu-Anspach z.B. aus Wüstems dürften über 30min liegen. Die von Neu-Anspach aus erzielbaren Fahrzeiten mit der TSB bzw. S5 in Richtung Bad Homburg/FFM ergeben hiermit addiert vermutlich keine attraktive Fahrbeziehung Richtung FFM. Als Endpunkt in Idstein ist der Busbahnhof Schulgasse vorgesehen. Dies erscheint aus Waldemser Sicht nicht sinnvoll, vermutlich ist der hauptsächlich benötigte Zielpunkt eher der Bahnhof Idstein (siehe oben). Dies sollte zumindest für die Berufspendelzeiten angepasst werden.	Die Mobilitätssimulation zeigt für den betreffenden Abschnitt nach Neu-Anspach eine moderate Fahrgastnachfrage, die im Vergleich zu anderen Relationen geringer ausfällt. Aus diesem Grund ist der entsprechende Abschnitt der Linie 239 nur gering priorisiert. Aufgrund der starken Belastung der Wiesbadener Straße in Idstein wird eine Führung weiterer Buslinien über diese Achse kritisch betrachtet. Aus diesem Grund enden die Linien 231 und 239 im Zielnetz am Busbahnhof Idstein.	Anregung wird teilweise gefolgt
13.12	Gemeinde Waldems	Linie 223: Die Linie soll nach dem Entwurf dem Kernnetz des ÖPNV im RTK zugeordnet werden. Dies wird begrüßt. Die Linienführung über Bermbach hat seit einigen Jahren die Nutzung des ÖPNV dort deutlich verbessert (auch in Richtung Königstein, wenn auch in geringerem Umfang). Die Verlängerung der 223 nach Kronberg bietet einen neuen Weg in das S-Bahnnetz FFM oder z.B. nach Eschborn. Eine Linienverknüpfung z.B. in Bermbach Sängerkirche/Birkenstraße würde diese Fahrmöglichkeit auch für die anderen Waldemser Ortsteile ermöglichen.	Eine Verknüpfung in Bermbach ist über die Nutzung des flexiblen On-Demand-Verkehrs möglich. Dieser kann gezielt als Zubringer zur Linie 223 genutzt werden.	Anregung wird gefolgt
13.13	Gemeinde Waldems	Linie 81: Sollte in ihrer Linienführung beibehalten werden. Der vorgesehene 120min-Takt erscheint ausreichend. Hiermit kann auch das Ärztezentrum in Rod a.d. Weil erreicht werden.	Die Linie 81 bleibt in ihrer Führung unverändert. Eventuelle Änderungen erfolgen im Rahmen des parallel erarbeiteten Nahverkehrsplans für den Hochtaunuskreis.	Anregung wird gefolgt
13.14	Gemeinde Waldems	Es wird eine Prüfung der Linien 223, 231, 239 in ihren Zusammenhängen angeregt.	Eine entsprechende Prüfung ist erfolgt und Grundlage für alle Netzstufen.	Anregung wird gefolgt
13.15	Gemeinde Waldems	Da ein wesentlicher Teil der Linien in den Randzeiten als On-Demand-Verkehr/Rufbus gefahren werden soll, muss bereits jetzt verstärkt auf die Verlässlichkeit der aktuell in dieser Form gefahrenen Verkehre geachtet werden. Einmal verlorenes Vertrauen kann nur sehr schwer wiederaufgebaut werden.	Das Zielkonzept sieht eine Bedienung im Korridorbetrieb mit Grobfahrplan und festen Anschlüssen vor, die für den Fahrgast eine hohe Verlässlichkeit durch eine 60-minütige Verfügbarkeit bieten. Vollflexible Verkehre werden aufgrund stark unterschiedlicher Wartezeiten und Verfügbarkeiten bewusst nicht empfohlen.	Anregung wird gefolgt
13.16	Gemeinde Waldems	In den Randzeiten und an Wochenenden soll nach unserer Wahrnehmung lediglich die Linie 223 als normaler Linienverkehr gefahren werden, diese bietet mit dem Zielpunkt Idstein-Bahnhof gute Anbindungen zumindest für den OT Bermbach.	Für alle übrigen Ortsteile besteht weiterhin eine umsteigefreie Anbindung nach Idstein mit dem On-Demand-Verkehr.	Kenntnisnahme
13.17	Gemeinde Waldems	In Schwachverkehrszeiten, an Wochenenden oder im Reduktionsnetz sollen die beiden Linien 231/239 durch den On-Demand-Korridor Esch ersetzt werden. Es wird zunächst eine Umbenennung angeregt, „On-Demand-Korridor Waldems“ wäre korrekter. Zu überlegen wäre eine Verknüpfung mit der Linie 223 in Bermbach um hier Parallelverkehr zu vermeiden. Die Linie 223 fährt aktuell regulär bis in die Abendstunden und an Wochenenden, dies soll gemäß dem Planentwurf auch beibehalten werden. Ein Umstieg wäre einfach in Bermbach möglich und würde Parallelfahrten und Mehrkilometer nach Idstein vermeiden und vermutlich Kosten reduzieren.	Der Vorschlag wird in das Reduktionsnetz aufgenommen. Der Korridor wird umbenannt und ein Verknüpfungspunkt in Bermbach integriert.	Anregung wird gefolgt
13.18	Gemeinde Waldems	Nach Ansicht der Gemeinde Waldems verschlechtert sich die Verbindung Idstein-Wiesbaden erheblich. Der Linienweg der Linie 270 ist mit Ziel WI aus Idstein nicht attraktiv. Inwiefern die Verlängerung der Linie 230 eine attraktive Verbindung ergibt, bleibt abzuwarten. Seitens der Gemeinde Waldems wird die Prüfung einer Verlängerung der RB21 bis Idstein angeregt.	Eine Durchbindung der Ländchesbahn auf die Main-Lahn-Bahn für eine direkte Verbindung Idstein <> Wiesbaden ist als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan integriert und durch den RMV zu prüfen. Für die Gemeinde Waldems ergeben sich zusätzliche Verbindungen im Busverkehr durch den Umstieg auf die Linien 230 oder 269 am Busbahnhof in Idstein.	Anregung wird gefolgt

13.19	Gemeinde Waldems	Die Attraktivität der Linienführung der Linie 230 ab Idstein Richtung Wiesbaden wird in Frage gestellt. Die Linie fährt zudem bereits aktuell erheblich parallel zum RE20/RB22, dies würde noch erweitert. Im Hinblick auf knapper werdende Finanzmittel sind Parallelverkehre sicherlich zu überdenken	Die Linie 230 ist insbesondere als Zu- und Abbringerverkehr zur Schiene konzipiert. Ziel ist neben der Erschließung von Siedlungsgebieten ohne Schienenanschluss (Dasbach, Oberseelbach, Niederseelbach) auch eine Berücksichtigung der geplanten Siedlungsentwicklung in Niedernhausen-Süd sowie in Wiesbaden-Bierstadt. Eine Realisierung der Verbindung ist insbesondere in Kombination mit den genannten Neubauvorhaben zu betrachten.	Kenntnisnahme
14	Gemeinde Hünstetten			
14.1	Gemeinde Hünstetten	Die Gemeinde Hünstetten erhebt keine Einwände gegen den gemeinsamen Entwurf Teil A des Nahverkehrsplans.		Kenntnisnahme
14.2	Gemeinde Hünstetten	Die Gemeinde Hünstetten begrüßt ausdrücklich die Möglichkeit der Erhöhung der Taktung der Linie X72 (Limburg – Wiesbaden).		Kenntnisnahme
14.3	Gemeinde Hünstetten	Für Hünstetten hat die Expressbuslinie X72 eine überregionale Bedeutung: <ul style="list-style-type: none"> • Für Schüler, insbesondere an weiterführenden Schulen • Für Studenten mit Studienorten in Wiesbaden, Mainz und Darmstadt • Für Berufstätige mit Arbeitsplatz in Wiesbaden, insbesondere bei Behörden (vielfach mit Jobticket) Daher ist für ein funktionierendes Nahverkehrskonzept folgendes zu fordern: <ul style="list-style-type: none"> • Beibehaltung der aktuellen Taktfrequenz: 60-minütlich, in Kernzeiten/Hauptrichtung 30-minütlich, mit Verstärkerfahrt (nach 5 Minuten) bei der Fahrt zu Schulbeginn in Wiesbaden. 	Ein 60-Minuten-Grundtakt für die Linie X72 ist vorgesehen. Zusätzliche Verstärkerfahrten und Taktverdichtungen sind in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage und der finanziellen Ressourcen zu prüfen. Da die Linie X72 in der Verantwortung des RMV liegt, können entsprechende Maßnahmen nur als Prüfaufträge formuliert werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
14.4		• Zusätzliche Maßnahmen: Nutzung von Gelenkbussen oder weiteren Verstärkerbussen in Stoßzeiten, da aktuell insbesondere im Winter oft nur Stehplätze zur Verfügung stehen.	Der Fahrzeugeinsatz ist nachfrageabhängig zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dies liegt in der Verantwortung des RMV.	Kenntnisnahme
14.5		• Bessere Abstimmung der Verbindungen: Die Anschlüsse aus Kettenschwalbach, Strinz-Trinitatis, Limbach, Bechtheim, Beuerbach, Wallbach und Oberlabbach müssen mit gleicher (in Rückrichtung: höherer) Priorität auf die Abfahrtszeiten des Schnellbusses abgestimmt werden wie Anschlüsse in Idstein bzw. Wörsdorf an die Bahnlinie.	Die Erstellung von Fahrplänen inkl. Anschlüssen ist Teil der betrieblichen Umsetzungsplanung der RTV. Seitens der Gutachtenden ist ein Anschlussknoten an der Haltestelle Limbach Hühnerkirche vorzusehen.	Kenntnisnahme
14.6		• Umstellung von Rufbusverbindungen auf regulären Linienverkehr: Seit September letzten Jahres wurden Anschlussbusse von der Hühnerkirche nach Strinz-Trinitatis auf Rufbusverkehr umgestellt. Dies ist für die Nutzer nachteilig, da sie sich frühzeitig auf eine feste Expressbusfahrzeit festlegen müssen. Eine Rückkehr zum Linienverkehr ist daher notwendig.	Im Ziernetz ist eine Bedienung im regulären Linienverkehr für die Relation Hühnerkirche <> Strinz-Trinitatis vorgesehen. Sofern aufgrund von finanziellen Restriktionen kein Linienbetrieb finanzierbar ist, ist in niedrigeren Netzstufen eine Bedienung im On-Demand-Verkehr erforderlich. Für die Fahrgäste soll eine möglichst hohe Verlässlichkeit des Angebots durch einen Grobfahrplan und fest definierte Anschlüsse geschaffen werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
14.7		• Kritische Betrachtung zusätzlicher Halte in Taunusstein-Neuhof: Diese führen zu einer Fahrzeitverlängerung und beeinträchtigen die Expressbus-Funktionalität erheblich. Die geplanten Haltestellen sollten aus Sicht der Fernpendler aus Limburg, Hünfelden und Hünstetten überdacht werden.	Durch die zusätzlichen Halte der Linie X72 werden zusätzliche Fahrgastpotenziale in Neuhof erschlossen. Die Fahrzeitverlängerung liegt unter 5 Minuten und ist für das Produkt Expressbus vertretbar.	Anregung wird nicht gefolgt
14.8	Gemeinde Hünstetten	Da die Linie X72 nicht zum Liniennetz des RTV gehört, fordert die Gemeinde Hünstetten eine enge Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Nachbarkommunen der Stadt Wiesbaden sowie des Kreises Limburg-Weilburg. Sollte dies zu keiner zufriedenstellenden Lösung führen, sollte eine zusätzliche Verstärkungslinie in der Hoheit des RTV geprüft werden.	Zusätzliche Verstärkerverkehre werden als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
14.9	Gemeinde Hünstetten	Linienbündel Taunusstein & Linie 246: Die geplante Neuerstellung des Linienbündels Taunusstein, insbesondere die Linie 246 (Taunusstein-Hahn – Bad Camberg), wird ausdrücklich begrüßt. Eine Anbindung über Wallrabenstein wird jedoch nicht als zwingend notwendig erachtet, da hier wenig Bedarf in Richtung Bad Camberg besteht.	Die Linienführung auf der Linie 246 wird angepasst, sodass die Fahrt über Wallrabenstein entfällt. Zu berücksichtigen ist, dass die Linie 246 im Basisnetz abweichend über Wallrabenstein weiter nach Idstein verkehrt.	Anregung wird gefolgt
14.10	Gemeinde Hünstetten	Direktanbindung Hünstetten-Hünfelden an Bad Camberg: Die direkte Anbindung beider Gemeinden an das Mittelzentrum Bad Camberg fehlt in der vorgelegten Planung. Eine Direktanbindung Hünfelden (Kirberg, Ohren) – Hünstetten (Bechtheim, Beuerbach) nach Bad Camberg wird als essenziell betrachtet.	Die entsprechende Verbindung bleibt im Basisnetz erhalten (Linie 279). Verbindungen innerhalb des Kreises Limburg-Weilburg (insb. Hünfelden <> Bad Camberg) sind nicht Regelungsinhalt dieses Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt

14.11	Gemeinde Hünstetten	<p>Linienführung der Linie 279 bzw. 246:</p> <p>Mit der von den Gemeinden Hünfelden und Hünstetten mitfinanzierten Rufbuslinie 279 konnte ein wichtiger Schritt zur Anbindung an Bad Camberg, das Gewerbegebiet Bad Camberg Ost und den Bahnhof Bad Camberg getätigt werden. Leider wurde das Potenzial für Pendler, Azubis und Studenten in der bisherigen Umsetzung nicht berücksichtigt.</p> <p>Die geplante Linienführung über Wallrabenstein, Würges-Hessenweiler und Würges nach Bad Camberg wird entschieden abgelehnt. Eine vergleichbare Linienführung wurde bereits 2019 aufgrund mangelnder Akzeptanz eingestellt. Zudem würde diese Variante zwei Umstiege für Fahrgäste aus Kirberg erfordern und das Gewerbegebiet Bad Camberg Ost nicht mehr anbinden. Weiterhin besetzt keine Anbindung an den Park & Ride Parkplatz im Bereich der BAB 3. Zusätzlich wären die im Außenbereich vom Ortsteil Beuerbach angesiedelten Mühlen (u.a. eine Seminargebäude) mit dem ÖPNV nicht erreichbar.</p>	Die Linienführung der Linie 246 wird im Zielnetz angepasst, sodass P+R-Platz, Gewerbegebiet, Bahnhof und Ärztehaus in Bad Camberg bedient werden. Der Linienweg über Wallrabenstein und Würges entfällt.	Anregung wird gefolgt
14.12	Gemeinde Hünstetten	<p>Alternative Linienführung - Linie 279 bzw. 246:</p> <p>Die Gemeinde Hünstetten schlägt stattdessen folgende Linienführung vor:</p> <p>Hünfelden Kirberg, Hünfelden Ohren, Hünstetten Bechtheim, Hünstetten Beuerbach, Bedarfshaltestelle Hünstetten Eiserner Hirsch (Seminarhaus Neumühle), Bedarfshaltestelle Bad Camberg P&R, Bad Camberg Gewerbegebiet Ost, Bad Camberg Bahnhof, Bad Camberg Ärztehaus.</p> <p>Sollte die Haltestelle „Gesamtschule Wallrabenstein“ bei dieser Linienführung als zwingend notwendiger Umsteigepunkte berücksichtigt werden müssen, so wäre es ausreichend diesen anzufahren und über die L 3031 (Bedarfshaltestelle Eiserner Hirsch) nach Bad Camberg zu führen.</p>	Die vorgeschlagene Linienführung wird im Basisnetz durch die Linie 279 hergestellt. Der Linienweg über Wallrabenstein und Würges entfällt. Im Zielnetz ist ebenfalls eine Anbindung von Hünstetten an Hünfelden und Bad Camberg über den beschriebenen Linienweg vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
14.13	Gemeinde Hünstetten	Um eine nachhaltige und bedarfsgerechte Lösung für die Region zu schaffen, die sowohl den Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung als auch dem Klimaschutz gerecht wird, wird vorgeschlagen, Wallrabenstein als zentralen Umsteigepunkt zu etablieren. Die Haltestelle „Schule“ könnte dabei als Hauptknotenpunkt für die Linie 246 dienen. Dies würde eine direkte Verbindung nach Bad Camberg ermöglichen – jedoch ohne Umweg über Hessenweiler und Würges, jedoch mit einer Bedarfshaltestelle in Hünstetten/Mühlen. Dadurch ließen sich sowohl touristische als auch lokale Mobilitätsanforderungen erfüllen, während gleichzeitig der Anschluss an den überregionalen Verkehr in Bad Camberg gewährleistet wäre.	Eine entsprechende Stichfahrt zur Haltestelle Wallrabenstein Schule bedeutet einen vergleichbaren Reisezeitverlust wie die Fahrt über Hessenweiler und Würges bei deutlich schlechterer Erschließungswirkung und wird daher nicht empfohlen. Stattdessen wird eine Beibehaltung bestehender Linienwege - wie oben angeregt - vorgezogen.	Anregung wird nicht gefolgt
14.14	Gemeinde Hünstetten	Ein weiterer wesentlicher Punkt betrifft das Linienbündel der Linie 246 (Idstein – Hühnerkirche), das viele Ortsteile von Hünstetten mit dem Bahnhof Idstein verbindet. Jedoch entfällt hier die direkte Verbindung zwischen dem Hauptort Wallbach über Wörsdorf nach Idstein. Daher wird angeregt, den Korridorbetrieb des On-Demand-Angebots zwischen Bad Schwalbach und Idstein-Wörsdorf bis zum Bahnhof Idstein auszuweiten. Angesichts der zentralen Bedeutung Idsteins für die Ortsteile Hünstettens ist eine direkte Anbindung über Wörsdorf essenziell.	Eine entsprechende Anpassung des On-Demand-Verkehrs wird vorgenommen. Es entfällt die Bedienung von Görsroth, Niederauroff und Oberauroff.	Anregung wird gefolgt
14.15	Gemeinde Hünstetten	<p>Reduktionsszenario:</p> <p>Eine Reduzierung des ÖPNV-Angebots ist für Hünstetten in der vorgeschlagenen Form nicht akzeptabel. Insbesondere die Umstellung der Linien 246, 250 und 279 auf reinen On-Demand-Verkehr (ODV) wird zudem als nicht ausreichend erachtet, da das derzeitige Konzept keine angemessene Alternative bietet.</p>	Die Rahmenbedingungen für das Reduktionsszenario erfordern eine deutliche Reduktion des Linienverkehrs. Aufgrund der prognostizierten Nachfrage sind die genannten Linien für einen Entfall am ehesten geeignet. Zu beachten ist, dass im Schülerverkehr weiterhin Linienverbindungen angeboten werden. Aus planerischer Perspektive ist die Umsetzung des Reduktionsszenarios aufgrund der Vielzahl entfallender Linien nicht empfehlenswert.	Anregung wird nicht gefolgt
14.16	Gemeinde Hünstetten	Die geplante Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Limbach und Strinz-Trinitatis wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings sollte hierzu eine Abstimmung mit den Ortsbeiräten erfolgen, um zu klären, ob diese Standorte tatsächlich erforderlich sind oder alternative Haltepunkte – beispielsweise in der Panroder Straße in Strinz-Trinitatis – besser geeignet wären. Zudem bleibt unklar, ob diese zusätzlichen Haltestellen nur für den ODV oder auch für den regulären Linienverkehr gelten sollen.	Zusätzliche Haltestellen sind als Vorschläge zu verstehen. An den betreffenden Haltestellen ist sowohl ein Halt des Linienverkehrs als auch von On-Demand-Angeboten empfohlen.	Kenntnisnahme

14.17	Gemeinde Hünstetten	Weiterhin wurde der On-Demand-Service „EMIL“ Taunusstein bereits bis Hünstetten-Oberlabbach ausgeweitet. Eine weiterführende Anbindung der Ortsteile Kesselbach, Görsroth, Niederauroff und Oberauroff an den Bahnhof Idstein wäre wünschenswert. Darüber hinaus könnte eine Zusammenführung der On-Demand-Systeme „EMIL“ in Taunusstein und Idstein erhebliche Vorteile für den gesamten ÖPNV der Region bieten.	Die Ausweitung des EMIL Taunusstein nach Oberlabbach ist in den jeweiligen Netzstufen berücksichtigt. Eine Zusammenführung beider EMIL-Systeme ist aufgrund des damit verbundenen zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarfs bei geringer Systemeffizienz nicht empfehlenswert. Eine Anbindung von Kesselbach, Görsroth, Niederauroff und Oberauroff an Idstein ist in allen definierten Bedienzeiträumen durch die Linien 250 und 270 sichergestellt. Parallel verkehrende On-Demand-Angebote sind nicht notwendig.	Anregung wird teilweise gefolgt
14.18	Gemeinde Hünstetten	Ersatz für den bisherigen Rufbusverkehr (ehemalige Linie 229): Die Ablösung des bisherigen Rufbus-Systems durch eine Kombination aus Linienverkehr und ODV ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Entscheidend ist dabei, dass die Buchungszeiten beim ODV auf maximal 30 Minuten reduziert werden – analog zum bestehenden „EMIL“-Modell in Idstein und Taunusstein. Zudem ist nicht ersichtlich, ob das neue Konzept auch eine Bedienung an Sonntagen sicherstellt, wie es beim bisherigen Rufbus der Fall war.	Der On-Demand-Verkehr ist auch an Sonntagen buchbar und verkehrt nach einem Grobfahrplan, der auch gegenüber dem Fahrgast kommuniziert wird. Ziel ist es, eine höhere Verlässlichkeit durch eingrenzbare Wartezeiten zu schaffen und Anschlüsse an Knotenpunkten zu sichern.	Anregung wird gefolgt
14.19	Gemeinde Hünstetten	Die Gemeinde Hünstetten unterstützt die geplanten Maßnahmen im Nahverkehrsplan grundsätzlich, sieht jedoch Optimierungsbedarf im On-Demand-Angebot. Eine bessere Anbindung der Ortsteile an das Mittelzentrum Idstein muss sichergestellt werden. Zudem ist die Linienführung der 279 dringend gemäß den genannten Vorschlägen zu überarbeiten.	Eine direkte, mindestens stündliche Anbindung an Idstein ist für alle Ortsteile Hünstettens gegeben. Das Angebot in Bechtheim, Beuerbach und Wallrabenstein wird gemäß den Abwägungen aus 14.11 und 14.12 angepasst.	Anregung wird gefolgt
14.20	Ortsbeirat Beuerbach	Der Ortsbeirat Hünstetten Beuerbach bemüht sich seit Jahren um eine direkte Anbindung an die Nachbar-Stadt / Gemeinde Bad Camberg und Hünfelden. Mit der, von den Gemeinden Hünfelden und Hünstetten mitfinanzierten, „Rufbuslinie 279“ konnte ein richtiger Schritt zur Anbindung an Bad Camberg, Gewerbegebiet Bad Camberg Ost und den Bahnhof Bad Camberg getätigt werden. Leider wurde bisher das große Potential „Pendler/Azubis/Studenten“, bei der Umsetzung der Linie 279 (Fahrzeiten / Taktung) völlig außenvorge lassen. Der im NVP-Entwurf vorgesehenen Linienführung über Wallrabenstein, Würges-Hessenweiler, Würges nach Bad Camberg wird seitens des Ortsbeirates Beuerbach vehement widersprochen. 2019 wurde aufgrund der mangelnden Akzeptanz der Linienführung der Schließung einer vergleichbaren Linie zugestimmt. Der Ortsbeirat Wallrabenstein äußerte zudem, dass dieser stärker nach Idstein als nach Bad Camberg ausgerichtet sei. Daher sorgt die vorgeschlagene Linienführung für Irritationen. Die Linienführung über Würges-Hessenweiler, Würges nach Bad Camberg würde, aus Richtung Kirberg gesehen, zwei Umstiege (in Beuerbach und in Bad Camberg), zur Zielerreichung Bad Camberg Bahnhof, notwendig machen. Des Weiteren wird das Gewerbegebiet Bad Camberg Ost nicht mehr angebunden. Die zu erwartende Verlängerung der Fahrzeiten, das erforderliche Umsteigen einschließlich der Wartezeiten entsprechen keiner bedarfsorientierten Alternative zur aktuellen Streckenführung.	Die Linienführung der Linie 246 wird im Zielnetz angepasst, sodass P+R-Platz, Gewerbegebiet, Bahnhof und Ärztehaus in Bad Camberg bedient werden. Der Linienweg über Wallrabenstein und Würges entfällt. In den übrigen Netzstufen bleibt die Anbindung über die Linie 279, ggf. unter Verdichtung des Taktangebots, erhalten.	Anregung wird gefolgt
14.22	Ortsbeirat Beuerbach	Es wird darum gebeten, folgende Linienführung, zur Anbindung an Bad Camberg und Hünfelden umzusetzen. Hünfelden Kirberg – Hünfelden Ohren – Hünstetten Bechtheim – Hünstetten Beuerbach – (Hünstetten Wallrabenstein 1) (Hünstetten Eiserner Hirsch 2) (Bedarfs Haltestelle) - Bad Camberg P&R (Bedarfs Haltestelle) - Bad Camberg Gewerbegebiet Ost - Bad Camberg Bahnhof - Bad Camberg Ärztehaus 1) Falls Hünstetten Wallrabenstein, dann nur eine Haltestelle Gesamtschule. Wallrabenstein ist tendenziell nach Idstein orientiert 2) Um die Randzone Hünstetten Beuerbachs (Schornmühle, Seminarhaus Neumühle und Kläranlage Beuerbach) anzubinden, sowie einem touristischen Einstieg in den Naturpark Rhein-Taunus zu ermöglichen. Es wird darum gebeten, dass das große Potenzial an Pendlern, Azubis und Studenten Berücksichtigung in der Taktung findet!	Die vorgeschlagene Linienführung wird im Basisnetz durch die Linie 279 hergestellt. Der Linienweg über Wallrabenstein und Würges entfällt. Im Zielnetz ist ebenfalls eine Anbindung von Hünstetten an Hünfelden und Bad Camberg über den beschriebenen Linienweg vorgesehen. Eine entsprechende Stichfahrt zur Haltestelle Wallrabenstein Schule bedeutet einen vergleichbaren Reisezeitverlust wie die Fahrt über Hessenweiler und Würges bei deutlich schlechterer Erschließungswirkung und wird daher nicht empfohlen. Stattdessen wird eine Beibehaltung bestehender Linienwege - wie oben angeregt - vorgezogen.	Anregung wird teilweise gefolgt

14.23	Ortsbeirat Beuerbach	Zudem sollte darauf hingewirkt werden, dass die Linie 279 (bzw. Nachfolge-Linie / Nachfolge-Anbindung), als kreisübergreifende Linie, in den Nahverkehrsplan des übergeordneten „Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)“ aufgenommen, und von diesem finanziert wird!	Eine Finanzierung zusätzlicher grenzüberschreitender Verbindungen durch den RMV ist als Prüfauftrag formuliert. Aufgrund ihres lokalen Charakters ist die Linie 279 für eine RMV-Finanzierung voraussichtlich nicht geeignet. Eine Beteiligung des Kreises Limburg-Weilburg an der Organisation der Linie wird angestrebt.	Anregung wird nicht gefolgt
14.24	Ortsbeirat Beuerbach	Ein weiterer Punkt zum o.a. Verkehrsplan betrifft die Linie X72. Zu den Stoßzeiten sind die hier eingesetzten Busse immer wieder überfüllt. Hier sind Maßnahmen zur Vermeidung dieser Überfüllungen der Busse bzw. Gefäße der Linie X72 zu den Stoßzeiten zu ergreifen!	Der Fahrzeugeinsatz ist nachfrageabhängig zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dies liegt in der Verantwortung des RMV.	Kenntnisnahme
15	Gemeinde Heidenrod			
15.1	Gemeinde Heidenrod	Die Gemeinde Heidenrod betont die Notwendigkeit attraktiver Angebote im ÖPNV, um eine annähernde Konkurrenzfähigkeit mit dem Individualverkehr in einer ländlich geprägten Gemeinde herstellen zu können. Dies wiederum findet in der Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den Finanzierungsaufwand seine Grenzen. Daher bewertet die Gemeinde Heidenrod den Entwurf insgesamt positiv und begrüßt ausdrücklich die Reduktions-Szenarien (Seite 211 ff).		Kenntnisnahme
15.2	Gemeinde Heidenrod	Für uns sehr positiv ist die Konzeption mittels Achsen und Netzknoten (Seite 165), die Linie X 76 ist für Heidenrod dabei essentiell, hier sollte dringend darauf geachtet werden, dass die Reisezeit keinesfalls das 1,5-fache des Individualverkehrs übersteigt, um attraktiv zu bleiben.	Für die Linie X76 ist insbesondere auf dem Abschnitt Kemel <> Wiesbaden die kürzestmögliche Reisezeit angestrebt.	Kenntnisnahme
15.3	Gemeinde Heidenrod	Es wäre anzustreben, neben der zentralen Haltestelle Kemel, die entgegen dem Hinweis auf Seite 34, zwar durch die Gemeinde errichtet ist, die Haltestelle „Egenrother Stock“ als Pendler- und Zustiegsstation auszubauen.	Ein entsprechender Ausbau der Station ist möglich. Der Nahverkehrsplan ermöglicht die Einrichtung von P+R-Möglichkeiten. Die Haltestelle Egenrother Stock erscheint dafür geeignet.	Kenntnisnahme
15.4	Gemeinde Heidenrod	Die Linienbündel Bäderstraße / Linie 205 und Nastätten / Linie 201 werden begrüßt.		Kenntnisnahme
15.5	Gemeinde Heidenrod	Die Gemeinde Heidenrod hebt die Bedeutung der Verbindungen nach Nastätten und Katzenelnbogen hervor und wünscht sich ein dementsprechendes Angebot.	Für die Relationen nach Nastätten und Katzenelnbogen wird eine Vereinheitlichung des Angebots für eine höhere Verständlichkeit angestrebt. Im Zielnetz ist auf den Linien X76, 201 und 275 jeweils ein durchgehender Stundentakt vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
15.6	Gemeinde Heidenrod	Eine Ausdünnung der Taktung in den Randzeiten wäre aus Sicht der Gemeinde, in Beobachtung der Inanspruchnahme, durchaus akzeptabel. Es wird daher angeregt, die Lokallinien /Rufbuslinien ggf. in On-Demand-Verkehre, wie im Reduktionsszenario und anderen Stellen (Seite 66, 72, 186, 211) aufgezeigt, umzuplanen. Dies würde eher dem Bedarf und der tatsächlichen Inanspruchnahme gerecht und stellt sogar ein attraktiveres, bedürfnisorientiertes Angebot dar.	In der Schwachverkehrszeit ist eine Integration des Linienverkehrs auf Nebenlinien (Linien 201 und 242) in den On-Demand-Verkehr vorgesehen, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen.	Anregung wird gefolgt
15.7	Gemeinde Heidenrod	Die Tarifsituation wird aus der Sicht der Gemeinde Heidenrod als akzeptabel angesehen. Es wird jedoch ein großer Wert auf eine größtmögliche Einfachheit des Systems gelegt.		Kenntnisnahme
15.8	Gemeinde Heidenrod	Zur Gestaltung der Bushaltestellen betont die Gemeinde, dass auch hier dringend auf einen Verschnitt mit der finanziellen Verhältnismäßigkeit zu achten ist (Differenziertheit, z.B. Zentrale Haltestelle Kemel zum Naurother Stock)	Die Vorgaben zur Haltestellenausstattung werden auf Grundlage der Ein- und Aussteigendenzahlen festgelegt, um eine differenzierte und bedarfsgerechte Gestaltung zu ermöglichen.	Anregung wird gefolgt
15.9	Gemeinde Heidenrod	Es wird betont, dass zur Barrierefreiheit auch eine lesbare Gestaltung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen dazuzählt.	Entsprechende Qualitätsvorgaben finden sich in Kapitel 6.5.1	Anregung wird gefolgt
15.10	Gemeinde Heidenrod	Es wird hervorgehoben, dass eine sinnvolle Verbindung zum Radverkehr durch das Alltags-Radwegekonzept der Gemeinde Heidenrod gut über die zentralen Haltestellen in Kemel und Egenrother Stock hergestellt werden kann.		Kenntnisnahme
15.11	Gemeinde Heidenrod	Abschließend sei noch auf die bevorstehende Änderung der Schulbezirksgrenzen ab Schuljahr 2026 hingewiesen. Demnach werden die Grundschüler der Ortsteile Algenroth, Langschieß, Nieder- und Obermeilingen sowie Zorn der Grundschule Laufenselden anstatt Kemel zugeordnet.		Kenntnisnahme
16	Gemeinde Aarbergen			

16.1	Gemeinde Aarbergen	Vergleichbarkeit Zielnetz, Basisnetz, Reduktionsnetz: Es wird bemängelt, dass die Auswirkungen bei einer Umsetzung des Basisnetzes oder des Reduktionsnetzes nicht ausführlich und erschöpfend beschrieben sind. Das Zielnetz wird als sehr ausführlich und klar nachvollziehbar beschrieben. Der Wegfall, die Umstellung und die Neueinführung von Linien sind teilweise erörtert. Eine Vergleichbarkeit der verschiedenen Szenarien ist nicht stringent möglich, ebenso die Auswirkungen bei einer Umsetzung des Zielnetzes, des Basisnetzes oder des Reduktionsnetzes auf die bestehenden Verbindungen. Die Priorisierungsübersicht im regionalen Busnetz ab Seite 69 der Anlage D ist gerade im Hinblick auf das Bestandsnetz nicht ausreichend aussagekräftig.	Das Kapitel zu den Szenarien wird grundlegend überarbeitet. Basisnetz und Reduktionsnetz werden detaillierter erläutert und gegenübergestellt.	Anregung wird gefolgt
16.2	Gemeinde Aarbergen	Vergleichbarkeit Zielnetz, Basisnetz, Reduktionsnetz: Die Gemeinde Aarbergen bittet um eine klarere Darstellung der Auswirkungen auf die einzelnen Linien und deren Taktung bzw. auf die Anbindung der einzelnen Ortsteile an den ÖPNV bei einer Umsetzung des Basisnetzes oder des Reduktionsnetzes gegenüber des Zielnetzes und ebenfalls gegenüber des Bestandsnetzes. Eine Darstellung der Netzpläne des Bestandes und der Netzpläne der Szenarien wäre hier sehr zielführend, da auf einfache Weise Vergleichbarkeit erfolgen kann und die verschiedenen Auswirkungen überblickt werden können.	Das Kapitel zu den Szenarien wird grundlegend überarbeitet. Für das Reduktionsnetz und das Basisnetz werden entsprechende Liniennetzpläne bereitgestellt.	Anregung wird gefolgt
16.3	Gemeinde Aarbergen	Die Gemeinde Aarbergen kann auf Grund der drei verschiedenen Szenarien, der jedoch nicht erschöpfenden Darstellung des Basisnetzes und des Reduktionsszenarios sowie deren Auswirkungen auf die einzelnen Linien und deren Taktung bzw. auf die Anbindung der einzelnen Ortsteile an den ÖPNV nur eine unvollständige Stellungnahme abgeben. Daher wird darum gebeten nach der oben genannten klaren Heraus- und Gegenüberstellungen der Auswirkungen aus dem Basis- und dem Reduktionsszenario, erneut beteiligt zu werden.	Die im Beteiligungsentwurf enthaltenen Unterlagen ermöglichen eine Auseinandersetzung mit allen drei Szenarien, insbesondere vor dem Hintergrund des langen Beteiligungszeitraums von über 3 Monaten. Eine erneute Beteiligung ist nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
16.4	Gemeinde Aarbergen	Die Gemeinde Aarbergen vertritt den Standpunkt, dass ein Basisnetz und ein Reduktionsnetz in der vorgelegten Form mit den Einsparungen nicht in einem Nahverkehrskonzept behandelt werden sollten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzsituationen der Kommunen ist es nachvollziehbar, dass es Versuche gibt, Einsparpotenziale aufzuzeigen bzw. Strategien zu entwickeln, mit denen man auf fehlende Haushaltsmittel reagieren kann. Dem sollte allerdings ein entsprechender Abschnitt mit einer deutlicheren Formulierung und einer deutlicheren Ausarbeitung der Auswirkungen vor allem auf das Bestandsnetz im Nahverkehrskonzept gewidmet werden um sowohl den Kommunen als auch den Entscheidungsträgern alle Informationen vorzulegen.	Das Kapitel zu den Szenarien wird grundlegend überarbeitet. Für das Reduktionsnetz und das Basisnetz werden entsprechende Liniennetzpläne bereitgestellt. Das Zielnetz ist als planerische Empfehlung zu verstehen, das Basisnetz stellt das zur Erbringung der erforderlichen Angebotsqualität notwendige Grundangebot dar. Die Umsetzung des Reduktionsnetzes ist aus planerischer Sicht nicht empfehlenswert. Diese Aussagen werden in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird gefolgt
16.5	Gemeinde Aarbergen	Seite 57: 3.1.5. ÖPNV-relevante Zielorte: Die dargestellte Abbildung 20 zeigt ÖPNV-relevante Ziele im RTK auf. Für die Gemeinde Aarbergen sind keinerlei Zielorte eingezeichnet. Die Gemeinde Aarbergen bittet um Ergänzung der folgenden Ziele: - Aartalschule - Astrid-Lindgren-Schule - Freie Schule Untertaunus - Seniorenpflegeheim des DRK - Rathaus der Gemeinde Aarbergen - Passavant Waldschwimmbad	Die genannten Zielorte werden in der Kartendarstellung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
16.6	Gemeinde Aarbergen	Seite 66: 3.2.2. Regionale Busverbindungen - Schulbusverkehre im RTK - Abbildung 25: Schulbuslinien RTK: In der Abbildung sind die Schulstandorte in Aarbergen-Michelbach (Aartalschule) sowie in Aarbergen-Kettenbach (Astrid-Lindgren-Schule und Frei Schule Untertaunus) nicht eingetragen. Es wird um eine entsprechende Ergänzung gebeten	Die genannten Schulstandorte werden in der Kartendarstellung ergänzt.	Anregung wird gefolgt

16.7	Gemeinde Aarbergen	Seite 107: 4.5.1. Barrierefreiheit - Barrierefreiheit der Haltestellen im RTK: Der Entwurf des Nahverkehrskonzeptes führt aus, dass die Erhebung der Haltestellenqualität im Rahmen des Nahverkehrsplans ausschließlich für das Stadtgebiet Wiesbadens erfolgte. Daher könne in diesem Nahverkehrsplan keine Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis getroffen und dargestellt werden. Der Verzicht auf eine dezidierte Analyse der Haltestellenausstattung im Kreisgebiet wird durch die Gemeinde Aarbergen zur Kenntnis genommen und bemängelt, da der Nahverkehrsplan gegenüber Fördermittelgebern nicht als Nachweis der Notwendigkeit verwendet werden kann.	Angaben zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Kreisgebiet werden ergänzt. Eine Erhebung der Haltestellenausstattung ist weiterhin nicht Teil des Nahverkehrsplans.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.8	Gemeinde Aarbergen	Seite 113: 4.5.2. Haltestellenausstattung - Haltestellenausstattung im RTK: Es ist für die Gemeinde Aarbergen nicht nachvollziehbar, dass in der Landeshauptstadt Wiesbaden eine entsprechende Erhebung erfolgte, im Rheingau-Taunus-Kreis aber darauf verzichtet wurde. Dadurch liegen den Kommunen und dem Kreis keine Daten vor, welche Ausstattung erreicht wurde bzw. vorliegen soll. Besonders im Hinblick auf Abschnitt 4.5.1. wäre eine tabellarische Auflistung der Bushaltestellen mit ihren Ausstattungen hilfreich gewesen, auch um eine Priorisierung im barrierefreien Ausbau nachvollziehen zu können. Die Gemeinde Aarbergen bittet daher um Ergänzung des Nahverkehrsplanes um eine entsprechende Analyse. Zur klaren Abgrenzung der Zuständigkeit sollte der jeweilige Baulastträger der Haltestelle zusätzlich dargestellt werden.	Eine Erhebung der Haltestellenausstattung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans. Es wird stattdessen aus f das bestehende Haltestellenkataster zurückgegriffen.	Anregung wird nicht gefolgt
16.9	Gemeinde Aarbergen	Seite 114: 4.6 Servicequalität: Die Linien 566, 570 und 572 des RNN, sind über Auskunftangebote des RTV und des RMV nicht auffindbar. Der Entwurf des NVP weist allgemein auf solche Auskunftsmängel hin (vgl. S. 114). Die Gemeinde Aarbergen bittet hier um eine deutlich kritischere Formulierung. Dadurch, dass die genannten Verbindungen nicht auf den Auskunftsportalen von RTV und RMV gefunden werden können, besteht eine deutliche Einschränkung in der Erreichbarkeit von Nutzern. Den Nutzern des ÖPNV muss eine einfache und klare Verbindungssuche über ein Portal des Verkehrsverbundes möglich sein, in dessen Bereich auch die betroffene Haltestelle liegt. Der RTV und der RMV sollen angehalten werden, eine kundenorientierte Lösung zu finden.	Die Formulierung wird entsprechend geschärft.	Anregung wird gefolgt
16.10	Gemeinde Aarbergen	Seite 146: 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung - Grundsätzliche Anforderungen: Die Haltestelle "Michelbach - Nahversorgungszentrum/B54" erhält im dargestellten Zielnetz eine Funktion als Knoten (Linien X70, 250, 245 und 570). Es wird darauf hingewiesen, dass die Haltestelle mit Ausnahme eines Masts über keinerlei Ausstattung verfügt. Eine Errichtung weiterer Ausstattung wird als äußerst schwierig angesehen, da es sich bei den angrenzenden Grundstücken um Privatgrundstücke handelt. Die Gemeinde Aarbergen stuft die Knotenfunktion am derzeitigen Standort daher als äußerst kritisch ein, da hier keine Möglichkeiten von baulichen Veränderungen, vor allem der Herstellung eines Sonderbords, bestehen. Sofern die Haltestelle eine solche Funktion einnehmen soll, ist eine entsprechende Ausstattung an der B54 außerhalb des Nahversorgungszentrums herzustellen.	Die Knotenfunktion kann auch durch andere Haltestellen im Umfeld wahrgenommen werden. Empfohlen werden die Haltestellen Michelbach Dorfmitte und Kettenbach Alter Bahnhof.	Kenntnisnahme
16.11	Gemeinde Aarbergen	Seite 148: 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung - Grundsätzliche Anforderungen: Es wird ausgeführt, dass Haltestellen mit deutlichem Ortsbezug zu benennen seien (Vgl. S. 148 Entwurf). Die Haltestelle Aarbergen-Kettenbach Nahversorgungszentrum/B54 befindet sich in der Gemarkung des Ortsteils Michelbach. Es wird um entsprechende Änderung gebeten.	Eine Namensänderung wird nachrichtlich aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
16.12	Gemeinde Aarbergen	Seite 150: 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung - Ausstattung: Die Gemeinde Aarbergen bittet um Erläuterung, wie im Zielnetz 2030 sichergestellt wird, dass die korrekten Linien an den jeweiligen Haltestellen ausgeschildert werden. Aktuell sind einige Haltestellen in Aarbergen im Bereich der Beschilderung mangelhaft, da die andienenden Linien nicht aufgeführt sind. Hier ist als Beispiel die Linie 250 zu nennen, die nicht an der Haltestelle Kettenbach - Bahnhof aufgeführt ist. Unabhängig vom Entwurf des Nahverkehrsplanes bittet die Gemeinde Aarbergen um kurzfristige Überprüfung und Ergänzung.	Das Kapitel 6.5.1 enthält hinreichende Vorgaben für das Informationsangebot an Haltestellen, an die die RTV bzw. der Rheingau-Taunus-Kreis gebunden ist. Bezüglich aktueller Problemstellungen muss sich auf den aktuell gültigen Nahverkehrsplan berufen werden.	Kenntnisnahme

16.13	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 174: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Wiesbaden-West, Teil D Seite 43 Liniensteckbrief X70 und Seite 63 Liniensteckbrief 570:</p> <p>Die Linie 245 des RTK sowie die Linie 570 des RLK sollen durch eine neue Expresslinie X70 ersetzt werden. Die neue Linie soll von Limburg an der Lahn entlang der B54 über die Ortsteile Rückershausen, Hausen über Aar und Michelbach geführt und danach auf dem Verlauf der derzeitigen Linie 245 fortgeführt werden. Hierdurch werden die Siedlungsbereiche des Ortsteils Kettenbach von der umsteigefreien direkten Verbindung nach Taunusstein-Hahn (Busbahnhof) bzw. Wiesbaden (Bahnhof) abgeschnitten. Die Einrichtung der Linie wird ausdrücklich begrüßt, da hierdurch eine durchgehende Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Limburg an der Lahn und dem Oberzentrum Wiesbaden geschaffen wird. Hierdurch ergibt sich für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Aarbergen eine vereinfachte Nutzung. Auch auf Grund der geplanten Betriebszeiten ab 4.30 Uhr bis 0.00 Uhr bzw. an Sonn- und Feiertagen von 6.30 Uhr bis 0.00 Uhr spricht das neue Angebot auch schichtarbeitende Menschen an.</p> <p>Die Gemeinde Aarbergen bittet um Erörterung, ob bereits Abstimmungen mit dem RMV, die Linie X70 betreffend, stattgefunden haben.</p>	Eine Finanzierung der Linie X70 durch den RMV ist kurzfristig nicht möglich. Die Linie wird bis auf weiteres in RTV-Verantwortung belassen und endet in Aarbergen. Eine Weiterführung wird gegenüber dem RMV weiterhin vertreten.	Anregung wird gefolgt
16.14	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 174: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Wiesbaden-West, Teil D Seite 43 Liniensteckbrief X70 und Seite 63 Liniensteckbrief 570:</p> <p>Die Gemeinde Aarbergen regt an, dass die Linie X70 über die Haltestellen Kettenbach - Bahnhof, Kettenbach - Scheidertalstraße und Kettenbach - Bahnhofstraße geführt wird, um für die hier betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner die direkte Anbindung nach Wiesbaden und Limburg an der Lahn aufrechtzuerhalten.</p>	<p>Das Zielnetz wird zur Sicherstellung aller bestehenden Verbindungen angepasst. Vorgesehen sind die folgenden Linien:</p> <p>245 Wiesbaden <> Hahn <> Breithardt <> Michelbach <> Kettenbach <> Rückershausen X70 Limburg <> Diez <> Hahnstätten <> Rückershausen <> Michelbach <> Breithardt <> Born <> Bad Schwalbach</p>	Anregung wird gefolgt
16.15	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 174: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Wiesbaden-West, Teil D Seite 43 Liniensteckbrief X70 und Seite 63 Liniensteckbrief 570:</p> <p>Im Basisnetz und beim Reduktionsszenario wird die Linie X70 nicht eingeführt. Stattdessen wird die Linie 570 aufrechterhalten. Auf Seite 63 des Anhang D ist der Liniensteckbrief dargestellt. Diesem ist zu entnehmen, dass die Linie nicht mehr bis nach Michelbach fahren soll. Die Gemeinde Aarbergen regt an, die Linie im Fall des Basisnetzes oder des Reduktionsszenarios weiterhin bis zum Ortsteil Michelbach fortzuführen, um zumindest den Status Quo und eine stärkere Vernetzung in Aarbergen zu erhalten.</p>	Der Linienweg der Linie 570 wird angepasst. Die Endhaltestelle Michelbach Dorfmitte bleibt bestehen.	Anregung wird gefolgt
16.16	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 179: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Bad Schwalbach/Aar:</p> <p>Die Linie 245 soll im Zielnetz nicht mehr nach Taunusstein-Hahn führen, sondern Aarbergen über Hohenstein mit Bad Schwalbach verbinden, um eine Anbindung an eine Haltestelle der Aartalbahn in Bad Schwalbach zu ermöglichen. Neben diesem Vorteil ergibt sich für die Einwohnerinnen und Einwohner in Aarbergen eine regelmäßige getaktete und direkte Verbindung nach Bad Schwalbach ohne Umstieg in Taunusstein- Hahn. Sofern die Linie X70 unter Beachtung unserer Anregung (Aufnahme der Haltestellen Kettenbach - Bahnhof, Kettenbach - Scheidertalstraße und Kettenbach - Bahnhofstraße) eingeführt wird, ist diese Änderung aus Sicht der Gemeinde Aarbergen sehr zur begrüßen.</p>	<p>Das Zielnetz wird zur Sicherstellung aller bestehenden Verbindungen angepasst. Vorgesehen sind die folgenden Linien:</p> <p>245 Wiesbaden <> Hahn <> Breithardt <> Michelbach <> Kettenbach <> Rückershausen X70 Limburg <> Diez <> Hahnstätten <> Rückershausen <> Michelbach <> Breithardt <> Born <> Bad Schwalbach</p>	Anregung wird gefolgt
16.17	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 179: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Bad Schwalbach/Aar:</p> <p>Die Gemeinde Aarbergen regt an, die Ortsteile Daisbach und Panrod ebenfalls an die neue Linie 245 anzuschließen. Hierdurch wird der Busverkehr innerhalb der Gemeinde Aarbergen gestärkt und die Einwohnerinnen und Einwohner der beiden Ortsteile erhalten eine Anbindung an die Gemeinde Hohenstein.</p>	Für eine Verlängerung der Linie 245 nach Daisbach und Panrod besteht kein ausreichendes Nachfragepotenzial. Stattdessen ist ein attraktiver Umstieg auf die Linie 250 an der Haltestelle Kettenbach, Alter Bahnhof sicherzustellen.	Anregung wird nicht gefolgt

16.18	Gemeinde Aarbergen	Seite 179: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Bad Schwalbach/Aar: Aus dem Entwurf des Nahverkehrsplanes kann leider nicht eindeutig entnommen werden, welche Auswirkungen das Basisnetz und das Reduktionsnetz auf die derzeit bestehende Linie 245 hat. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes lässt vermuten, dass die Linie 245 auch in diesen beiden Szenarien nicht mehr in der derzeitigen Form erhalten bleibt. Die Gemeinde Aarbergen bittet um Klarstellung, wie die derzeitige Verbindung, die durch die Linie 245 vom Ortsteil Rückershausen, im Besonderen ab dem Ortsteil Kettenbach bzw. Michelbach bis nach Taunusstein-Hahn bzw. Wiesbaden hergestellt ist, in einem Basisnetz oder einem Reduktionsnetz sichergestellt wird. Es wird hier ausdrücklich auf die Bedeutung der Linie hingewiesen und vorsorglich jede Verschlechterung im Vergleich zum derzeitigen Bestandsnetz durch die Gemeinde Aarbergen abgelehnt.	Das Kapitel zu den Szenarien wird grundlegend überarbeitet. Basisnetz und Reduktionsnetz werden detaillierter erläutert und gegenübergestellt. Das Zielnetz wird zur Sicherstellung aller bestehenden Verbindungen angepasst. Vorgesehen sind die folgenden Linien: 245 Wiesbaden <> Hahn <> Breithardt <> Michelbach <> Kettenbach <> Rückershausen X70 Limburg <> Diez <> Hahnstätten <> Rückershausen <> Michelbach <> Breithardt <> Born <> Bad Schwalbach Im Basisnetz und im Reduktionsnetz entfällt die Linie X70. Stattdessen bleibt die Linie 570 des Status Quo erhalten.	Anregung wird gefolgt
16.19	Gemeinde Aarbergen	Seite 184: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Idstein-Hühnerkirche: Die Gemeinde Aarbergen begrüßt den Lückenschluss zwischen den Gemeinden Aarbergen und Heidenrod durch die angestrebte Fortführung der Linie 250 vom Nahversorgungszentrum bis nach Laufenselden. Es wird zudem darum gebeten, die neuen Haltestellen Unter den Eichen" im Ortsteil Kettenbach, Im Aartal" im Ortsteil Michelbach und Seelbachstraße" im Ortsteil Panrod in diese Linie einzubinden, da diese drei neuen Haltestellen direkt an der Linienführung liegen.	Die benannten Haltestellen sind in die Linie eingebunden.	Anregung wird gefolgt
16.20	Gemeinde Aarbergen	Seite 184: 7.2.3. Regional- und Expressbus - Linienbündel Idstein-Hühnerkirche: Der Entfall der Linie 250 im Reduktionsnetz wird durch die Gemeinde festgestellt. An ihrer Stelle soll ein On-Demand Verkehr eingerichtet werden. Dies wäre ein erheblicher Rückschritt für die Anbindung mit dem ÖPNV an Idstein und eine erhebliche Verschlechterung für die Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile Daisbach und Panrod, auch im Hinblick auf Verbindungen nach Taunusstein/Wiesbaden und wird aus diesen Gründen abgelehnt. Die Gemeinde bittet, wie oben bereits erläutert, um konkrete Darstellung der Auswirkungen von Basisnetz und Reduktionsnetz auf die Linie 250.	Die Eigenschaften und Auswirkungen der Szenarien werden vertieft dargestellt. Eine Angebotsverschlechterung im Reduktionsnetz kann gutachterlich bestätigt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.21	Gemeinde Aarbergen	Seite 193: 7.4.1. Haltestellen - Neue Haltestellen, Seite 98 - Anhang D: Neue Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis und Seite 119 - Anhang D: Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Hervorhebung von neuen und umbenannten Haltestellen: Im Netzplan des Zielnetzes 2030 ist eine Haltestelle Schulstraße zwischen der Wilhelmstraße und der Gustav-Adolf-Straße eingetragen und gelb gekennzeichnet. Die Haltestelle Schulstraße ist jedoch nicht in der Tabelle neuer Haltestellen aufgeführt. Im Liniensteckbrief der Linie 250 ist die Haltestelle Schulstraße wiederum vermerkt. Da es nur eine Schulstraße im Ortsteil Daisbach gibt, wird davon ausgegangen, dass die Haltestelle im Ortsteil Daisbach neu eingerichtet werden soll. Die Gemeinde Aarbergen regt an, keine neue Haltestelle im Ortsteil Daisbach einzurichten, da hierfür keine Notwendigkeit besteht. Zwischen der Haltestelle Gustav-Adolf-Straße und der Einmündung der Schulstraße liegen ca. 200m ebenerdiger Fußweg.	Die Haltestelle Schulstraße wird aus dem Liniensteckbrief und dem Liniennetzplan entfernt.	Anregung wird gefolgt

16.22	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 193: 7.4.1. Haltestellen - Neue Haltestellen, Seite 98 - Anhang D: Neue Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis und Seite 119 - Anhang D: Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Hervorhebung von neuen und umbenannten Haltestellen:</p> <p>Für Aarbergen sind die drei Haltestellen "Kettenbach - Unter den Eichen", "Michelbach - Im Aartal" und "Panrod - Seelbachstraße" zur Neueinrichtung vorgesehen. Die neuen Haltestellen in Kettenbach und Panrod sollen an der Landesstraße 3031 und in Michelbach an der B54 eingerichtet werden. Die Haltestellen in Kettenbach und Michelbach liegen außerhalb der Ortsdurchfahrten auf den freien Strecken. Die Haltestelle in Panrod kann nur unmittelbar hinter dem Ortschild eingerichtet werden, in dem der Einfahrtverkehr in die Ortsdurchfahrt liegt. Die Haltestelle Michelbach - Im Aartal würde zudem auf rheinland-pfälzischem Landesgebiet liegen.</p> <p>Die Gemeinde Aarbergen bittet, bei der Einrichtung der oben genannten Haltestellen Querungshilfe, z.B. in Form von Fußgängerüberwegen, sowie geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu berücksichtigen, um eine gefahrlose Benutzung der Haltestellen zu ermöglichen. Des Weiteren bittet die Gemeinde Aarbergen bei der Einrichtung der Haltestelle Michelbach - Im Aartal um Berücksichtigung der Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen.</p>	Die Anregungen werden im Umsetzungsprozess berücksichtigt. Die barrierefreie Erreichbarkeit gemäß den definierten Qualitätsstandards umfasst auch eine sichere Querungsmöglichkeit, beispielsweise über eine Querungshilfe.	Kenntnisnahme
16.23	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 193: 7.4.1. Haltestellen - Neue Haltestellen, Seite 98 - Anhang D: Neue Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis und Seite 119 - Anhang D: Zielnetz 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis mit Hervorhebung von neuen und umbenannten Haltestellen:</p> <p>Die Freie Schule Untertaunus hat derzeit eine schlechte Anbindung an den ÖPNV, weil die nächste Haltestelle Kettenbach - Scheidertalstraße ca. 1 km entfernt ist. Die Entfernung der Haltestelle Kettenbach - Scheidertalstraße zur Straße Unter den Eichen beträgt ca. 700m. Die Gemeinde Aarbergen bittet bei der genauen Platzierung der Haltestelle Kettenbach - Unter den Eichen die Freie Schule Untertaunus zu berücksichtigen, damit für diese eine bessere Anbindung an den ÖPNV erfolgt. Ggf. ist die Einrichtung einer weiteren Haltestelle an der Freien Schule zu prüfen.</p>	Eine weitere Haltestelle "Freie Schule Untertaunus" wird in den Liniensteckbrief, die Haltestellenübersicht und den Liniennetzplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
16.24	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 222: 8.4.2 Entwicklung des Fahrzeugbedarfs - Zielnetz:</p> <p>Der Entwurf des Nahverkehrsplans nimmt immer wieder Bezug auf Schulbuslinien. Die Linien sind jedoch nicht genau benannt bzw. aufgelistet. Zum Teil wird erläutert, dass der Schulbusverkehr separat zu betrachten sei, zum Teil wird aber auch ausgeführt, dass der Schulbusverkehr den Linienverkehr ergänzen bzw. zu Stoßzeiten entlasten könne. Konkret wird auf ein separates Konzept Bezug genommen, welches dem Entwurf noch nicht beigelegt ist. Die Gemeinde Aarbergen bittet, das Schülerverkehrskonzept in Bezug auf die Linien in das Nahverkehrskonzept zu integrieren, um die gemeinsamen Schnittmengen überblicken zu können und Schlüsse auf Linien, Linienführung- und Taktung zuzulassen. Insbesondere bei Umsetzung eines Basisnetztes oder des Reduktionsszenarios, nimmt das Schulbusnetz auch für die übrigen Nutzer des ÖPNV eine noch wichtigere Rolle ein.</p>	Der Nahverkehrsplan wird um Angebote im Schülerverkehr umfassend ergänzt. Das Konzept zur Schülerbeförderung wird im Nahverkehrsplan als Prüfauftrag aufgenommen. Die Analyseergebnisse werden in Teil A integriert.	Anregung wird gefolgt
16.25	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 246: 9.1. Entwicklung des Schienenangebotes:</p> <p>Die Gemeinde Aarbergen begrüßt ausdrücklich die geplante Reaktivierung der Aartalbahn bis einschließlich Bad Schwalbach und ist sehr an einer Verlängerung bis Rückershausen und im Idealfall auch nach Rheinland-Pfalz interessiert. Eine konkrete Stellungnahme kann hier naturgemäß erst abgegeben werden, wenn die Auswirkungen auf die Anbindung der Aarberger Ortsteile absehbar sind.</p>		Kenntnisnahme
16.26	Gemeinde Aarbergen	<p>Seite 43 - Anhang D: Streckensteckbriefe:</p> <p>Die Taktung der Linien des Zielnetzes sind in den Streckensteckbriefen im Anhang D einsehbar. Leider konnte den Nahverkehrsplan keine Erläuterung entnommen werden, wie die dort vermerkten Taktungen zu Stande gekommen sind. Die im Entwurf des Nahverkehrsplanes aufgezeigte Differenzierung zwischen verschiedenen Verkehrszeiten spiegelt sich nach unserer Auffassung nicht in den Taktungen wider. Die Gemeinde Aarbergen bittet um Aufnahme von Herleitungen sowie Erläuterungen für die Taktung der jeweiligen Linien. Außerdem wird gebeten, die Schulbuslinien in die Linientaktung mit aufzunehmen.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan sieht einen 60-Minuten-Grundtakt im Busnetz vor. Normal- und Schwachverkehrszeit unterscheiden sich vorrangig in der Anzahl verkehrender Linien. In der Schwachverkehrszeit werden lediglich die Linien des Hauptbusnetzes bedient. Die Linien des Nebennetzes werden in Bedarfsverkehre integriert. Eine Zuordnung zum Haupt- und Nebennetz erfolgt in den Liniensteckbriefen.</p> <p>Schulbuslinien weisen in der Regel keinen Takt, sondern lediglich Einzelfahrten auf. Eine Aufnahme in die Priorisierungsübersicht erfolgt.</p>	Anregung wird teilweise gefolgt

16.27	Gemeinde Aarbergen	Seite 81 - Anhang D: Umbenennung von Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis: Im Entwurf des Nahverkehrskonzept wird vorgeschlagen, die Haltestelle Kettenbach Bahnhof in Kettenbach Alter Bahnhof umzubenennen. Gerade vor dem Hintergrund der weiteren Haltestellennamen im Ortsteil Kettenbach wird dies begrüßt, dass hier eine deutlichere Abgrenzung zur Bahnhofstraße erfolgt.		Kenntnisnahme
16.28	Gemeinde Aarbergen	Kosten und Finanzierung: Der Entwurf des Nahverkehrskonzeptes macht keine Aussagen zu Kosten und Finanzierung des Zielplanes 2030. Da jedoch Szenarien zur Kosteneinsparung erarbeitet und dargestellt sind, wird es als notwendig erachtet, auch die jeweiligen Kostenauswirkungen nicht nur prozentual, sondern mit konkreten Beträgen darzustellen, um einen transparenten Entscheidungsprozess zu gewährleisten. Die Gemeinde Aarbergen bittet um entsprechende Berücksichtigung und Ergänzung.	Der Nahverkehrsplan wird hinsichtlich einer Kosten- und Finanzierungsübersicht grundlegend überarbeitet.	Anregung wird gefolgt
16.29	Gemeinde Aarbergen	Die Gemeinde Aarbergen schlägt vor, Pendler-On-Demand-Shuttles einzuführen, welche die Aufgabe hätten die Pendler in Aarbergen einzusammeln und danach direkt zum Zielort zu bringen. Dies könnte dazu dienen die langen Linienwege einzukürzen und somit die gewonnenen Zeiten und Wege für eine bessere Taktung in den anderen nicht so weit entfernten Kommunen zu realisieren.	Ein entsprechender Vorschlag ist als Prüfauftrag in Kapitel 9.3.2 enthalten. Zu berücksichtigen ist, dass ein On-Demand-Verkehr gegenüber Linienangeboten nicht grundsätzlich wirtschaftlicher ist.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.30	Gemeinde Aarbergen	Es wird der konkrete Wunsch einer Einrichtung eines flächendeckenden On-Demand-Verkehres wie es bereit in Taunusstein besteht. Das derzeitig dargestellte Liniennetz weist in vielen Ortsteilen leider nur die Anbindung über die großen Hauptverkehrsstraßen auf. Aufgrund der schwierigen topographischen Lage sind diese Wegebeziehungen nur schwerlich gerade für Mobilitätseingeschränkte Menschen zurückzulegen. Weitergehend könnte ein flächendeckender On Demand Verkehr zudem für die zentralisierten Kindergärten, sowie zum Erreichen des zentral gelegenen Nahversorgungszentrums, Arztbesuche und dienen. Im Bereich des „Elterntaxis“ könnte dieser Verkehr vielfältige Aufgaben übernehmen.	Ein entsprechender Vorschlag ist als Prüfauftrag in Kapitel 9.3.2 enthalten. Das Nachfragepotenzial eines On-Demand-Verkehrs bei gleichzeitigem Linienangebot wird für Aarbergen als sehr gering eingestuft und hat damit keine Priorität. Ein Entfall von Linienverkehren hat zur Folge, dass eine entsprechend hohe Nachfrage von On-Demand-Verkehren wiederum zu einem hohen Fahrzeugbedarf und entsprechenden Zusatzkosten führt.	Anregung wird nicht gefolgt
16.31	Gemeinde Aarbergen	Barrierefreier Umbau: Die Gemeinde Aarbergen fordert Lösungsansätze zum barrierefreien Umbau der Haltestellen. Erste Untersuchungen haben gezeigt, dass i. d. Regel nicht genügend Straßenraum zur Verfügung steht, um nach den vorgegeben Regeln einen barrierefreien Ausbau zu realisieren. Demnach wäre wir nicht Förderfähig, so dass die komplette Kostenlast bei der Kommune verbleibt. In diesem Zusammenhang könnte ein flächendeckender On- Demand-Verkehr helfen, Mobilitätseingeschränkte Menschen zu einer umgebauten Bushaltestelle zu befördern und eine Beförderung über die Gemeindegrenze hinaus zu gewährleisten.	Das Thema Barrierefreiheit wird im Nahverkehrsplan grundlegend überarbeitet und potenzielle Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Ein On-Demand-Zubringerverkehr erscheint wünschenswert, allerdings aufgrund der erwarteten geringen Nachfrage als nicht wirtschaftlich.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.32	Gemeinde Aarbergen	Es wird auf häufig eingehende Beschwerden hinsichtlich der Unzuverlässigkeit der Busse hingewiesen. Die Gemeinde wünscht sich, diesen Punkt im NVP aufzugreifen und ein proaktives Qualitätsmanagement aufzusetzen, welches die Nutzer frühzeitig über Störungen informiert, damit man Alternative Planungen angehen kann. Idealerweise wäre es in diesem Zusammenhang wichtig, in den Hauptverkehrszeiten einen 30- Minutentakt einzuführen. Damit eine zeitnahe alternative Möglichkeit im ÖPNV überhaupt besteht, und kein Umstieg in den MIV von Nöten ist. Hier wäre ggf. ein kommunenüberschneidender On-Demand-Verkehr auch eine Alternative.	Vorgaben zum Qualitätsmanagement sowie zur Pünktlichkeit sind in den Kapiteln 6.3.5 sowie 6.7 integriert.	Anregung wird gefolgt
16.33	Gemeinde Aarbergen	Linie 250: Es wird sich danach erkundigt, warum die direkte Verbindung der Linie 250 nach Idstein verworfen wurde und welche Auswirkungen dies auf die Reisezeit nach Idstein hätte.	Aus gutachterlicher Sicht weist der Fahrtweg der Linie 250 über Görsroth/Kesselbach gegenüber dem Linienweg über Wörsdorf ein deutlich höheres Fahrgastpotenzial auf. Zudem kann eine direkte Anbindung des Versorgungsstandorts Kesselbach sichergestellt werden. Auf der Relation zum Bahnhof Idstein ist dadurch eine Verkürzung der Reisezeit zu erwarten, zum Busbahnhof in Idstein liegt die fahrzeitverlängerung bei etwa 5 Minuten	Kenntnisnahme
16.34	Gemeinde Aarbergen	Linie 250: Es wird darauf hingewiesen, dass der Straßenraum der B54 nach Reckenroth begrenzt und sehr kurvig ist. Dies sollte bei den eingesetzten Fahrzeugen bedacht werden. Es wird sich danach erkundigt, welche Art von Fahrzeug hier eingesetzt werden soll.	Der Hinweis wird bei der betrieblichen Umsetzungsplanung berücksichtigt.	Kenntnisnahme

16.35	Gemeinde Aarbergen	Linie 250: Die Gemeinde Aarbergen erläutert, dass die Linie 250 nur den Randbezirk von Kettenbach erschließt und aufgrund der topografischen Lage nur schwierig zu erreichen sei. Die Gemeinde bittet darum zu erläutern, wie trotzdem eine Nutzung dieser Linie attraktiv gestaltet werden soll und ob Umsteigebeziehungen zur Linie 570 oder der Linie 245 mitbedacht wurden.	Für die Linie 250 sind Umsteigebeziehungen zur Linie 245 und 570 an der Haltestelle Kettenbach Alter Bahnhof vorgesehen. Die konkrete Fahrplanerstellung ist Teil der betrieblichen Umsetzungsplanung der RTV.	Anregung wird gefolgt
16.36	Gemeinde Aarbergen	Linie 250: Eine Umsteigebeziehung zum Schnellbus X72 nach Wiesbaden und Limburg im Bereich der Abfahrt B417 Kettenschwalbach wird als sehr sinnvoll angesehen und soll auf Wunsch der Gemeinde in die Planung aufgenommen werden. Explizit bei der Reaktivierung der Aartalbahn und der Umsteigebeziehung in Taunusstein sollte hier eine Alternative Linienverbindung entstehen und geprüft werden.	Ein Umstieg zwischen den Linien 250 und X72 ist an der Haltestelle Limbach Hühnerkirche möglich. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Einmündung B417/L3031 kann zukünftig durch die RTV geprüft werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.37	Gemeinde Aarbergen	Linie 250: Die Linie weist einen sehr langen Linienweg auf. Wurden hier die Pausenzeiten der Busfahrer mitbedacht, damit diese keine negativen Auswirkungen auf die Taktung haben?	Die betriebliche Feinplanung erfolgt im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung durch die RTV. Ggf. können Änderungen zur betrieblichen Umsetzbarkeit des Linienangebots erfolgen.	Kenntnisnahme
16.38	Gemeinde Aarbergen	Linie 250 / 246: Es wird sich erkundigt, an welchem Standort die Haltestelle Wilhelmstraße angedacht ist. Derzeitige Untersuchungen zeigen, dass ein angedachter Ausbau in diesem Bereich nur schwierig realisierbar ist.	Für die Haltestelle müssen zusätzliche Haltepositionen auf der L3031 errichtet werden. Die genaue Haltestellenposition ist in Abstimmung mit der Gemeinde Aarbergen festzulegen. Denkbar sind Positionen westlich der Einmündung Wilhelmstraße.	Kenntnisnahme
16.39	Gemeinde Aarbergen	Linie 245: Die Anfahbarkeit der Haltestelle Kettenbach Altes Rathaus mit einem Gelenkbus sollte aufgrund des begrenzten Straßenraumes überprüft werden.	Der Hinweis wird bei der betrieblichen Umsetzungsplanung berücksichtigt.	Kenntnisnahme
16.40	Gemeinde Aarbergen	Linie 245: Eine Anbindung der Haltestelle Aartalschule sollte zur Erschließung möglichst vieler Nutzer (u.a. Sportplatz Michelbach) mit angedacht werden. Auch hier der Hinweis, dass diese zusätzlichen Fahrzeiten ggf. durch einen flächendeckenden On-Demand- Verkehr ggf. entfallen könnten.	Die Schulverkehre zur Aartalschule bleiben unverändert. Für die Distanz zwischen Schulstandort und Sportplatz von etwa 300m ist kein gesondertes ÖPNV-Angebot vorzusehen. Im Bedarfsfall ist ein entsprechendes Angebot durch die Gemeinde Aarbergen zu organisieren.	Anregung wird teilweise gefolgt
16.41	Gemeinde Aarbergen	Linie 245: Die Haltestelle Altes Rathaus und Bahnhofstraße liegen in unmittelbarer Nähe, sodass aus Sicht der Gemeinde nur eine Haltestelle angefahren werden müsste.	Die Haltestelle Bahnhofstraße wird gestrichen.	Anregung wird gefolgt
16.42	Gemeinde Aarbergen	Linie 245: Wie hoch liegt der Reisezeitverlust für Fahrten nach Bad Schwalbach da diese zukünftig über Born angedacht ist?	Gegenüber dem bestehenden ÖPNV-Angebot ohne regelmäßige Fahrten von Aarbergen nach Bad Schwalbach kann kein Fahrzeitverlust festgestellt werden. Gegenüber einer Fahrt über die B54 ist mit einem Fahrzeitverlust von ca. 5 Minuten zu rechnen	Kenntnisnahme
16.43	Gemeinde Aarbergen	Linie 570: Die Linie soll zukünftig den Ortsteil Michelbach nicht mehr erschließen? Somit entfällt die direkte Möglichkeit nach Limburg und ins Mittelzentrum Hahnstätten.	Der Linienweg der Linie 570 wird angepasst. Die Endhaltestelle Michelbach Dorfmitte bleibt bestehen.	Anregung wird gefolgt
17	Stadt Taunusstein			
17.1	Stadt Taunusstein	Die Stadt Taunusstein bedauert, die ausbleibende Rückmeldung auf die zum 24.11.2023 eingebrachten offenen Fragen und Anmerkungen im Nachgang zum Workshop zum Nahverkehrsplan vom 09.11.2023.		Kenntnisnahme
17.2	Stadt Taunusstein	Teil A - Seite 36 VEP Taunusstein 2030: Die Stadt Taunusstein bittet um die Ergänzung, dass sich derzeit eine Fortführung des VEP in Ausarbeitung befindet.	Der Hinweis auf den sich in Ausarbeitung befindlichen VEP wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.3	Stadt Taunusstein	Wehen - Neue Haltestelle an der Aarstraße/Breslauer Straße: Die neue Haltestelle wurde aufgrund des begrenzten Straßenraumes entlang der B275 und einer besseren Erschließung der Neubaugebiete in Wehen-Süd mit einer geänderten Linienführung und 7 neuen Haltestellen in der Breslauer Straße, Baumgartenstraße und Mainzer Allee umgesetzt. Die Anbindung an die Linien 270 und 271 erfolgt über die Haltestelle Marktplatz. Es wird um Ergänzung dieser Information gebeten.	Die Information wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.4	Stadt Taunusstein	Seite 37 - Orlen: Anbindung des Gewerbegebietes: Eine Anbindung an das Gewerbegebiet ist mit der Rufbuslinie 221 gegeben, jedoch nicht von Orlen aus.	Es erfolgt eine Klarstellung in der Aufzählung.	Anregung wird gefolgt
17.5	Stadt Taunusstein	Seite 37 - Ausweitung des Angebots auf der Linie 243 auf ein ganztätiges Angebot: Es wird um die Ergänzung eines Hinweises, dass es sich bei der Linie 243 um eine reine Schulbustlinie handelt, gebeten.	Es erfolgt eine Klarstellung in der Aufzählung.	Anregung wird gefolgt
17.6	Stadt Taunusstein	Seite 53 - Abbildung 15 - Verkehrsverflechtungen: Es wird darum gebeten entsprechend §14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Verkehrsverflechtungen zwischen den Gemeinden des RTK und zwischen RTK und den Stadtteilen Wiesbadens zu ergänzen. Es wird vorgeschlagen, eine Darstellung je Kommune im Anhang zu ergänzen.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert.	Anregung wird gefolgt

17.7	Stadt Taunusstein	Seite 53 - unter Abbildung 15: Es wird darum gebeten, die ermittelten Wege (inkl. Wegelänge, je Kommune (RTK)) zur Einordnung der Bürgerbedürfnisse im Anhang zu ergänzen.	Die Mobilitätssimulation umfasst insgesamt über 1 Mio. Wege im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Auf eine Aufschlüsselung wird aus offensichtlichen Gründen verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt
17.8	Stadt Taunusstein	Seite 55: 3.1.5. ÖPNV-relevante Ziele: Es wird darum gebeten, die relevanten Ziele inkl. der kreisübergrenzenden Ziele z.B. nach Wiesbaden und Limburg aus der Mikrosimulation (genaueste Abbildung der Bedürfnisse Quelle/Ziel auch innerhalb der Kommunen) je Kommune zu ergänzen.	Quelle-Ziel-Beziehungen innerhalb einer Kommune des Rheingau-Taunus-Kreises wirdn simuliert, aber nicht aggregiert ausgewertet. Dies geht über die Betrachtungsebene eines Nahverkehrsplans hinaus. Bei der Wirkungsanalyse wirdn allerdings auch Wege innerhalb einer Kommune auf die Linienverkehre umgelegt.	Anregung wird nicht gefolgt
17.9	Stadt Taunusstein	Seite 66: Abbildung 25 Schulbuslinien RTK: Die Aartalschule und Grundschule in Aarbergen fehlen in der Darstellung. Es wird um die Ergänzung dieser Schulen gebeten.	Die Kartendarstellung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
17.10	Stadt Taunusstein	Seite 81: Fahrgastnachfrage Es wird darauf hingewiesen, dass die im letzten Absatz erwähnten weiterführenden Informationen zur Fahrgastnachfrage je Linie in den Liniensteckbriefen im Anhang nicht zu finden sind. Es wird darum gebeten, diese Informationen in den Steckbriefen zu ergänzen.	Entsprechende Fahrgatzahlen im Status Quo liegen nicht vor. Der betreffende Satz wird entfernt.	Anregung wird nicht gefolgt
17.11	Stadt Taunusstein	Seite 82: Mängel- und Potentialanalyse: Absatz 2: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Ergebnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage im Anhang zur Nachvollziehbarkeit je Kommune ergänzen.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert.	Anregung wird gefolgt
17.12	Stadt Taunusstein	Seite 82: Mängel- und Potenzialanalyse: Abbildung 40: Kriterien bei der Mängel- und Potentialanalyse: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 (3.) ÖPNVG Hessen die unter 2. Rahmenvorgaben und 3. Bestandsanalyse aufgeführten Punkte den aufgeführten Kriterien zuordnen und unter dem Schaubild erläutern.	Eine Erläuterung der Qualitätsvorgaben erfolgt ausführlich im Rahmen des Anforderungsprofils. Ein Verweis wird ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.13	Stadt Taunusstein	Seite 83: 4.1 Erschließungsqualität 4. und 5. Absatz Mikroskopische Mobilitätssimulation: Es wird darum gebeten, die Ergebnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation je Haltestelle zur Nachvollziehbarkeit der weiteren Vorgehensweise zu ergänzen. Des Weiteren wird um eine Erläuterung der berechneten Gehzeit anhand eines Beispiels gebeten.	Eine Zuordnung von Gehzeiten und Simulationsergebnissen zu den Haltestellen übersteigt die inhaltlichen Aufgaben des Nahverkehrsplans. Ein entsprechendes Beispiel zur Ermittlung der Zu- und Abgangszeiten wird integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.14	Stadt Taunusstein	Seite 84: Abbildung 43 Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die ermittelte Haltestellenkategorie für die Taunussteiner Haltestellen im Anhang mit beifügen.	Eine Zuordnung von Gehzeiten und Simulationsergebnissen zu den Haltestellen übersteigt die inhaltlichen Aufgaben des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
17.15	Stadt Taunusstein	Seite 87: Abbildung 47 Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen um die Ergänzung von eigenen Kartendarstellungen je Kommune zur besseren Nachvollziehbarkeit gebeten. Des Weiteren wird um Erläuterung der in der Karte farblich gestaltenden Erschließungsqualität in Bezug auf die Abbildung 43 (Seite 84) und Abbildung 44 (Seite 85) gebeten. Zusätzlich wird um die Erläuterung anhand von Beispielen gebeten, wie die jeweiligen Erschließungsqualitäten in den jeweiligen Taunussteiner-Stadtteilen unter Berücksichtigung der aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation ermittelten resultierenden Wege, berechnet wurden. Es bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Betrachtung der Taktfrequenz an den Haltestellen und ob diese lediglich für eine Linie oder linienunabhängig je Haltestelle gemessen wird.	Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Es werden Ergänzungen bzgl. der Ermittlung von Fußwegedistanzen integriert. Die Betrachtung der Taktfrequenz unterscheidet sich in den beiden dargestellten Betrachtungsansätzen: Im klassischen Ansatz werden alle Abfahrten an einer Haltestelle betrachtet, im nutzerzentrierten Ansatz lediglich solche Linien, die den simulierten Weg zumindest in Teilen abdecken.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.16	Stadt Taunusstein	Seite 87 Abbildung 48 und Seite 88: 1. Absatz: Die Abbildung 48 zeigt nicht das gesamte Stadtgebiet von Taunusstein. Daher wird entsprechend Anmerkung 17.14 eine Ergänzung von Kartendarstellungen je Kommune gebeten.	Eine detaillierte Darstellung der Erschließung auf Gemeindeebene übersteigt die Inhalte eines kreisweiten Nahverkehrsplans. Abbildung 48 stellt lediglich einen beispielhaften Auszug zur Veranschaulichung dar.	Anregung wird nicht gefolgt
17.17	Stadt Taunusstein	Seite 88 Nutzerorientierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität: Die fehlende Nachvollziehbarkeit aufgrund fehlender Ergebnisdarstellungen je Kommune wird entsprechend Anmerkung 17.11 bemängelt.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert. Kleinräumigere Betrachtungen werden nicht gesondert dargestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.18	Stadt Taunusstein	Seite 90: Abbildung 51 Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach nutzerorientiertem Ansatz: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen darum gebeten, die Kartendarstellungen je Kommune zur besseren Nachvollziehbarkeit zu ergänzen. Des Weiteren wird um eine Erläuterung der in der Karte farblich dargestellten Erschließungsqualität an einem Beispiel gebeten.	Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Es werden Ergänzungen bzgl. der Ermittlung von Fußwegedistanzen integriert. Eine detaillierte Darstellung der Erschließung auf Gemeindeebene übersteigt die Inhalte eines kreisweiten Nahverkehrsplans.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.19	Stadt Taunusstein	Seite 90 letzter Absatz und Seite 91 Abbildung 52: Die Abbildung 48 zeigt nicht das ganze Stadtgebiet von Taunusstein, somit nochmals der Hinweis auf 17.12.	Eine detaillierte Darstellung der Erschließung auf Gemeindeebene übersteigt die Inhalte eines kreisweiten Nahverkehrsplans. Abbildung 48 stellt lediglich einen beispielhaften Auszug zur Veranschaulichung dar.	Anregung wird nicht gefolgt
17.20	Stadt Taunusstein	Seite 91 Zusammenfassung Erschließungsqualität: Es wird kritisiert, dass die beschriebene baublockscharfe Berechnung und Visualisierung für die Stadt Taunusstein nicht nachvollziehbar ist. Es wird um Ergänzungen im Kapitel gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen gebeten.	Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt
17.21	Stadt Taunusstein	Seite 91 Zusammenfassung Erschließungsqualität: Bitte im Anhang die mikroskopische Mobilitätssimulation und die angesprochene Berechnung des nutzerzentrierten Ansatzes ergänzen. Die Visualisierung ist nicht nachvollziehbar, da die Ergebnisse nur beispielhaft und nicht ausreichend visualisiert für die jeweilige Kommune dargestellt wurden. Zudem fehlt in der Darstellung der Erschließungsqualität der Bezug zum Bedarf, welche Wege von den Nutzern am Tag zurückgelegt wurden. Spezifisch bitten wir hier um die Ergänzung der Wege in Taunusstein selbst, da dies grundlegende Erkenntnisse für den bereits im Betrieb befindlichen On Demand Verkehr liefert. Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Zusammenfassung gemäß den oben aufgeführten Punkten zur besseren Nachvollziehbarkeit ergänzen.	Eine detaillierte Darstellung der Erschließung auf Gemeindeebene übersteigt die Inhalte eines kreisweiten Nahverkehrsplans. Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet. Die Mobilitätssimulation umfasst insgesamt über 1 Mio. Wege im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Auf eine Aufschlüsselung wird aus offensichtlichen Gründen verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt
17.22	Stadt Taunusstein	Seite 92 Betriebszeiten Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird sich erkundigt, warum keine einheitliche Vorgehensweise in den beiden Gebieten gewählt wurde. Im Teil D (Anhang) werden ab Seite 13 im Kapitel >ÖPNV-Angebot im Zielkonzept 2030" die Bedienzeiten und Bedienhäufigkeiten in der Landeshauptstadt Wiesbaden tabellarisch nach den Kategorien Metrobus, Sprinterbus, Stadtbuss, Quartiersbus und On-Demand-Verkehr nach Wochentagen, Zeit und Taktung im NVP-Zielnetz und -Basisnetz dargestellt. Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen eine sinnvolle und nachvollziehbare Darstellung für die ÖPNV-Busarten im Rheingau-Taunus-Kreis zur besseren Nachvollziehbarkeit ergänzen.	Eine entsprechende Darstellung wird im Anhang ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.23	Stadt Taunusstein	Seite 93 und 94 Abgleich der Verkehrsnachfrage inkl. Abbildung 54: Es wird sich danach erkundigt, welche Ergebnisse die mikroskopische Mobilitätssimulation hinsichtlich den Quell-Zielbeziehungen liefert. Die Abbildung 53 liefert hierzu nur eine quantitative Aussage hinsichtlich der Abfahrten der Busse und der Wege, die anfallen. Es wird gebeten gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen eine bedarfsgerechte Analyse durchzuführen und darzustellen. Es wird auf die Gefahr, falsche Rückschlüsse zu ziehen hingewiesen. Zusätzlich wird eine Differenzierung zwischen den kommunalen Wegebeziehungen (ODV) und den überkommunalen empfohlen, damit ein bedarfsgerechtes Zielnetz im RTK erarbeitet werden kann.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert. Kleinräumigere Betrachtungen werden nicht gesondert dargestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.24	Stadt Taunusstein	Seite 94 Abgleich letzter Absatz unter Abbildung 54: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen darum gebeten, auf Grundlage der mikroskopischen Mobilitätssimulation die Einflüsse des Schülerverkehrs hinsichtlich der Fahrten und der Wege herauszufiltern und darzustellen. Des Weiteren wird um eine Begründung gebeten, warum der Schülerverkehr als wichtiger und auch stark finanziell auswirkender Bestandteil des ÖPNVs nicht in die Untersuchungen bzw. Ausgestaltung des Zielnetzes 2030 mit aufgenommen wurde.	Analysen zum Schülerverkehr werden in das entsprechende Kapitel aufgenommen. Ebenfalls werden Schülerverkehre in das Zielkonzept aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.25	Stadt Taunusstein	Seite 94 Reisezeiten: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen darum gebeten, die in der mikroskopischen Mobilitätssimulation ermittelten Wege und die in diesem Zusammenhang ermittelten Reisezeiten (Binnen- und Gesamtverkehr) im Anhang je Kommune zur Verfügung zu stellen.	Reisezeitverhältnisse auf kommunaler Ebene werden im Anhang ergänzt. Die Aufstellung von Reisezeitverhältnissen innerhalb einer Kommune übersteigt die inhaltlichen Anforderungen an einen Nahverkehrsplan auf Kreisebene.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.26	Stadt Taunusstein	Seite 95 Absatz unter Tabelle 15: Es wird darum gebeten gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen, Aussagen zur Abhängigkeit Gesamtreisezeit und Reisezeitverhältnis zu ergänzen. Es wird sich danach erkundigt, ab welcher Reisezeit das angestrebte Reisezeitverhältnis von 1,5 nicht mehr attraktiv sei. Diese Betrachtung diene zusätzlich der Analyse und Entwicklung des Zielnetzes, da auch wenn ein Angebot besteht, dieses nicht genutzt wird und somit ggf. Einfluss auf die Taktung hat.	Die angegebenen Reisezeitverhältnisse sind unabhängig von der Gesamtreisezeit zu verstehen. Extrem kurze Reisezeiten sind im ÖPNV zu vernachlässigen, da die betreffenden Wege in der Regel durch aktive Mobilitätsformen zurückgelegt werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.27	Stadt Taunusstein	Seite 98 Abs. 1 unter Abbildung 61: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Begriffe "raumstrukturelle Gründe und andere Anforderungen" näher erläutern. Diese Begriffe sollten erhebliche Einflüsse auf die Entwicklung des Zielnetzes 2030 haben und sollten in der folgenden Ausarbeitung aufgegriffen werden. Des Weiteren bitten wir um Ergänzung einer Aussage zu der in der Abbildung 61 aufgezeigten Anteil der Wege.	Eine Ergänzung wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.28	Stadt Taunusstein	Seite 99 Abbildung 62 und 63: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen Ergänzung der Anteil der Wege. Ansonsten kann diese Darstellung nur bedingt mit Abbildung 60 verglichen werden, da der wichtigste Faktor hinsichtlich des bedarfsgerechten (Anteil der Wege) ÖPNVs fehlt.	Die y-Achse der Darstellungen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.29	Stadt Taunusstein	Seite 101 Abbildung 65: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen erläutern, an welcher Stelle in der Ausarbeitung des Zielnetzes 2030 die dargestellte meist genutzte Relation nach Taunusstein bzw. in den Taunus zur Verbesserung des Reisezeitverhältnisses < 1,5 aufgegriffen wurde bzw. zur Umsetzung kommt.	In den Linienbeschreibungen werden entsprechende Aussagen zur Verkürzung von Reisezeiten getroffen. Die kreisweiten Verbesserungen in der Verbindungsqualität werden in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine kartenbasierte Darstellung wird zur besseren Vergleichbarkeit ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.30	Stadt Taunusstein	Seite 103 Abbildung 68: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen erläutern, an welcher Stelle in der Ausarbeitung des Zielnetzes 2030 die dargestellten meist genutzten Relationen zur Verbesserung des Reisezeitverhältnis < 1,5 aufgegriffen wurde bzw. zur Umsetzung kommt.	Eine kartenbasierte Darstellung wird zur besseren Vergleichbarkeit in Kapitel 8.6.3 ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.31	Stadt Taunusstein	Seite 103 1. Absatz "...und können nicht als konkurrenzfähig zum ÖPNV.....": Es wird um eine Überprüfung gebeten, ob diese Aussage passt oder ob hier der MIV (motorisierter Individualverkehr) gemeint ist.	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird nicht gefolgt
17.32	Stadt Taunusstein	Seite 103 2. Absatz "In vielen Bereichen... weitestgehend Aufgaben für den Schülerverkehr bzw. für die Daseinsvorsorge": Es wird um eine Erläuterung gebeten, welche Auswirkungen dies für die weitere Ausarbeitung des Zielnetzes hat und warum der Schülerverkehr nicht intensiver in die Ausarbeitung des NVP bzw. des Zielnetzes eingeflossen ist.	Es werden Aussagen zum Schülerverkehr in das Zielkonzept ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.33	Stadt Taunusstein	Seite 103 - 105 Kapitel 4.4 Verbindungsqualität: Es wird um eine Erläuterung gebeten, an welcher Stelle in der Ausarbeitung des Zielnetzes 2030 eine Verbesserung aufgegriffen wurde bzw. zur Umsetzung kommt. Explizit der Pendlerverkehr nach Wiesbaden sollte hier mit eingeflossen sein.	In den Linienbeschreibungen werden entsprechende Aussagen zur Verkürzung von Reisezeiten getroffen. Die kreisweiten Verbesserungen in der Verbindungsqualität werden in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine kartenbasierte Darstellung wird zur besseren Vergleichbarkeit ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.34	Stadt Taunusstein	Seite 107 Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum in Anlage D kein Infrastrukturplan zum Zielkonzept 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis enthalten ist. Um eine Ergänzung für den RTK entsprechend der für die Stadt Wiesbaden gewählte Differenzierung wird gebeten. Zudem sollte eine Spalte hinzugefügt werden, der den jeweiligen Straßenbaulastträger (Bund, Land, Kreis, Kommune) der jeweiligen Haltestelle aufzeigt. Explizit sollten "vom barrierefreien Ausbau ausgenommene Haltestellen" mit aufgenommen werden, da wie erläutert, der NVP die einzige Möglichkeit bietet, dies mit auszuweisen.	Eine Haltestellenliste mit Straßenbaulastträgern und Ausbauprioritäten wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.35	Stadt Taunusstein	Seite 113 Haltestellenausstattung im Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum keine Erhebung der Haltestellenqualität im Rheingau-Taunus-Kreis stattgefunden hat. Somit fehlen Vorgaben für den Kreis und die Kommunen hinsichtlich der anzustrebenden Ausstattung. Die Ergebnisse könnten im noch fehlenden Infrastrukturplan (s. 17.34) mit aufgenommen werden. Es wird darum gebeten, bei der Ausarbeitung den Punkt "Ausweisung aller Linien am Haltestellenmast" mit aufzunehmen.	Eine Erhebung der Haltestellenausstattung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans. Es wird stattdessen aus das bestehende Haltestellenkataster zurückgegriffen. Die angeregte Ergänzung zur Ausweisung von Linien am Haltestellenmast wird integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.36	Stadt Taunusstein	Seite 113 -114 4.5.3 Fahrzeuge: Es wird darum gebeten, unter den Aspekten zusätzlich den Punkt einer guten visuellen und akustischen Wiedergabe der in den Fahrzeugen befindlichen Haltewunschtafeln mit aufzunehmen.	Das Anforderungsprofil wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.37	Stadt Taunusstein	Seite 114-115 Servicequalität: Es wird um eine Erläuterung gebeten, an welcher Stelle im NVP die Mängel zur Verbesserung aufgegriffen werden. Es wird zusätzlich eine Darstellung der barrierefrei ausgebauten Haltestellen im Liniennetzplan gewünscht. Zusätzlich sollte eine Systematik für sehbehinderte Menschen zur akustischen Angabe z.B. in der RMVGo-App entwickelt und angeboten werden.	Die Inhalte zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit werden umfassend überarbeitet. Entsprechende Verweise sowie eine Haltestellenliste werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.38	Stadt Taunusstein	Seite 117 5. Ziele 2. Absatz: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung, wie die Aussage "die Stärken des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis erhalten und verstetigt werden", zu den zuvor erfolgten Analysen, Mängelstände in sehr vielen Bereichen u.a. Reisezeitverhältnisse und Erschließungsqualitäten zusammenpassen.	Die Formulierung wird ergänzt. Stärken des ÖPNV liegen insbesondere in den Bedienungszeiten und den Bedienungshäufigkeiten auf Hauptachsen.	Anregung wird gefolgt
17.39	Stadt Taunusstein	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Die Stadt Taunusstein wünscht sich eine genaue Definition, ob sich die Erschließungsqualität auf den zuvor beschriebenen "klassischen Ansatz" oder auf den "nutzerzentrierten Ansatz" bezieht.	Das Ziel bezieht sich ausdrücklich auf beide Ansätze. Dies wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.40	Stadt Taunusstein	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Es wird um eine Nennung der angestrebten Güteklasse bei der Erschließung von Freizeitzielen und Naherholungsgebieten gebeten.	Es ist mindestens eine Basiserschließung anzustreben. Der Satz wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.41	Stadt Taunusstein	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": In Abbildung 44 (S. 85) ist die Güteklasse N nicht vorhanden. Es wird sich nach der Existenz dieser Güteklasse erkundigt.	Die Güteklasse G ist gemeint. Der Fehler wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
17.42	Stadt Taunusstein	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": "Güteklasse F deutlich reduziert wird". Gemäß Abbildung 44 (s.85) bedeutet dies eine Mindestfrequenz von 40 - 59 Minuten zur Klasse E oder eine Frequenz von 20 - 39 Minuten für Klasse D. Wie passt dies zur allgemeinen Taktung von 60 Minuten in den Steckbriefen .	Eine Reduktion soll durch die Überlagerung mehrerer Linien zu dichteren Taktintervallen erfolgen. So kann sichergestellt werden, dass sowohl viele Direktverbindungen als auch eine attraktive Bedienungshäufigkeit erreicht werden.	Anregung wird gefolgt
17.43	Stadt Taunusstein	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Es wird um eine genaue Definition des Begriffs "ganztägig" gebeten.	Die Definition erfolgt im Rahmen der Bedienungszeiten im Anforderungsprofil. Letzteres konkretisiert die dargestellten Ziele.	Kenntnisnahme
17.44	Stadt Taunusstein	Seite 118 Ziel "ÖPNV konkurrenzfähig zum Pkw": Die Stadt Taunusstein wünscht sich eine genauere Definition des Begriff "konkurrenzfähiges Angebot" und der Formulierung "kommen Maßnahmen zur Umsetzung".	Die Definition eines konkurrenzfähigen Angebots erfolgt im Rahmen der Bestandsanalyse sowie im Anforderungsprofil. Die Umsetzung des Zielnetzes und die daraus resultierenden Einzelmaßnahmen finden sich in den zugehörigen Kapiteln sowie im Anhang.	Kenntnisnahme
17.45	Stadt Taunusstein	Seite 118 Ziel "Mobilität verkehrsträgerübergreifend": Es wird darum gebeten zu erläutern, wie diese Verknüpfungen konkret stattfinden sollen.	Aussagen zur vernetzten Mobilität finden sich im Rahmen des Anforderungsprofils und des Zielkonzepts.	Kenntnisnahme
17.46	Stadt Taunusstein	Seite 118 Ziel "Bedürfnisse des Fahrgasts im Mittelpunkt": Es wird darum gebeten, die Bedürfnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation zu ergänzen, damit bedarfsgerechte Maßnahmen erarbeitet werden können. Des Weiteren wird eine Ergänzung zum Vorgehen der zukünftigen Ermittlung der Nachfragezahlen gewünscht. Zusätzlich wird eine Erläuterung der folgenden Begriffe gewünscht: "einprägsames Taktangebot", "sorglose Orientierung im Gesamtnetz", "Informationssysteme in Fahrzeugen und an Haltestellen", "gut geschultes Fahrpersonal"	Eine Bereitstellung von Ergebnissen der Mobilitätssimulation kann im oben genannten Umfang erfolgen. Eine tiefgreifende Erläuterung erfolgt im Rahmen des Anforderungsprofils. Das Kapitel Ziele stellt lediglich die übergeordneten Zielsetzungen dar, die im Teil C konkretisiert werden sollen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.47	Stadt Taunusstein	Teil C, Seite 136, 6.2 Erschließungsqualität, 2. Absatz "innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig": Es wird gewünscht, diesen Wert zusätzlich in Metern, unter Berücksichtigung unterschiedlicher topografischer Verhältnisse und Schrittgeschwindigkeiten z.B. schneller Gang (4km/h), minimaler Höhenunterschied (<100m) = ca. 500 m ergänzen	Die Zuordnung von Gehgeschwindigkeiten zu den definierten maximalen Fußwegezeiten wird ergänzt. Angelegt ist eine durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 3-4 km/h.	Anregung wird gefolgt

17.48	Stadt Taunusstein	Seite 137, 6.2 Erschließungsqualität: 1. Absatz "ausreichende Erschließung": Es wird darum gebeten, die genannte ausreichende Erschließung zu definieren.	Diese ist bereits als Basiserschließung definiert.	Kenntnisnahme
17.49	Stadt Taunusstein	Seite 137 6.2 Erschließungsqualität, 1. Absatz "bedeutendste Siedlungsräume": Es wird gewünscht, eine Liste der bedeutendsten Siedlungsräume im RTK zu ergänzen.	Die Formulierung wird angepasst. Auf eine tabellarische Darstellung wird verzichtet und stattdessen auf die im Achsenetz dargestellten Relationen und Knoten verwiesen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.50	Stadt Taunusstein	Seite 137 6.3.1. Bedienungszeit 1. Absatz "Fahrgastzahlen": Es wird darum gebeten, die zukünftige Methode zur Ermittlung der Fahrgäste (möglichst automatisierte stetige Fahrgastzählungen) mit aufzuführen und den Punkt an geeigneter Stelle zu den Anforderungen an die Fahrzeuge ergänzen.	Diese ist bereits in Kapitel 6.5.2 aufgeführt. Ein Verweis wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.51	Stadt Taunusstein	Seite 137, 6.3.1. Bedienungszeit, 1. Absatz "Anpassungen im Schülerverkehr": Es wird gefordert, die Methode zur Ermittlung der Anzahl Schüler sowie unter welchen Umständen eine Anpassung im Schülerverkehr erfolgt zu ergänzen.	Aussagen zum Schülerverkehr inklusive der Erhebungsmethodik werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.52	Stadt Taunusstein	Seite 137, 6.3.1 Bedienungszeit, 2. Absatz: Es wird darum gebeten, zu erläutern, warum durch den angebotsorientierten Ansatz automatisch der Verlässlichkeit Rechnung getragen wird.	Eine Verlässlichkeit des Linienverkehrs ergibt sich vorrangig durch einheitliche und leicht merkbare Abfahrtszeiten und Takte. Diese werden durch einen angebotsorientierten Ansatz sichergestellt. Es muss vom Begriff der Zuverlässigkeit unterschieden werden.	Kenntnisnahme
17.53	Stadt Taunusstein	Seite 137, 6.3.1 Bedienungszeit, 3. Absatz: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung, welche Wege (von wo, nach wo) zurückgelegt werden, damit ein bedarfsorientierter Ansatz gewählt werden kann. Zudem wird um eine Darstellung der ermittelten Wege möglichst je Kommune gebeten.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.54	Stadt Taunusstein	Seite 138, 6.3.1 Bedienungszeit, Tabelle 17 "Bedienungszeiten im RTK": Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum die unterschiedlichen Ergebnisse der Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten, Normalverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten in der Entwicklung der Liniensteckbriefe (Teil D, ab Seite 14) nicht zu einer Differenzierung der Taktung führt und lediglich i.d.R. eine generelle Taktung von 60 Minuten aufgeführt ist. Zudem soll erläutert werden, warum in der Kategorie Linienfunktion nicht die bedeutende und auswirkungsreiche Funktion eines Schulbusverkehrs mit aufgenommen wurde. Bereits im NVP 2015 wurde analysiert und in den Abbildungen 55 und 56 zeitliche Bereiche dargestellt, dass zu bestimmten Zeiten und unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs auf Haupt- und Nebenachsen "mehr als ein Stundentakt" erforderlich ist.	Taktverdichtungen werden durch zusätzliche Linien sichergestellt. Eine entsprechende Formulierung wird in das Kapitel aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.55	Stadt Taunusstein	Seite 139, 6.3.2. Bedienungshäufigkeit, Tabelle 18 und 2. Absatz: Es wird sich gewünscht, im Teil D in den Liniensteckbriefen sowie im Zielnetz Erläuterungen hinsichtlich zugehöriger Netzebene (Hauptnetz, Nebennetz, Ergänzungsnetz) zu ergänzen. Durch die fehlende Kennzeichnung ist der oben aufgeführte Ansatz nicht nachvollziehbar. Auffällig ist nur, dass i.d.R. alle Lokalbusse eine Taktung von 60 Minuten aufweisen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.56	Stadt Taunusstein	Seite 140, 6.3.3. Platzangebot 1. und 2. Absatz: Hinsichtlich der Ausweitung des Platzangebotes wird eine Erläuterung gewünscht, inwiefern nicht ein nicht ausreichendes Platzangebot kontinuierlich festgestellt und dokumentiert werden soll, damit auf Grundlage dessen Änderungen vorgenommen werden können. Bei welchen Linien wurde dies im Zielnetz 2030 bereits berücksichtigt?	Aufgrund fehlender Zählzeiten kann die konkrete Fahrzeugauslastung im Status Quo nicht bestimmt werden. Stattdessen werden die bestehenden Linien im Zusammenhang mit der mikroskopischen Mobilitätssimulation bewertet und die Ergebnisse als Grundlage für die Zielnetzkonzeption verwendet.	Kenntnisnahme
17.57	Stadt Taunusstein	Seite 141, 6.3.4. Störungen im Betriebsablauf, 1. Absatz "Einrichtung eines Ersatzverkehrs": Es wird eine Erläuterung gewünscht, an welcher Stelle diesbezüglich Lösungsansätze vor dem Hintergrund der möglichen Kapazitäten der Busunternehmen in Anbetracht des jetzt schon bestehenden Fahrmangels geliefert werden	Die konkrete Umsetzung ist Teil der betrieblichen Planung sowie des Vergabeverfahrens durch die RTV sowie die beauftragten Verkehrsunternehmen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.58	Stadt Taunusstein	Seite 141, 6.3.4. Störungen im Betriebsablauf, 2. Absatz "Informationsangebote": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung, an welcher Stelle diesbezüglich Lösungsansätze im NVP geliefert werden.	Zusätzliche Aussagen dazu werden in Kapitel 6.6.7 ergänzt.	Anregung wird gefolgt

17.59	Stadt Taunusstein	Seite 141, 6.3.5. Zuverlässigkeit und Qualität: Es wird eine ergänzenden Analyse zur Zuverlässigkeit und Qualität in Teil A gewünscht. Auf deren Grundlage sollte dann in der Zielsetzung aufgeführt werden, wie und von wem die Daten zukünftig erfasst und analysiert werden. Zusätzlich sollte ein Ziel an Verspätungen aufgeführt werden. Die Zuverlässigkeit und Qualitätssicherung (z.B. auch die Ist-genaue-Informationsweiterleitungen über die App bei Verspätungen) im ÖPNV sollte mit an höchster Stelle stehen, da dies die Grundlage ist, dass Menschen ihr Beförderungsverhalten vom MIV weg hin zum ÖPNV verändern werden.	Zur Bestimmung der Zuverlässigkeit stehen der RTV Daten aus dem ITCS-System zur Verfügung, die situativ ausgewertet werden. Auf Anfrage können den kreisangehörigen Kommunen Daten oder Auswertungen durch die RTV zur Verfügung gestellt werden. Eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan ist nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.60	Stadt Taunusstein	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 3. Absatz "Zur Einschätzung ... (Qualitätsstufe D-F): Es wird um eine ausführliche Erläuterung, in welcher Form diese Erkenntnis in der Zielsetzung Berücksichtigung findet, gebeten. Die durchgeführte Analyse weist auf, dass die Qualitätsstufe C und besser bisher nur in einem ganz kleinen Teilbereich besteht. Wie genau sollen hier Verbesserungen erreicht werden?	Dies ist im benannten Kapitel hinreichend erläutert. Das Zielnetz sieht Verbesserungen insbesondere durch die Vermeidung von Stich- und Schleifenfahrten sowie durch zusätzliche direkte Linienwege vor.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.61	Stadt Taunusstein	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 4. Absatz: Die Stadt Taunusstein bittet darum, zu definieren und tabellarisch im Text sowie im Zielnetz 2030 ersichtlich aufzuführen, welche Linien unter die Hauptrelationen fallen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.62	Stadt Taunusstein	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 4. Absatz "Für Bedarfsverkehre ist zu beachten, dass diese [...] unterschiedliche Reisezeiten [...] vor diesem Hintergrund ist ein Erreichen der Qualitätsstufe C [...] lediglich für ein Teil der Fahrten [...] zu erzielen": Es wird um eine genaue Erläuterung dieser Aussage gebeten. Aus Sicht der Stadt Taunusstein gibt es kein besseres ÖPNV-Angebot als der On-Demand-Verkehr. Im ODV können Umwegezeiten im System festgelegt werden. Des Weiteren sind durch virtuelle Haltestellen die Fußwegebeziehungen bzw. -zeiten häufig viel geringer als zur herkömmlichen Haltestelle. Zudem ist die Wartezeit bis zur nächsten Fahrt i.d.R. geringer als bei der in den Steckbriefen aufgeführten Taktung von 60 Minuten.	Reisezeiten sind in Kombination mit den Wartezeiten auf den On-Demand-Verkehr zu verstehen. Diese können aufgrund fehlender konkreter Abfahrtszeiten schlechter vorausgeplant werden. Hinsichtlich der Fahrzeit selbst ist eine Einhaltung der Qualitätsstufe C mit einem RZV unter 2,1 anzustreben. Der Textabschnitt wird entsprechend geschärft.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.63	Stadt Taunusstein	Seite 143, 6.4.2. Beförderungsschwerpunkt/Beschleunigung "Verzicht auf Busbuchten": Erfahrungen beim Haltestellenausbau in Taunusstein können die aufgeführten Aussagen nicht unterstützen. Gerade an Bundes- und Landesstraßen werden häufig von Seiten des Straßenbaulasträgers Hessen Mobil, aufgrund des Verkehrsaufkommens, Busbuchten gefordert, welche aufgrund eines begrenzten Straßenraumes nur schwierig umsetzbar sind. Fahrplanrandhaltestellen werden häufig nicht akzeptiert. Vor diesem Hintergrund wird um eine Erläuterung gebeten, wie dieses Hindernis in der Aufstellung des Zielnetzes 2030 und den neu zu errichtenden Haltestellen Berücksichtigung gefunden hat.	Das Kapitel enthält grundsätzliche Empfehlungen. Die Haltestellenform Busbucht sollte beim barrierefreien Ausbau die Ausnahme sein ("diese auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren"). Damit werden wiederum die Vorgaben erst erreicht, die Hessen Mobil als Straßenbaulasträger an die Barrierefreiheit von Haltestellen stellt und die auch der RMV in seinen Empfehlungen festhält. Jede Haltestelle erfordert eine individuelle Lösung. Daher sind gemeinsam zwischen der Stadt Taunusstein, Hessen Mobil, der RTV und ggf. dem Kreis an Bundes- und Landesstraßen je Haltestelle die Erfordernisse, Hemmnisse und besten Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren und abzuwägen. Im Vordergrund stehen dabei die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit und - aus Sicht der ÖPNV-Planung - die betrieblich effektive und zügige Abwicklung des Fahrgastwechsels und die auf ein Mindestmaß reduzierte Haltezeit. In der Regel sind daher Fahrplanrandhaltestellen, passive Busbuchten, Haltestellentaschen oder Busbuchten mit der erforderlichen Entwicklungslänge bzw. Haltestellennasen umzusetzen. Siehe hierzu auch in Kap. 6.5.1, S. 147f.. Busbuchten sind nicht unzulässig, es besteht allerdings die Erfordernis einer Begründung, dass Alternativen nicht möglich sind.	Kenntnisnahme
17.64	Stadt Taunusstein	Seite 143, 6.4.3. Direktheit und Anschlüsse 1. Absatz: Es wird darum gebeten, die Aussage anhand des umgesetzten Zielnetz und den Liniensteckbriefen zu erläutern, damit die Erreichung des Zieles nachvollzogen werden kann.	Die Erreichung des Ziels einer höheren Direktheit kann in der Wirkungsanalyse zur Verbindungsqualität nachvollzogen werden. Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine Wirkungsbetrachtung kann erst nach Fahrplanerstellung durch die RTV im Realisierungsprozess durchgeführt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.65	Stadt Taunusstein	Seite 143, 6.4.3. Direkt und Anschlüsse, 2. Absatz: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung, wie zukünftig die angesprochenen "kurzen Korrespondenzen zwischen den ÖPNV-Linien" zur Qualitätssicherung ausgeführt werden sollen.	Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine betriebliche Feinplanung wird durch die RTV im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung übernommen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.66	Stadt Taunusstein	Seite 143, 6.4.3. Direktheit und Anschlüsse, Tabelle 19 + 1. Absatz - Vermeidung Qualitätsstufen E und F: Es wird um eine Erläuterung in den Zielen und oder im Zielnetz bzw. Liniensteckbriefen gebeten, wie dieses gesetzte Ziel erfolgreich umgesetzt wurde.	Die Erreichung des Ziels einer höheren Direktheit kann in der Wirkungsanalyse zur Verbindungsqualität nachvollzogen werden. Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine Wirkungsbetrachtung kann erst nach Fahrplanerstellung durch die RTV im Realisierungsprozess durchgeführt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.67	Stadt Taunusstein	Seite 144/145, 6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln: Es wird darum gebeten zu erläutern, warum die hier aufgeführten Punkte in einer Haltestellenübersicht als Empfehlung aufgeführt wurden bzw. mit der Bitte um Ergänzung.	Eine Darstellung von zentralen Verknüpfungspunkten im Netz wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.68	Stadt Taunusstein	Seite 146, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, 3. Absatz: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum bezüglich des angestrebten barrierefreien Haltestellenausbaus keine Priorisierung wie in Wiesbaden (siehe Teil D "Anhang") stattgefunden hat. Hierbei sollte die Thematik aufgenommen werden und Lösungen angeboten werden, dass in Bereichen mit zu geringem verfügbaren Straßenraum keine Förderung vom Land stattfindet. Hier sollte der NVP kostengünstige Ausbaumöglichkeiten anbieten, die zumindest einen gewissen Anteil an Barrierefreiheit bieten. Dies könnte anhand von begründbaren abweichenden Anforderungen, ähnlich einer Kategorisierung wie in Wiesbaden stattfinden. Zusätzlich sollte hier die Taktung und die Anzahl der Ein-/Aussteiger mit einfließen. Ein weiterer Ansatz könnte sein, dass der On-Demand-Verkehr die Barrierefreiheit in Form von speziellen Fahrzeugen liefert und als Zubringer zu nächstgelegenen ausgebauten Haltestellen herstellt.	Die bestehende Priorisierungsübersicht zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.69	Stadt Taunusstein	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung Punkt 3 "Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung": Die Stadt Taunusstein wünscht sich die Aufnahme von Beispielen in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.70	Stadt Taunusstein	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, Punkt 4 "Akustische Informationen, Abdeckung über Smartphone-Apps": Die Stadt Taunusstein wünscht sich die Aufnahme von Beispielen in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.71	Stadt Taunusstein	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, letzter Absatz, Punkt 1: Die Stadt Taunusstein wünscht sich die Aufnahme eines bemaßten Beispiels in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.72	Stadt Taunusstein	Seite 148, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, 3. Absatz "Etablierung einer zentralen Koordination": Die Stadt Taunusstein regt eine erneute Prüfung der Aussage an. Unterhalt und Pflege liegt beim jeweiligen Straßenbaulasträger. Bitte den Turnus der regelmäßigen Reinigung mit in der noch zu erstellenden Haltestellenkategorisierung aufführen. Die Kosten sind mit zu beachten. Wer übernimmt diese?	Der Absatz wird ergänzt. Das Ziel einer übergeordneten Koordination bleibt weiterhin erstrebenswert, ohne dass die Zuständigkeiten der Straßenbaulasträger begrenzt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.73	Stadt Taunusstein	Seite 149, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung: Es wird darum gebeten, eine Übersicht der Haltestellen je Kommune zu erstellen, aus der hervorgeht, in welche Kategorie die jeweilige Haltestelle hinsichtlich Ein- und Aussteigenden einzuordnen ist. Zudem bitte erläutern auf welchen Zeitraum sich diese Zahl bezieht.	Haltestellenbezogene Zählraten liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZS, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchzuführen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.74	Stadt Taunusstein	Seite 150/151 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, Tabelle 20: Es wird eine genauere Definition gewünscht, welcher Ansprechpartner (RTV, Busunternehmen, Beschwerdestelle, ...) hier hinterlegt werden soll. Der Platzbedarf für die Aushänge sollte nochmals auf Notwendigkeit im Hinblick auf die Verwendung von Apps überprüft werden.	Die Tabelle wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.75	Stadt Taunusstein	Seite 151, 6.5.1 Haltestellen und deren Ausstattung / Sonderregelungen für flexible Bedienformen: Die 3,5 jährige Erfahrung der Stadt Taunusstein zeigt, dass die Notwendigkeit einer Kennzeichnung der Haltestelle nicht notwendig ist, da dies in der App genauestens angezeigt wird und bei der Telefonbestellung die Haltestelle mit einer genauen Adressbezeichnung hinterlegt ist. Dieser Punkt ist nicht umsetzbar und führt zu unnötigen Kosten.	Eine Kennzeichnung der Haltestellen in On-Demand-Korridor- und Sektorbetrieben ist zu empfehlen. Das Vorgehen beim EMIL Taunusstein und Idstein kann abweichen. Eine entsprechende Ergänzung der Textpassage wird vorgenommen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.76	Stadt Taunusstein	Seite 151, 6.5.2 Fahrzeuge: Es wird darum gebeten, eine Übersichtstabelle im Teil D über den derzeitigen Stand und die Auswirkungen des angesprochenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz aufgrund der erheblichen finanziellen Auswirkungen auf den zukünftigen Betrieb zu ergänzen. Zudem wird darum gebeten, die derzeitigen Erfahrungen über den Einsatz von Elektrobussen in Flächenlandkreisen sowie mögliche Alternativen z.B. von umweltgerechten Treibstoffen (E100) in einen Kostenvergleich mit aufzunehmen.	Die Aussagen des Nahverkehrsplans hinsichtlich der Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG werden angepasst. Eine konkrete Ausweisung finanzieller Wirkungen kann nur auf Grundlage betrieblicher Planung im Vorfeld der Vergabe einzelner Linienbündel getroffen werden. Dies erfolgt im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess. Der Nahverkehrsplan empfiehlt hier eine vertiefende Studie zum Themenkomplex.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.77	Stadt Taunusstein	Seite 152 6.5.2. Fahrzeuge Technische Fahrzeugeigenschaften "Türen müssen für Haltestellen mit Kasseler Sonderbord in einer Höhe von 22 cm geeignet sein": Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum trotzdem dann beim Ausbau der Bushaltestellen ein Versprung auf eine Bordhöhe von 16 cm gefordert wird.	Dies ist im Zusammenhang mit Bestandsfahrzeugen, für die das Anforderungsprofil keine Gültigkeit hat, sowie im Bezug auf eine geradlinige Anfahrbarkeit von Haltestellen zu verstehen.	Kenntnisnahme
17.78	Stadt Taunusstein	Seite 153, 6.5.2. Fahrzeuge Software: Es wird darum gebeten zu erläutern, ob und welche Alternativen es bezüglich der Bordrechner z.B. Tablet mit App, ähnlich der Ausstattung im On-Demand Verkehr, ggf. sogar bessere und flexiblere Möglichkeiten bietet z.B. beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen, welche diese Ausstattung in der Regel durch den flexiblen Einsatz nicht haben und somit keine Daten liefern können.	Die Formulierungen werden entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.79	Stadt Taunusstein	Seite 155/156 6.6.1 Servicequalität/ Fahrtenorganisation: Es wird um eine Erläuterung gebeten, in welcher Art (z.B. Newsletter, Integration in die RMV Go App) und wer die Qualitätssicherung der festgelegten Servicequalität, in welchen Abständen überprüft bzw. ggf. auch rügt. Dies ist ein wichtiger Punkt, damit die Zuverlässigkeit steigt.	Zuständig für die Qualitätssicherung sind die Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit der RTV. Eine entsprechende Aussage findet sich in Kapitel 6.7.	Anregung wird gefolgt
17.80	Stadt Taunusstein	Seite 156 6.6.2 Servicequalität/ Instandhaltung der Fahrzeuge: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung, welche Bestandteile ein Betriebshof haben soll, damit der übergeordnete Punkt Instandhaltung der Fahrzeuge im Sinne der Servicequalität gewährleistet ist.	Die Regelung erfolgt in den Vergabeunterlagen für die jeweiligen Linienbündel und übersteigt den Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
17.81	Stadt Taunusstein	Seite 156 6.6.4 Servicequalität/Sauberkeit : Es wird angefragt darzulegen, wer die Sauberkeit kontrolliert. Außerdem wird gebeten, in die Kostenkalkulation eine Beispielrechnung aufzunehmen, wie hoch die Kosten pro Jahr/pro Haltestelle inkl. Wartehalle sind und welcher Reinigungssturnus angestrebt wird.	Für Reinigung und Instandhaltung der Wartehallen und sonstiger Ausstattung ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Die Zuständigkeit der RTV beschränkt sich auf Mast, Schild und Fahrplankasten. Konkrete Kostensätze hierzu liegen nicht vor. Die verfügbaren Informationen werden im Nahverkehrsplan ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.82	Stadt Taunusstein	Seite 157 6.6.5 Servicequalität/Personal: Es wird um eine Darlegung gebeten, wie realistisch diese Forderungen aufgrund des jetzt schon bestehenden Fahrermangels sind und wer die Einhaltung dieser Forderungen überprüft bzw. welche Konsequenzen eine Nichteinhaltung mit sich trägt.	Die Regelung erfolgt in den Vergabeunterlagen für die jeweiligen Linienbündel und übersteigt den Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
17.83	Stadt Taunusstein	Seite 158 6.6.5 Servicequalität/Personal: Es wird darum gebeten, im Übersichtsplan Zielnetz 2030 darzustellen, wo die geforderte Nutzung von Toiletten vorliegt bzw. an welchen Stellen eine Warteposition für Busse überhaupt vorliegt bzw. vorliegen sollten. Zudem bitte ein Kostenansatz zur Verfügungstellung von WC in der Kostenkalkulation mit aufführen.	Die betriebliche Feinplanung erfolgt im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung durch die RTV.	Anregung wird nicht gefolgt
17.84	Stadt Taunusstein	Seite 158, 6.6.5 Servicequalität/Vertrieb "Der Rhein-Main-Verkehrsverbund betreibt barrierefreie [...] Zur Beratung ist ausreichend Personal vorzuhalten": Es wird um eine Empfehlung für die erforderlichen Öffnungszeiten gebeten, damit ausreichend Personal einkalkuliert werden kann.	Die erforderlichen Öffnungszeiten werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.85	Stadt Taunusstein	Seite 158, 6.6.6 Servicequalität/Vertrieb: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Empfehlung hinsichtlich einer kundenorientierten Bearbeitungs- und Kommunikationsdarstellung. In dieser Darstellung sollten die Kommunikationswege und von wem der Kunde eine Antwort bekommt, aufgenommen werden. Dies dient zur Qualitätssicherung und Zufriedenheit des Kunden.	Die angefragten Angaben sind Teil der betrieblichen Steuerung und übersteigen die Regelungsinhalte eines Nahverkehrsplans. In der Regel gelten die Vorgaben des RMV. Dies wird nachrichtlich ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.86	Stadt Taunusstein	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation, "telefonische Buchbarkeit flexible Bedienformen": Es gilt zu erläutern, ob für jedes neue Bediengebiet eine telefonische Buchbarkeit mit anschließender Evaluation innerhalb von drei Jahren notwendig ist. Es sollte hierbei beachtet werden, dass Erfahrungen und Evaluationen aus anderen Bediengebieten dazu führen können, dass dieser Zeitraum nicht mehr benötigt wird.	Flexible Bedienformen übernehmen insbesondere auf den definierten Korridoren und Sektoren eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Daher sollten auch analoge Buchungswege präventiv angeboten werden.	Anregung wird nicht gefolgt
17.87	Stadt Taunusstein	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Bereitstellung von Fahrplanheften und Echtzeitdatenlieferung": Die hier aufgeführte Art der Information in Form der Bereitstellung von Fahrplanheften ist bereits jetzt zum Fahrplanwechsel 2024 aufgehoben worden. Zudem bitte erläutern, durch welche Maßnahmen die bis dato nur mäßig vorliegende Echtzeitdatenlieferung der Busse verbessert werden soll.	Es wird lediglich eine elektronische Bereitstellung von Fahrplänen festgeschrieben, diese ist auch beizubehalten. Entsprechende Standards zur Bereitstellung von Echtzeit-Daten werden im Anforderungsprofil ergänzt.	Anregung wird gefolgt

17.88	Stadt Taunusstein	Seite 159 6.6.6 Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen (z.B. über die Datenbank des RMV) und Fahrzeugen (siehe auch Kapitel 6.5.2)": Es wird um eine ergänzende Kennzeichnung der bereits barrierefreien Haltestellen im Zielnetz 2030 gebeten.	Der Nahverkehrsplan wird um eine entsprechende Haltestellenliste ergänzt, welche auf das NVP-Zielnetz übertragbar ist.	Anregung wird gefolgt
17.89	Stadt Taunusstein	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Informationen sind grundsätzlich über das Zwei-Sinne-Prinzip...": Es wird um eine Prüfung weiterer Möglichkeiten z.B. Ansagen an der Haltestelle über QR-Code und eine mögliche Ergänzung dieser Möglichkeiten gebeten.	Die Textpassage wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.90	Stadt Taunusstein	Seite 162, 6.6.6 Qualitätsmanagement "Fortlaufendes Monitoring": Die Stadt Taunusstein bittet um eine ergänzende Erläuterung, wie oft (täglich) und durch wen das Monitoring durchgeführt werden soll. In welcher Form wurde das seit einigen Jahren angesprochene Qualitätsmanagement durchgeführt und welche Erkenntnisse bzw. Veränderungen wurden hierdurch bisherig erlangt? Die Ergebnisse sollten in Teil A unter Punkt 4.6 Servicequalität ergänzt werden. Zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit und Verlässlichkeit ist es von erheblicher Bedeutung, dass ein aktives Qualitätsmanagement bzw. eine tägliche Qualitätssicherung stattfindet und somit das Fehlverhalten unverzüglich gerügt und abgestellt werden kann.	Eine ergänzende Erläuterung wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.91	Stadt Taunusstein	Seite 162, 6.6.6 Qualitätsmanagement "Fortlaufendes Monitoring": Die Stadt Taunusstein bittet um die Aufnahme folgender Punkte im Qualitätssicherungssystem: > Anweisung, Schulung und Überprüfung eines spaltfreien Anfahrens (max. 5 cm) der Busse an die Bushaltestellen, damit ein barrierefreier Einstieg gewährleistet ist. - Überprüfung der im Bus verbauten technischen Einheiten (visuell und akustische Informationsgeber (Haltestellenanzeige, akustische Wiedergabe der Haltestelle), Funktionalität der Stop-Tasten inkl. akustisches Signal) - Prozess zur Überprüfung des Haltestellenaushangs bzw. Aktualisierung - Erarbeitung eines Informationsweiterleitungsprozesses bei aktuellen Änderungen, explizit bei Bausausfällen. Es wird ferner um die Ausarbeitung eines Qualitätssicherungsplanes aus dem eine mehrmalig wiederkehrende Überprüfung/Jahr der oben aufgeführten Punkte ausgewiesen ist.	Die genannten Punkte werden bereits ausgeführt und dementsprechend in den Nahverkehrsplan übernommen. Ein entsprechender Qualitätssicherungsplan ist auf Grundlage der Anforderungen aus dem Nahverkehrsplan zu erstellen. Dies geschieht im Anschluss an den Nahverkehrsplanungsprozess.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.92	Stadt Taunusstein	Seite 163, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, "einheitliches Vorgehen für beide Planungsräume": Es wird um eine ausführliche Erläuterung gebeten, warum dieser Ansatz gewählt wurde, obwohl sich die Voraussetzungen der beiden Gebiete (Stadt und ländliches Gebiet mit sehr kleinen Ortsteilen) sehr unterscheiden.	Ein einheitliches Vorgehen bezieht sich lediglich auf den methodischen Ansatz in der Netzentwicklung, um Stadt-Umland-Verbindungen einheitlich entwickeln zu können. Dabei werden in Abhängigkeit der Mobilitätsbedarfe unterschiedliche Qualitätsstandards im städtischen und im regionalen Verkehr angelegt.	Kenntnisnahme
17.93	Stadt Taunusstein	Seite 163, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, Abbildung 80: Es wird darum gebeten, den in Abbildung 80 aufgeführten 1. Punkt "Daten" als weiteren Unterpunkt (7.1. a) zu ergänzen. In diesem Punkt bitte alle ermittelten Daten aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Kommunen einzeln aufzuführen, damit die Bedürfnisse der Nutzer innerhalb und außerhalb der Kommune und das sich daraus aufbauende Zielkonzept 2030 gut nachvollziehen lässt.	Ergänzende Darstellungen aus der Mobilitätssimulation werden im Anhang bereitgestellt. Aufgrund der Vielzahl berücksichtigter Wege werden vertiefende Analysen nicht in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.94	Stadt Taunusstein	Seite 164, 7.1. Achsenkonzept: Es wird darum gebeten, die beschriebenen und ermittelten Netzknoten in einer Gesamtübersicht sowie eine je Kommune in Teil D zu ergänzen.	Eine tabellarische Darstellung der Netzknoten gegenüber einer kartografischen Darstellung ermöglicht keinen informativen Mehrwert. Auf eine entsprechende Darstellung wird verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt

17.95	Stadt Taunusstein	Seite 165, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, Abbildung 81: Es wird darum gebeten, die Ergebnisse der relationsbezogenen Nachfragedaten aus der Mobilitätssimulation auf Ebene der Kommunen einzuarbeiten. Das in Abbildung 81 aufgeführte Achsennetz weist lediglich Achsen zwischen Kommunen und Städten auf. Es wird zudem um die Ergänzung der Wege innerhalb der Kommunen gebeten bzw. zu benachbarten Kommunen hinsichtlich der Anliegen Einkauf, Arztbesuche gebeten. Es wird zusätzlich darum gebeten, diese Erkenntnisse mit in das Achsenkonzept aufzunehmen und in einem Flächennetz, welches mit einem On-Demand-Verkehr erschlossen werden kann.	Ergänzende Darstellungen aus der Mobilitätssimulation werden im Anhang bereitgestellt. Aufgrund der Vielzahl berücksichtigter Wege werden vertiefende Analysen nicht in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.96	Stadt Taunusstein	Seite 165, 7.1 Achsenkonzept / Abbildung 81: Es wird um die Ergänzung einer Legende zu den verwendeten Liniendarstellungen und Punkten gebeten.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen und eine Legende zur Darstellung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.97	Stadt Taunusstein	Seite 166, 7.1. Achsenkonzept / Umlegung des Achsennetzes: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Überarbeitung, Ergänzung bzw. Differenzierung des Textabschnitts, da die im Rufbus- bzw. On-Demand-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge eine höhere Flexibilität ausweisen und somit kombiniert zu einer besseren Erschließung führen können. Es wird sich zudem danach erkundigt, warum die Umsteigemöglichkeiten bei überschneidenden Flächegebieten zur schnelleren Bewältigung von Wegen im On-Demand-Verkehr nicht analysiert wurden.	Der Textabschnitt enthält bereits die genannten Informationen zur Flexibilität des Bedarfsverkehrs. Umsteigemöglichkeiten bei überschneidenden Flächegebieten werden im Rahmen der Angebotskonzeption berücksichtigt. Das Achsenkonzept stellt lediglich eine übergeordnete Planungsgrundlage dar. Nicht alle Umsteigepunkte sind dargestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.98	Stadt Taunusstein	Seite 167, 7.1. Achsenkonzept / Abbildung 82: Es wird darum gebeten, die in der Abbildung dargestellte flächenhafte Erschließung genauer und gesondert zu erläutern, wie diese ermittelt wurde und warum in vielen Teilbereichen des Kreises keine flächenhafte Erschließung von Nöten ist.	Der Abschnitt wird entsprechend ergänzt. Eine flächenhafte Erschließung ist dort nötig, wo sich im Linienverkehr keine ausreichende Bündelungswirkung erzielen lässt. Aus gutachterlicher Sicht ist eine linienhafte Erschließung, wo möglich, vorzuziehen, um Kosten zu reduzieren und Verlässlichkeiten zu schaffen.	Kenntnisnahme
17.99	Stadt Taunusstein	Seite 167, 7.2 Linienkonzept - Produktkategorien: Es wird darum gebeten, die Linien gemäß der gewählten Produktkategorien im Zielnetz 2030 zu kennzeichnen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.100	Stadt Taunusstein	Seite 167, 7.2 Linienkonzept / Tabelle 22: Es wird darum gebeten, die im Zielnetz angedeuteten On-Demand-Korridore "Zentraltaunus" und "Wispertaunus" zu ergänzen und den Unterschied zum flächendeckenden On-Demand-Verkehr klar herauszustellen.	Die Beschreibungen der Korridorverkehre werden erweitert und spezifiziert.	Anregung wird gefolgt
17.101	Stadt Taunusstein	Seite 167, 7.2 Linienkonzept / Tabelle 22: Die Stadt Taunusstein bittet darum, die aufgeführte Produktkategorie Schulbus im Zielnetz 2030 mit der angesprochenen Zuordnung von Siedlungsgebieten darzustellen. Es wird sich zudem danach erkundigt, warum diese kostenintensive Produktkategorie nicht mit in die Analyse sowie die Ausarbeitung des Zielkonzeptes 2030 eingeflossen sind. Dies soll explizit unter Beachtung des Ziels eines "zeit- fahrzeug- und personaleffizienten Betriebs" beantwortet werden. Zudem bittet die Stadt Taunusstein um eine Auflistung, welche Schulen, zu welcher Schulstunde aus welchem Siedlungsgebiet angegliedert werden soll.	Schulbusverkehre werden in den Nahverkehrsplan ergänzt. Ergebnisse einer gesonderten Untersuchung zum Schülerverkehr werden integriert.	Anregung wird gefolgt
17.102	Stadt Taunusstein	Seite 169/170, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK / Linienbezeichnungen und Farbkonzept: Die Stadt Taunusstein bittet um die Ergänzung von Beispielen zur Erläuterung und einer Legende im Zielnetz.	Auf die Bereitstellung von Beispielen wird verzichtet. Dazu wird auf den Teil B des Nahverkehrsplans mit entsprechenden tiefgreifenden Aussagen verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.103	Stadt Taunusstein	Seite 171, 7.2.3. Regional- und Expressbus: Die Stadt Taunusstein schlägt vor, die Aussage, dass der angestrebte Stundentakt die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw verbessert, durch Studien zu untermauern.	Diese Aussage wird nicht getroffen. Regional- und Expressbusse sind durch direkte Linienführungen konkurrenzfähig zum Pkw. Um die Verlässlichkeit zu erhöhen, werden durchgehende Stundentakte angestrebt.	Anregung wird nicht gefolgt
17.104	Stadt Taunusstein	Seite 171, 7.2.3. Regional- und Expressbus: Die Stadt Taunusstein bittet um Erläuterung wie der generelle angedachte Stundentakt zu den vom Kreistag am 29.06.2021 beschlossenen Mobilitätskonzept und dem Kreistagsbeschluss vom 21.09.2021 (TOP III. 16 DS X/1528) Mobilität mit der Ausschreibung lokaler Busverkehrsleistungen ab Dezember 2022 in den Bereichen Nie dernhausen, Idstein, Aar/Hühnerkirche und Rheingau) in Einklang gebracht wird und möchte hiermit um Überarbeitung des Konzeptes bzw. Taktverdichtung in den HVZ bitten.	Der Nahverkehrsplan beschreibt die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung und kann durch ergänzende Konzepte und Beschlüsse ergänzt werden. Das Mobilitätskonzept gibt unter Kap. 6.4.2 (Maßnahme ÖPNV-1) grundsätzlich einen T60 vor, welcher im Rahmen der letzten Ausschreibung im Jahr 2022 bereits umgesetzt wird. Er schlägt eine Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt während der HVZ auf einzelnen Linien vor, welcher zumindest in Teilen bereits umgesetzt wird (z.B. Linie 172). Die taktverdichtungen sind im Rahmen der Zielnetzplanungen berücksichtigt.	Kenntnisnahme

17.105	Stadt Taunusstein	Seite 171, 7.2.3. Regional- und Expressbus "Aufgrund der Zuständigkeit des RMV für diese Linien sind diese lediglich als Empfehlung zu verstehen": Die Stadt Taunusstein erbittet eine Darstellung, wie eine Empfehlung und damit eine nicht beschlossene Umsetzung in ein Zielnetz 2030, welches mit dem Rest des Netzes in Zusammenhang steht, mit aufgenommen werden kann. Wie soll dies "übergangsweise" dargestellt werden und wie wird dies finanziell berücksichtigt?	Für die Linien des RMV ist der aktuelle Fahrplanumfang in der Berechnung berücksichtigt. Zudem werden geplante Anpassungen des Angebots auf den RMV-Linien bereits berücksichtigt. Für die Berücksichtigung der Betriebsleistungen und notwendiger Einsparungen werden nur Angebote in RTV-Verantwortung betrachtet. Sofern Angebotsausweitungen auf regionalen Verbindungen sichergestellt werden sollen, besteht ggf. die Notwendigkeit, ergänzende Leistungen durch die RTV zu beauftragen und zu finanzieren.	Kenntnisnahme
17.106	Stadt Taunusstein	Seite 172, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Rheingau: Es wird um eine Erläuterung gebeten, wie dieses Linienbündel am Wochenende zur Unterstützung der Pendlerströme ausgestaltet werden soll und welche Beziehungen zu P+R Parkplätzen außerhalb des Rheingaus besteht.	Es ist nicht mit einer erhöhten Anzahl Pendelnder am Wochenende gerechnet. Die Bedeutung von P+R-Plätzen außerhalb des Rheingaus ist für den Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises als untergeordnet zu betrachten.	Anregung wird nicht gefolgt
17.107	Stadt Taunusstein	Seite 173, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Bäderstraße: Die Stadt Taunusstein bittet um die Erläuterung des Bedarfs gemäß der mikroskopischen Bedarfsanalyse, dass eine schnellere Anbindung an den Hauptbahnhof und nicht in andere Stadtteile Wiesbadens bestehen soll. Es wird sich erkundigt, um wie viel Minuten sich die Reisezeit zum Bahnhof reduziert.	Ziel ist eine differenzierte Bedienung verschiedener Zielorte in Wiesbaden. Insbesondere die schnellen regionalen Verbindungen des genannten Linienbündels sollen eine Zubringerfunktion zur Schiene garantieren. Durch unterschiedliche Produktkategorien soll sichergestellt werden, dass verschiedene Zielorte in Wiesbaden (Bahnhof, Innenstadt, Stadtteile) erreicht werden.	Kenntnisnahme
17.108	Stadt Taunusstein	Seite 174, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Wiesbaden West: Es wird sich danach erkundigt, wie die Reaktivierung der Aartalbahn in der Ausarbeitung des Linienkonzeptes in Wiesbaden berücksichtigt wurde. Nach Aussagen der RTV sollte die Haltestelle "Sportplatz" in Taunusstein-Bleidenstadt nicht barrierefrei ausgebaut werden, weil diese zukünftig nicht mehr angefahren werden sollte. Aus diesem Grund wird um die Anbindung der barrierefrei ausgebauten Haltestelle Gymnasium Bleidenstadt gebeten. Zudem wird um eine Darstellung gebeten, wie sich die angesprochenen Reisezeiten verändern und welche Gesamtreisezeit von Limburg bis Wiesbaden anfällt. Des Weiteren bitten wir um Erläuterung, ob der Entfall von Haltestellen in Hahn-Nord gleichwertig kompensiert wird gegenüber der bisherigen Linie 245.	Die Reaktivierung der Aartalbahn ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden berücksichtigt. Der Fokus liegt dabei auf den ebenfalls in diesem Plan aufgeführten Anpassungen regionaler und lokaler Busverkehre von Wiesbaden über Taunusstein nach Bad Schwalbach. Anpassungen des Stadtbusangebots in Wiesbaden sind nicht vorgesehen. Die Haltestelle Gymnasium Bleidenstadt wird im Schülerverkehr weiterhin bedient. Priorisierungen zum barrierefreien Ausbau liegen in diesem Zusammenhang im Aufgabenbereich der Stadt Taunusstein. Eine Veränderung der Reisezeitverhältnisse ist in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine genauere Einordnung konkreter Reisezeiten ist mit der im Anschluss an den Nahverkehrsplan vorgesehenen betrieblichen Feinplanung durch die RTV möglich. Ein Entfall von Haltestellen in Hahn-Nord ist nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme
17.109	Stadt Taunusstein	Seite 175, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Wiesbaden Nord: Die zum Entfall vorgesehene Linie bietet den Bewohnern von Neuhoof Nord den direkten Anschluss nach Wiesbaden. Daher wird sich eine Erläuterung gewünscht, wie der Anschluss nach Wiesbaden ohne erhebliche Reisezeitverluste und risikobehaftete Umsteigebeziehungen weiterhin gewährleistet wird.	Eine Erschließung ist über die Haltestelle Neuhoof Mitte und die Linie 269 bzw. X72 gewährleistet. Zu beachten ist, dass ein Entfall der Linie 271 erst mit Realisierung der Aartalbahn vorgesehen ist.	Kenntnisnahme
17.110	Stadt Taunusstein	Seite 181/182, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Taunusstein: Der im Zielnetz ausgewiesene Linienweg der Linie 242 führt wie bisher über die Straße zum Schwimmbad mit der Haltestelle Schwimmbad entlang. Gemäß dem Liniensteckbrief soll zukünftig ein Solobus zum Einsatz kommen. Die Stadt Taunusstein bittet um eine gemeinsame Prüfung, bevor dieses Konzept zur Umsetzung kommen kann. Vorerst wird zu dieser Planung von Seiten der Stadt keine Freigabe erteilt. Die Stadt wünscht zudem eine Erläuterung, warum im Zielkonzept die Haltestelle Schwimmbad enthalten ist und im Liniensteckbrief zur 246 nicht.	Die Frage kann inhaltlich nicht zugeordnet werden. Eine Haltestelle mit dem Namen Schwimmbad existiert auf Taunussteiner Stadtgebiet nicht. Sofern die Haltestelle Hahn Freibad gemeint ist, wird der Bezug zur Linie 246, welche einem anderen Linienweg folgt.	Anregung wird nicht gefolgt
17.111	Stadt Taunusstein	Seite 181/182, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Taunusstein: Die bisherige Linie 242 erfüllte bis dato zum überwiegenden Teil eine innerstädtische Erschließungsfunktion zu den großen Einkaufsmärkten, zum ZOB sowie zum Mühlfeldzentrum. Der direkte Anschluss des größten Stadtteil Taunussteins zum Mühlfeldzentrum wird nicht mehr gegeben sein. Die Stadt bittet daher zu erläutern, wie weiterhin ein guter Zugang zum Mühlfeldzentrum gewährleistet werden kann.	Im Zielnetz sind zum Anschluss an das Mühlfeldzentrum Verbindungen aus allen Stadtteilen zu den umliegenden Haltestellen vorgesehen. Zudem erfolgt eine Erschließung aus dem gesamten Stadtgebiet mit dem Angebot EMIL.	Kenntnisnahme
17.112	Stadt Taunusstein	Seite 181/182, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Taunusstein: Die Stadt Taunusstein erkundigt sich nach der Grundlage der mikroskopischen Bedarfsanalyse, die zu der Linienführung der Linie 246 führte. Zudem wird sich danach erkundigt, wie viele Fahrzeuge auf der Linie aufgrund des verlängerten Linienweges und der angesetzten Stundentaktung gegenüber der bisherigen Linie 242 angesetzt werden und wie hoch die Reisezeitverhältnisse gegenüber dem MIV von Taunusstein nach Bad Camberg ist.	Die Linienführungen der Linien 242 und 246 wurden zur Stärkung der Vernetzung von Taunusstein und den umliegenden Gemeinden sowie Siedlungsbereichen konzipiert. Vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Relationen innerhalb der Stadt durch den EMIL abgedeckt werden können, können die Linien 242 und 246 Aufgaben in der Vernetzung mit umliegenden Kommunen und Ortsteilen in Ost-West-Richtung (Linie 242) sowie Nord-Süd-Richtung (Linie 246) erfüllen. Der Fahrzeugbedarf wird im Rahmen der Fahrplanerstellung durch die RTV ermittelt. Nach Abschluss betrieblicher Prüfungen können Linienwege im Nachgang des Prozesses der Nahverkehrsplanung verändert	Kenntnisnahme

17.113	Stadt Taunusstein	Seite 181/182, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Taunusstein: Es wird sich danach erkundigt, was die Besonderheit "Aartalbahn Vorlaufbetrieb im 30-Minuten-Takt" im Liniensteckbrief der Linie 249 bedeutet. Welcher Bedarf wurde hier konkret ermittelt von Hahn-Nord nach Wiesbaden Dotzheim bzw. an die HSK zu kommen?	Die Linie 249 wird auf Grundlage zahlreicher Rückmeldungen im Rahmen der Beteiligung konzipiert. Ziel ist es, die Relation Hahn <> WI-Klarenthal <> WI-Dotzheim, welche die Aartalbahn zukünftig abdecken soll, bereits vor der Reaktivierung als Teil des ÖPNV-Gesamtnetzes zu etablieren.	Kenntnisnahme
17.114	Stadt Taunusstein	Seite 184/185, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Kreisquerverbindung: Die Stadt Taunusstein bittet um Mitteilung der zusätzlich erforderlichen Buskapazitäten bei der Linie 240, damit bei gleichbleibender Taktung der verlängerte Linienweg abgebildet werden kann.	Der Fahrzeugbedarf wird im Rahmen der Fahrplanerstellung durch die RTV ermittelt. Nach Abschluss betrieblicher Prüfungen können Linienwege im Nachgang des Prozesses der Nahverkehrsplanung verändert werden.	Anregung wird nicht gefolgt
17.115	Stadt Taunusstein	Seite 186, 7.3 On-Demand-Konzept, bestehende Bedienggebiete, 1. Absatz: Es wird angeregt, die hier aufgeführte Aussage "Im restlichen Bedienggebiet dienen die bestehenden Bushaltestellen als Haltestellen für den On-Demand-Service" auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Es wird sich zudem gewünscht, den Begriff Parallelfahrverbot in Verbindung mit einem On-Demand-Service zu erläutern. Aus Sicht der Stadt Taunusstein liegt ein Parallelfahrverbot nur dann vor, wenn die beiden Verkehre zur gleichen Zeit, den gleichen Fahrtwunsch abbilden können.	Die genannte Aussage bezieht sich auf den EMIL Idstein. Ein Parallelfahrverbot liegt vor, wenn auf einer (zumindest teilweise) durch Linienverkehre abgedeckten Fahrtrelation in einem fest definierten Zeitraum vor und nach Abfahrt des Linienverkehrs keine Fahrt im On-Demand-Verkehr gebucht werden kann. Eine Kurzerläuterung wird in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.116	Stadt Taunusstein	Seite 186, 7.3 On-Demand-Konzept, bestehende Bedienggebiete, 2. Absatz: Eine Ausweitung bzw. Überlappung der beiden On-Demand-Gebiete EM IL Taunusstein und EMIL Idstein wird grundsätzlich begrüßt. In diesem Zusammenhang bittet die Stadt Taunusstein um die Klärung folgender Anliegen: > Angabe des zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen (siehe Seite 191) > Warum ist diese Bedienggebietserweiterung im Zielnetz 2030 nicht aufgeführt? > Eine Ausweitung der EMIL-Bedienggebiete bietet aus Sicht der Stadt auch Anschlüsse an andere überregionale Linien. Dies wäre ein weiteres Indiz dafür, dass es sich bei dem On-Demand-Verkehr nicht um ein lokal zugeordnetes ÖPNV-Produkt handelt. Welche Gründe sprechen aus Sicht des RTV bzw. des Kreises gegen eine Zuordnung der EMIL-Verkehre zur lokalen Organisation (S. 244-245, Tabelle 47)?	Im Kapitel 7.3 ist fälschlicherweise von einer Ausweitung des Bedienggebiets für den EMIL Taunusstein die Rede. Die entsprechende Textpassage wird korrigiert.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.117	Stadt Taunusstein	Seite 188, 7.3 On-Demand-Konzept / Bestehende On-Demand-Bedienggebiete, Abbildung 98: Es wird darauf hingewiesen, dass die Abbildung des On-Demand-Konzeptes Taunusstein fehlt.	Das bestehende EMIL-Bedienggebiet ist auf Abbildung 97 dargestellt. Da keine Anpassung erfolgt, ist keine zusätzliche Darstellung des Bedienggebiets vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.118	Stadt Taunusstein	Seite 188/189, 7.3. On-Demand-Konzept / Korridor Bad Schwalbach - Idstein und Lorch - Bad Schwalbach: Es wird um eine Erläuterung gebeten, ob es schon Systeme bzw. Apps gibt, die diese Art von On-Demand-Korridoren (Abbildung 99 & 100) abdecken können. Wenn vorhanden, wird die Aufführung von Beispielen gewünscht. Welcher Vorteil entsteht hierbei gegenüber einem flächendeckenden Betrieb?	Entsprechende Beispiele bestehen bereits und werden ergänzt. Die zentralen Vorteile von Korridor- oder Sektorbetrieben liegen in einer höheren Systemeffizienz und der Anschlusssicherung an Knotenpunkten. Durch die Definition eines Grobfahrplans steigt die Verlässlichkeit für die Fahrgäste.	Anregung wird gefolgt
17.119	Stadt Taunusstein	Seite 190, 7.3. On-Demand-Konzept / Berücksichtigung von Bündelungs-Optionen: Die Stadt Taunusstein bittet um die Definition der "Aufgaben der Daseinsvorsorge".	Daseinsvorsorge ist in diesem Zusammenhang als Sicherung alternativer Mobilitätsoptionen zum Pkw zu verstehen. Der On-Demand-Verkehr hat die Aufgabe, Mobilität abseits des Autos zu ermöglichen, wenn ein klassischer Linienverkehr nicht wirtschaftlich durchführbar ist.	Kenntnisnahme
17.120	Stadt Taunusstein	Seite 190, 7.3. On-Demand-Konzept / Zusammenfassung: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum die Vorschläge zum On Demand Verkehr im Zielnetz nur auf konzeptioneller Ebene erfolgen konnte.	Die Aufgabe des Nahverkehrsplans liegt hier in der Definition eines ausreichenden Verkehrsangebots. Der On-Demand-Verkehr ist dabei als Teil des ÖPNV-Gesamtnetzes zu verstehen. Eine betriebliche Feinplanung erfolgt dabei analog zum Linienverkehr nicht.	Kenntnisnahme
17.121	Stadt Taunusstein	Seite 193, 7.4.1. Haltestellen / Neue Haltestellen: Es wird um die Erläuterung folgender Inhalte dieses Absatzes gebeten: > "zeitnaher Ausbau" > Was soll nach den 3 Jahren auf welchen vorliegenden Basisdaten evaluiert werden? > Wo ist eine Auflistung der neuen Haltestellen zu finden? Sie sind lediglich im Zielnetz gelb markiert ohne Unterscheidung zwischen Namen und Neubau. > Wurde vorab über die Möglichkeit mit dem jeweiligen Straßenbausträgern unter anderem die Ausbaumöglichkeit geklärt? Die Stadt Taunusstein wünscht sich eine sehr enge Abstimmung mit der Stadtverwaltung und dem jeweiligen Ortsbeirat bei der Errichtung neuer Haltestellen.	Die Textpassagen zur Barrierefreiheit wird umfassend überarbeitet. Eine Auflistung der neuen Haltestellen findet sich bereits im Anhang des Nahverkehrsplans. Die Möglichkeit zum barrierefreien Ausbau von neuen Haltestellen sind im Anschluss an den Nahverkehrsplan mit den Straßenbausträgern zu prüfen. In diesem Zusammenhang soll auch eine konkrete Festlegung der Haltestellenpositionen erfolgen, sodass ein Ausbau ermöglicht wird.	Anregung wird teilweise gefolgt

17.122	Stadt Taunusstein	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Abbildung 103: Es wird darum gebeten, die Inhalte der Abbildung mit Haltestellenbezeichnung im Anhang zu ergänzen.	Eine entsprechende Tabelle ist im Anhang integriert. Von einer zusätzlichen Kartendarstellung mit Beschriftung wird abgesehen. Eine Zuordnung ist durch den Liniennetzplan gegeben.	Anregung wird nicht gefolgt
17.123	Stadt Taunusstein	Seite 194, 7.4.1 Haltestellen / Ersatzhaltestellen: Die Stadt Taunusstein bittet um die Streichung des folgenden Satzes: "Wird die Haltestelleninfrastruktur mehr als 6 Monate benötigt, ist das Provisorium so zu ertüchtigen, dass eine der zu ersetzenden Haltestelle gleichrangige Qualität geboten werden kann". Eine grundlegende Sanierung dauert häufig mehrere Jahre und diese Umsetzung z.B. das Aufstellen einer provisorischen Warthalle sowie der Austausch von Borden führt zu erheblichen Mehrkosten. Zudem werden ähnliche Situationen bei der Erstellung neuer Haltestellen bis zu 3 Jahren geduldet.	Eine Streichung des genannten Satzes wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.124	Stadt Taunusstein	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Entfallende Haltestellen: Es wird darum gebeten, einen genauen Verweis mit Seitenangabe zu der Liste mit entfallenden Haltestellen im Anhang (Teil D) zu ergänzen. Die Stadt Taunusstein kritisiert, dass diese Liste derzeit nicht zu finden ist.	Ein entsprechender Verweis zur Tabelle "Entfallende Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis" wird integriert.	Anregung wird gefolgt
17.125	Stadt Taunusstein	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Lage im Raum: Es wird um eine Erläuterung des Zusammenhangs zwischen den Aussagen "Die Haltestellen im Bedienungsgebiet [...] müssen nach dem Stand dieses Nahverkehrsplans [...] barrierefrei ausgebaut werden", und "Grundsätzlich [...] zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen", (vgl. Seite 146, 3. Absatz) gebeten. Zudem wird um eine Ergänzung der Kosten des Ausbaus der Bushaltestellen je Kommune anhand der vorgenommenen Ausstattungsmerkmale in Abhängigkeit der Anzahl der Aus- und Einsteiger gewünscht.	Zwischen den dargestellten Sätzen ist kein Widerspruch ermittelbar. Das Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit ist erforderlich, der barrierefreie Ausbau kann nur unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen erfolgen. Grobe Kostenschätzungen sind im Organisations- und Finanzierungskonzept dargelegt. Eine konkrete Kostenschätzung im Einzelfall ist durch den jeweiligen Straßenbaulastträger vorzunehmen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.126	Stadt Taunusstein	Seite 195, 7.4.1. Haltestellen / Orientierung - Aufbau Haltestellenmast mit Haltestellenschild: Die Stadt Taunusstein bittet um Erläuterung, ob durch diese Maßnahme zusätzliche Halteverbote aufgebaut werden müssen, um das Abfahren der Busse zu gewährleisten oder das Haltestellenschild sinnvoller im hinteren Bereich am Einstiegsfeld angebracht werden sollte.	Das Einstiegsfeld befindet sich nach gutachterlicher Auffassung im vorderen Bereich der Haltestelle. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung geschärft.	Anregung wird gefolgt
17.127	Stadt Taunusstein	Seite 196, 7.4.1. Haltestellen / Ausstattung "Alle Anlagen im Bestand sind [...] ohne Änderung beizubehalten": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erklärung, ob diese Aussage so verstanden werden kann, das bestehende Bushaltestellen ohne Änderung bzw. Ausbau bestehen bleiben können?"	Der Satz wird ergänzt: Alle Anlagen im Bestand, die über die jeweilige Ausstattungsstufe hinausgehen, sind grundsätzlich ohne Änderung beizubehalten.	Anregung wird gefolgt
17.128	Stadt Taunusstein	Seite 197, 7.4.1. Haltestellen / Abbildung 104: Es wird darauf hingewiesen, dass die Bewertungsgrundlage Ein/Aussteigerzahlen in der Abbildung fehlen mit der Bitte um Ergänzung. Es besteht keine Möglichkeit die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Taunusstein abzuschätzen.	Haltestellenbezogene Zählraten liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZS, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchführen zu lassen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.129	Stadt Taunusstein	Seite 197, 7.4.1. Haltestellen / Namensgebung: Es wird darum gebeten, die Zuständigkeit der LNO zu ergänzen.	Die Ergänzung wird aufgenommen. Die Benennung von Haltestellen erfolgt jedoch in der Regel in Abstimmung mit den Kommunen.	Anregung wird gefolgt
17.130	Stadt Taunusstein	Seite 198, 7.4.1. Haltestellen / Haltestellenmanagement: Es wird darum gebeten, die Zuständigkeit der LNO zu ergänzen, finanzielle Auswirkungen hinsichtlich der Anzahl der Haltestellen mit aufzuführen und die Frist zur Beseitigung von Vandalismusschäden zu erhöhen. Vandalismusschäden können aufgrund von Kapazitäts- Finanz- und Herstellungsentpässe teilweise nicht innerhalb von 14 Tagen behoben werden.	Die Zuständigkeit der LNO beschränkt sich auf Mast, Schild und Fahrplankasten. Eine Aussage zu finanziellen Auswirkungen von Warthallen oder anderen Ausstattungsmerkmalen kann dementsprechend nicht getroffen werden. Die Beseitigung von Vandalismusschäden unterliegt ebenfalls der genannten Aufteilung der Zuständigkeiten.	Anregung wird nicht gefolgt
17.131	Stadt Taunusstein	Seite 198, 7.4.2. Barrierefreiheit, Absatz 1: Die Stadt Taunusstein bittet für die Haushaltsansätze um die Ergänzung der finanziellen Auswirkungen je Kommune im NVP. Zudem wird gewünscht, die dem RTK vorliegende Ausarbeitung zum priorisierten Umbau seiner Haltestellen mit in die fehlende Haltestellenübersicht einzuarbeiten.	Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger benannt sowie Kostensätze für einzelne Infrastrukturmaßnahmen aufgeführt. Eine Aufgliederung der Kosten je Kommune ist nicht vorgesehen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.132	Stadt Taunusstein	Seite 198, 7.4.2. Barrierefreiheit, Absatz 2 "Arm- und Rückenlehne": Aufgrund der bisherigen Ausführung der Sitzplätze ohne Armlehne, bittet die Stadt Taunusstein um die Streichung dieser Forderung, um unnötige Ausgaben vermeiden zu können.	Die Ausstattung von Sitzmöglichkeiten mit Armlehnen wird als optionales Merkmal gekennzeichnet.	Anregung wird gefolgt

17.133	Stadt Taunusstein	Seite 199, 7.4.3. Busbeschleunigung / " Verzicht auf Busbuchten": Erfahrungen der Stadt Taunusstein zeigen, das Busbuchten gerade an vielbefahrenen Bundes- und Landesstraßen von Seiten Hessen Mobil gefordert werden. Eine Klärung dieser Thematik mit dem Straßenverkehrslastträger und Ergänzung der dazugehörigen Grundlagen im NVP wird sich seitens der Stadt Taunusstein gewünscht.		Kenntnisnahme
17.134	Stadt Taunusstein	Seite 200, 7.4.3. Busbeschleunigung / Lichtsignalanlagen: Es wird darum gebeten, eine Analyse der Ist-Situation (Einbau der Geräte in Bussen der RTK) in der Ausarbeitung Teil A sowie die finanziellen Auswirkungen zu ergänzen.	Derzeit wird die beschriebene Technik im Lokalbusverkehr nicht eingesetzt. Geplant ist ein Modellversuch mit Wiesbaden auf der Linie 270 sobald von Seiten der RTV neue Bordrechner verbaut sind. Zu den Fahrzeugen, die auf Regionalbuslinien des RMV verkehren, liegen keine Daten vor.	Anregung wird nicht gefolgt
17.135	Stadt Taunusstein	Seite 200, 7.4.4. Elektrifizierung und alternative Antriebe: Die Stadt Taunusstein bittet darum, die Zuständigkeit der RTV sowie die finanziellen Auswirkungen zu ergänzen.	Die Ergänzung wird aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.136	Stadt Taunusstein	Seite 202, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität "Schwachstelle des ÖPNV": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erklärung, ob und inwieweit der On-Demand-Verkehr dazu dienen kann diese Schwachstelle auszugleichen.	Grundsätzlich kann ein On-Demand-Verkehr diese Schwäche in vielen Fällen ausgleichen, allerdings unter einem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand. Zur Steigerung der Effizienz des gesamten Mobilitätssystems ist eine Kombination des ÖPNV mit aktiven Mobilitätsformen zielführender als ein On-Demand-Verkehr.	Kenntnisnahme
17.137	Stadt Taunusstein	Seite 202, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Fußverkehr: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erklärung, ob und inwieweit der On-Demand-Verkehr dazu dienen kann, die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen zu verbessern.	Der On-Demand-Verkehr kann zu einer Verdichtung des Haltestellennetzes beitragen und damit die Fußwegedistanzen zu Haltestellen senken. Zu berücksichtigen ist das Zugangshemmnis der Buchung sowie eine geringe Affinität zu Umstiegen bei vielen Fahrgästen, sodass ggf. bewusst weitere Wege zu einer Haltestelle des Linienverkehrs in Kauf genommen werden.	Kenntnisnahme
17.138	Stadt Taunusstein	Seite 203, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Radverkehr: Es wird darum gebeten, die Grundlage (Übersicht Anzahl der Ein- und Aussteiger je Haltestelle) sowie die finanziellen Auswirkungen zur Errichtung von verschließbaren Fahrradböden sowie Leih-Pedelec-Angeboten zu ergänzen.	Haltestellenbezogene Zählraten liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZS, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchführen zu lassen. Die finanziellen Auswirkungen werden in der Investitionsübersicht ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.139	Stadt Taunusstein	Seite 204, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / MIV P+R Anlagen: Die Stadt Taunusstein bittet darum die Maßnahmen, die diesbezüglich in Wiesbaden zur Unterstützung der Pendlerströme in den ÖPNV aufgenommen wurden, zu ergänzen.	Die in der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehenen Maßnahmen sind in Teil B einsehbar. Da diese keines politischen Beschlusses des Rheingau-Taunus-Kreises bedürfen, ist eine Aufnahme in Teil C nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.140	Stadt Taunusstein	Seite 205, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Mobilstationen: Die Stadt Taunusstein erkundigt sich nach dem Platzbedarf von Mobilstationen. Die Informationen sollten anhand von Beispielen im NVP ergänzt werden.	Das Themenfeld der Inter- und Multimodalität wird im Nahverkehrsplan für eine vertiefende Untersuchung vorbereitet. Diese ist nicht Teil der Nahverkehrsplanung.	Anregung wird nicht gefolgt
17.141	Stadt Taunusstein	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Taunusstein bittet um die Ergänzung einer Übersicht, in der die aufgeführten Maßnahmen tabellarisch unter der jeweiligen Nummer und kurzen Erläuterung der Inhalte aufgeführt sind, damit Wechselwirkungen besser erkennbar sind.	Die Tabellendarstellung wird überarbeitet. Es wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Maßnahmen an anderen Stellen des Nahverkehrsplans erläutert werden. Anstelle von Wiederholungen werden Verweise vorgezogen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.142	Stadt Taunusstein	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Es wird sich danach erkundigt, warum bei der Maßnahme A1 nicht die Maßnahmen I1 (Beispiel: X70 Im Obergrund) und A2, das direkt von der Umsetzung der Maßnahme A1 beeinflusst wird, unter den potenziellen Wechselwirkungen aufgeführt werden. Aus Sicht der Stadt gilt, dass sich der Wegfall einer Maßnahme in der Maßnahmengruppe A auf die Ausgestaltung der anderen Maßnahmen und somit des Zielnetzes auswirkt.	Die entsprechenden Wechselwirkungen werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.143	Stadt Taunusstein	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Taunusstein stellt zusätzliche Auswirkungen der Maßnahme A3 auf die Maßnahmen B2, I1, B5, O3, V1 fest.	Die entsprechenden Wechselwirkungen werden geprüft und zum Teil ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.144	Stadt Taunusstein	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Taunusstein wünscht sich eine genauere Erläuterung ggf. mit Verweis auf das jeweilige Kapitel für die Maßnahme A4.	Ein Verweis auf das Kapitel 7.2.3 bzw. 7.2.4 wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.145	Stadt Taunusstein	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Taunusstein wünscht sich eine genauere Erläuterung ggf. mit Verweis auf das jeweilige Kapitel für die Maßnahme A7.	Eine Grafik zur Definition der Anschlussknoten wird ergänzt und auf diese verwiesen.	Anregung wird gefolgt

17.146	Stadt Taunusstein	Seite 210, 8.2. Priorisierung / letzter Absatz: Aufgrund der finanziellen Auswirkungen sollten die infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen auch priorisiert und zeitlich eingeordnet werden, sodass diese in die Haushaltsplanungen der Stadt Taunusstein einfließen können. Zusätzlich ist somit eine klare Vorgehensweise ersichtlich.	Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind den Linien und Linienabschnitten in den Liniensteckbriefen zugeordnet. Die Priorisierung entspricht der Angabe für den jeweiligen Linienabschnitt. Eine Konkretisierung von Prioritäten und Umsetzungszeiträumen wird im Rahmen des überarbeiteten Organisations- und Finanzierungskonzepts bereitgestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.147	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, 1. Absatz: Es wird um eine Definition der Formulierung "begrenzte Finanzierungsoptionen" gebeten. Generell ist hierbei anzumerken, dass auch wenn der Entfall einer ganzen Buslinie und deren Ersetzung durch On-Demand-Angebote die wirtschaftlich sinnvollste Lösung sein sollte, in Betracht gezogen werden muss, dass die Beförderung von Schülern grundsätzlich ein permanentes, öffentliches Interesse ist, und dass die Bestellung und Organisation des On-Demand-Verkehrs während der Schulbeginn- und Schulende-Zeiten a) einen nicht unbeachtlichen organisatorischen Aufwand mit sich bringt, den man weder der Bus-Zentrale noch den Kindern / Eltern zumuten sollte und b) von vielen Schulkindern / Eltern gleichzeitig aber unkoordiniert vorgenommen würde, so dass bei ausgedünntem Fahrzeugbestand der pünktliche Schulbesuch nicht mehr in jedem Fall sichergestellt wäre und/oder sich durch die unkoordinierte Beauftragung unter Umständen ineffiziente (= unwirtschaftliche) Nebeneffekte ergeben könnten.	Der Themenkomplex des Schülerverkehrs wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Grundsätzlich ist kein Entfall von Schülerfahrten im Linienverkehr vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
17.148	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Erfüllung der im Anforderungsprofil entwickelten Qualitätsstandards hinsichtlich der Erschließungs-, Bedienungs und Verbindungsqualität": Es wird darum gebeten, den gewählten Ansatz auf Grundlage des Ziels § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen genau zu erläutern, wie dieses Ziel auf Grundlage der angesprochenen Reduktion erreicht werden soll.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme
17.149	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Sicherstellung einer Mobilitätsgarantie im Kreisgebiet, mindestens in der Haupt- und Normalverkehrszeit": Die Stadt Taunusstein bittet darum, den gewählten Ansatz auf Grundlage der bisher erarbeiteten Inhalte in Verbindung mit § 14 Abs. 4 (1., 2. und 6.) ÖPNVG zu erläutern.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden. Die Angebotsentwicklung erfolgt weiterhin vor dem Hintergrund der in der Bestandsaufnahme dargestellten Mobilitätsbedarfe mit dem Ziel, möglichst viele der ermittelten Bedarfe unter begrenzter Ressourcenverfügbarkeit zu bedienen.	Kenntnisnahme
17.150	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Kombiniertes ÖPNV-Angebot aus einem Kernnetz im Linienbetrieb sowie 22 Bediengebieten für Bedarfsverkehrsangebote": Es wird um die Ergänzung der angesprochenen 22 Bediengebiete und den angestrebten Betrieb gebeten.	Das Kapitel wird grundlegend überarbeitet. Eine Darstellung und Erläuterung der Bedienungsformen und Gebiete wird aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.151	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Keine Berücksichtigung der im Anforderungsprofil entwickelten Qualitätsstandards hinsichtlich der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung des gewählten Absatzes hinsichtlich § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme
17.152	Stadt Taunusstein	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "keine gesonderte Berücksichtigung des Themas Mobilitätsgarantie": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Erläuterung des gewählten Absatzes hinsichtlich § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme
17.153	Stadt Taunusstein	Seite 212, 8.3. Szenarien, Tabelle 27, 2. Absatz "Mittelfristig wird angestrebt, diese Linien in das Regionalbusnetz des RMV zu überführen": Die Stadt Taunusstein erkundigt sich, auf welcher gesetzlichen Grundlage dies umgesetzt werden soll?	Dies ist als Prüfauftrag an den RMV übermittelt worden. Eine Auseinandersetzung mit den Anregungen des Rheingau-Taunus-Kreises erfolgt im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für den RMV.	Kenntnisnahme

17.154	Stadt Taunusstein	Seite 214-215 bis 8.4.8. Szenarien und Wirkungsanalyse / 8.3. Szenarien Tabelle 27, Abb. 108: Die hier aufgeführten Ansätze sind nicht Bestandteil der Tabelle 26 "Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen" bzw. entsprechen nicht den Inhalten des Entwurfs und den Ansätzen des § 14 Abs. 4 ÖPNVG. Es wird daher empfohlen, hierzu einen gesonderten Kreistagsbeschluss zu fassen, bzw. eine grundsätzliche Überarbeitung des Entwurfs. Zudem wird darum im Falle einer Überarbeitung darum gebeten, die in ihrer Funktionalität sehr intransparent beschriebenen, aufgeführten On-Demand-Korridore in Taunusstein ausführlich in der angedachten Umsetzung zu beschreiben und in einem gesonderten Zielnetz "NVP-Reduktionsnetz" darzustellen.	Das Kapitel wird grundlegend überarbeitet. Eine Darstellung und Erläuterung der Bedienungsformen und Gebiete wird aufgenommen. Die im Nahverkehrsplan dargestellte Systematik zur Priorisierung von linienbezogenen Maßnahmen geht bereits über die in hessischen Nahverkehrsplänen übliche Bearbeitungstiefe hinaus. Den in diesem Zusammenhang getroffenen Aussagen wird entgegengetreten.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.155	Stadt Taunusstein	Seite 215, 8.4.1. Entwicklung der Fahrplankilometer / Zielnetz: Es wird um eine Aufführung der Berechnungsgrundlagen im Anhang gebeten.	Die Berechnungsgrundlagen werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt. Von einer Darstellung im Nahverkehrsplan ist abzusehen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.156	Stadt Taunusstein	Seite 216/217, 8.4.1. Entwicklung der Fahrplankilometer / Zielnetz: Die Stadt Taunusstein wünscht einen Austausch der Kategorie "On-Demand" gegen "Bedarfsverkehre" sowie zur besseren Nachvollziehbarkeit die Ergänzung der beiden unterschiedlichen Ansätze eines Bedarfsverkehrs "Flächenverkehre" und "Linienverkehre" in der Tabelle.	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
17.157	Stadt Taunusstein	Anmerkung zum Ansatz Unterteilung in Basis- und Reduktionsnetz: Die hier aufgeführten Ansätze (Basisnetz/Reduktionsnetz) sind nicht Bestandteil der Tabelle 26 "Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen" bzw. entsprechen nicht den Inhalten des Entwurfs und den Ansätzen des § 14 Abs. 4 ÖPNVG. Es wird daher empfohlen, hierzu einen gesonderten Kreistagsbeschluss zu fassen, bzw. eine grundsätzliche Überarbeitung des Entwurfs.	Die Netzstufen des Basis- und Reduktionsnetzes sind als Vorstufen des Zielnetzes zu verstehen, die um Maßnahmen verschiedener Prioritätsstufen reduziert wurden. Dies wird noch einmal explizit in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
17.158	Stadt Taunusstein	Seite 222, 8.4.2. Entwicklung des Fahrzeugbedarfs / Zielnetz: Es wird um eine Aufführung der Berechnungsgrundlagen im Anhang gebeten.	Die Berechnungsgrundlagen werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt. Von einer Darstellung im Nahverkehrsplan ist abzusehen.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.159	Stadt Taunusstein	Seite 222, 8.4.2. Entwicklung des Fahrzeugbedarfs / Schülerverkehrskonzept: Die Stadt Taunusstein erkundigt sich danach, warum das Schülerverkehrskonzept separat erarbeitet wurde. Aufgrund der fehlenden Einsicht ist keine Nachvollziehbarkeit der gelieferten Daten gegeben.	Der Nahverkehrsplan wird hinsichtlich des Schülerverkehrs grundlegend überarbeitet. Die Ergebnisse des Schülerverkehrskonzepts werden integriert.	Anregung wird gefolgt
17.160	Stadt Taunusstein	Seite 223/24, 8.5. Kostenschätzung und Investitionen, 2. Absatz und Tabelle 41: Zur besseren Berücksichtigung der Kosten wünscht sich die Stadt Taunusstein eine Ergänzung der Zuständigkeiten (RMV/RTV/Bund/Land/Kreis/Kommune) in der Tabelle.	Die Zuständigkeiten werden in der Tabellendarstellung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.161	Stadt Taunusstein	Seite 225, 8.6. Quantitative Wirkungsanalyse: Die Stadt Taunusstein bittet darum, die hinterlegte "mikroskopische Mobilitätssimulation" ersichtlich im Anhang aufzuführen.	Die Methodik der mikroskopischen Mobilitätssimulation ist in Kapitel 3.1.4 umfassend dargestellt. Eine weitere Konkretisierung ist nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
17.162	Stadt Taunusstein	Seite 225, 8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage / Zielnetz: Es wird um eine ersichtliche Aufführung der Wegearbeiten (z.B. Wege bis 5 km, bis 10 km, ...) gebeten, damit der Zusammenhang zu einem bedarfsgerechten Ausbau (X-Buslinie, lokale Buslinie oder On-Demand-Verkehre) hergestellt werden kann.	Von einer Aufnahme der Wegearbeiten wird abgesehen. Diese übersteigen die Regelungsinhalte des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
17.163	Stadt Taunusstein	Seite 225/226, 8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage / Abbildung 110/111: Es wird darum gebeten, die Aussage zur dargestellten prozentualen Verschiebung der Analyse vom Fußverkehr in den ÖPNV auf ihre Richtigkeit zu überprüfen und eine Erläuterung zu ergänzen. Zusätzlich wird sich eine Nennung der Maßnahmen, die im Zielnetz dazu führen, gewünscht.	Eine Erläuterung mit einer Zuordnung zu potenziell ursächlichen Maßnahmen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
17.164	Stadt Taunusstein	Seite 231, 8.6.2. Entwicklung der Erschließungsqualität / Abbildung 116: Die Stadt Taunusstein bittet um die Darstellung der berechneten Entwicklung der Erschließungsqualität je Kommune sowie um eine Erläuterung anhand von Beispielrechnungen.	Die Entwicklung der Erschließungsqualität je Kommune wird im Anhang dargestellt. Von einer Beispielrechnung wird abgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt

17.165	Stadt Taunusstein	Seite 237, 8.6.3. Entwicklung der Verbindungsqualität / Reisezeiten und Reisezeitvergleiche im Zielnetz 1. Absatz "Damit konnte das Ziel einer Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht werden": Die Stadt Taunusstein bittet um eine Überprüfung der Aussage in Hinblick auf eine Widersprüchlichkeit in Verbindung mit der Aussage auf Seite 142 "Ein Wert von unter 2,1 zeigt [...] gerade noch konkurrenzfähig". Bei einem ungünstigen Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F). Im Rheingau-Taunus-Kreis wird ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf allen Hauptrelationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Hinsichtlich dieser Aussagen bitte überprüfen und ggf. ändern.	Der Anteil von Wegen mit einem Reisezeitverhältnis unter 2,1 konnte gesteigert werden, dadurch wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Pkw erhöht.	Kenntnisnahme
17.166	Stadt Taunusstein	Seite 240, 8.6.4. Zusammenfassung quantitative Wirkungsanalyse: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Überprüfung der Aussage in Hinblick auf eine Widersprüchlichkeit in Verbindung mit der Aussage auf Seite 142 "Ein Wert von unter 2,1 zeigt [...] gerade noch konkurrenzfähig". Bei einem ungünstigen Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F). Im Rheingau-Taunus-Kreis wird ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf allen Hauptrelationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Hinsichtlich dieser Aussagen bitte überprüfen und ggf. ändern.	Der Anteil von Wegen mit einem Reisezeitverhältnis unter 2,1 konnte gesteigert werden, dadurch wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Pkw erhöht.	Kenntnisnahme
17.167	Stadt Taunusstein	Seite 240, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung von Anforderungen an die Barrierefreiheit "Bei der Infrastruktur tragen insbesondere die Inhalte des Anforderungsprofils zu den Haltestellen, sowie die bestehende Priorisierung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen dazu bei, dass der Zugang zum ÖPNV möglichst ohne Hindernisse erfolgen kann." Aufgrund der fehlenden Haltestellenkategorisierung inkl. der Einarbeitung der Anzahl der Ein-/Aussteiger kann der Aussage von Seiten der Stadt Taunusstein nur unter der Ergänzung der fehlenden Unterlagen zugestimmt werden.	Die Ausbaupriorisierung wird ergänzt und die Inhalte zum Themenschwerpunkt Barrierefreiheit entsprechend erweitert.	Anregung wird gefolgt
17.168	Stadt Taunusstein	Seite 240, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung von Anforderungen an die Barrierefreiheit, 2. Absatz: Aufgrund der fehlenden Legende (siehe Linienplan Wiesbaden) im Zielnetz 2030 kann der Aussage von Seiten der Stadt Taunusstein nur unter der Ergänzung der Überarbeitung der Darstellung zugestimmt werden.		Kenntnisnahme
17.169	Stadt Taunusstein	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung der Anforderungen an eine gendergerechte Mobilität, 2. Absatz: Die angesprochenen komplexen Wegekettens und Tangentialverbindungen werden aus Sicht der Stadt Taunusstein zu einem Großteil von Seiten des On-Demand Verkehrs abgedeckt, aus diesem Grunde wünscht sich die Stadt Taunusstein für die Zukunft wieder eine höhere Beteiligung seitens des Landes bzw. des RMV und des Kreises.		Kenntnisnahme
17.170	Stadt Taunusstein	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Gewerbe- und Industriestandorten: Der Aussage, dass sich "entscheidende Verbesserungen [...] für die Gewerbestandorte [...] ebenso für die Bereiche Im Maisel und Auf dem kleinen Feld in Taunusstein" ergeben, kann nur bedingt zugestimmt werden, da der angestrebte Stundentakt ein Anfang ist, aber nur teilweise je nach Anzahl der Umstiege, keine Alternative zum MIV darstellt. Leider kann zusätzlich der Bedarf nicht nachvollzogen werden, da die Ergebnisse der mehrfach angesprochenen mikroskopischen Bedarfsanalyse nicht einsehbar sind und somit auch keine Aussage getroffen werden kann, ob mit dem Zielnetz der Bedarf der Taunussteiner Bürger zufriedenstellend gedeckt ist.		Kenntnisnahme

17.171	Stadt Taunusstein	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Gewerbe- und Industriestandorten: Der Aussage, dass ein "einfacher und zeiteffizienter Umstieg zwischen Bus und Bahn erreicht werden [kann]", kann von Seiten der Stadt Taunusstein nicht zugestimmt werden, da die Ausarbeitung keine genauen Zeitangaben z.B. von Umsteigebeziehungen aufweist. Zudem fehlt der Stadt Taunusstein ein erweiterter Ansatz der Quartiersbusse, welche bedarfsgerecht für den Pendlerverkehr der Taunussteiner Bürger in die unterschiedlichen Zielgebiete in Wiesbaden (z.B. Innenstadt, Äppelallee...) ausgereichtet hätte werden können.	Die betriebliche Feinplanung erfolgt im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung durch die RTV. Der Nahverkehrsplan schafft die Grundlage für systematisierte Anschlussbeziehungen.	Kenntnisnahme
17.172	Stadt Taunusstein	Seite 242, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Freizeitzielen: Der hier getroffenen Aussage kann von Seiten der Stadt Taunusstein nur bedingt zugestimmt werden, weil dieses Thema bzw. die Umsetzung nicht detailliert aufgearbeitet wurde.	Verbesserte Anschlüsse von Freizeitzielen ist im Rahmen der Linienbeschreibungen in Kapitel 7.2 erfolgt.	Kenntnisnahme
17.173	Stadt Taunusstein	Seite 243, 8.8. Organisation, Linienbündelung und Umsetzungshorizont / "kommunale Organisation" und 1. Absatz: Es wird darum gebeten, den Begriff und die damit verbundenen Zuständigkeiten genauestens zu definieren und am Zielnetz 2030 die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Taunusstein bzw. auch der anderen Kommunen darzustellen. Die Stadt Taunusstein kann diesem Ansatz nicht zustimmen, da es bereits mit der RTV eine lokale Nahverkehrsorganisation gibt, die die beschriebenen Aufgaben auch weiterhin übernehmen soll, da es sich auch bei On-Demand-Verkehren und Stadtbusverkehren um einen Bestandteil des ÖPNV handelt.	Der Nahverkehrsplan wird in diesem Zusammenhang grundlegend überarbeitet. Entsprechende Kostenaufstellungen und ein Organisationskonzept werden integriert. Der On-Demand-Verkehr in der Stadt Taunusstein ist für das Funktionieren des kreisweiten ÖPNV-Angebots im Sinne einer Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten als nicht notwendig angesehen. Sofern eine Beibehaltung des Angebots seitens der Stadt Taunusstein vorgesehen ist, ist das Angebot kommunal zu finanzieren. Die Organisation des Angebots hinsichtlich des Vergabeprozesses kann ggf. an den Kreis abgegeben werden. Nicht betroffen sind Leistungszeiträume, in denen der On-Demand-Verkehr Linienangebote ersetzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.174	Stadt Taunusstein	Seite 245, 8.8. Organisation, Linienbündelung und Umsetzungshorizont / Tabelle 47: Es wird darum gebeten, den Begriff und die damit verbundenen Zuständigkeiten genauestens zu definieren und am Zielnetz 2030 die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Taunusstein bzw. auch der anderen Kommunen darzustellen. Die Stadt Taunusstein kann diesem Ansatz nicht zustimmen, da es bereits mit der RTV eine lokale Nahverkehrsorganisation gibt, die die beschriebenen Aufgaben auch weiterhin übernehmen soll, da es sich auch bei On-Demand-Verkehren und Stadtbusverkehren um einen Bestandteil des ÖPNV handelt.	Der Nahverkehrsplan wird in diesem Zusammenhang grundlegend überarbeitet. Entsprechende Kostenaufstellungen und ein Organisationskonzept werden integriert. Der On-Demand-Verkehr in der Stadt Taunusstein ist für das Funktionieren des kreisweiten ÖPNV-Angebots im Sinne einer Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten als nicht notwendig angesehen. Sofern eine Beibehaltung des Angebots seitens der Stadt Taunusstein vorgesehen ist, ist das Angebot kommunal zu finanzieren. Die Organisation des Angebots hinsichtlich des Vergabeprozesses kann ggf. an den Kreis abgegeben werden. Nicht betroffen sind Leistungszeiträume, in denen der On-Demand-Verkehr Linienangebote ersetzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
17.175	Stadt Taunusstein	Seite 245, 9.1 Entwicklung des Schienenverkehrsangebots: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Ergänzung eines zusätzlichen Zielnetzes im "Mitfall" der Aartalbahn. Diese Ausarbeitung dient der Übersicht und des Vergleichs des jetzt aufgeführten Zielnetzes und deren Änderungen.	Das in Kapitel 7 dargestellte Zielnetz beschreibt den Mit-Fall. Aus diesem Grund sind im Prüfauftrag Maßnahmen des Ohne-Falls ergänzend dargestellt.	Kenntnisnahme
17.176	Stadt Taunusstein	Seite 245, 9.1. Entwicklung des Schienenverkehrsangebots / Hst. Taunusstein-Bleidenstadt: Die Stadt Taunusstein möchte darauf hinweisen, dass es zu dieser Haltestelle noch keine Aussagen über den genauen Standort vorliegen und somit noch keine Überprüfung auf eine Machbarkeit stattfinden konnte.		Kenntnisnahme

17.177	Stadt Taunusstein	<p>Seite 251, 9.3. Erweiterungsoption des ÖPNV-Angebots / Stärkung Kreisquerverbindung: Aus Sicht der Stadt Taunusstein schließen sich die beiden dargestellten Verkehrsarten flexible Bedarfsverkehre und feste Linienverkehre nicht gegenseitig aus. Die Erfahrungen der Stadt Taunusstein zeigen, dass die Kombination beider Verkehrsarten eine bedarfsgerechte Lösung für die Zukunft darstellt, da hiermit die Erfordernisse eines flexiblen ÖPNVs für die kurzen Wege sowie ein kommunenübergreifenden ÖPNV in Form von Linienverkehren beglichen wird. Zudem könnte ein flächendeckender übergreifender Bedarfsverkehr eine Möglichkeit bieten Einsparungen bei den Linienverkehren zu generieren, da diese in Randzeiten mit "Übergabestationen" bzw. Wechsel von Fahrzeugen zwischen Bedienebenen gewährleistet werden könnte. Zudem können durch die Kombination die Expressbusse und Lokalbusse hinsichtlich der Reisezeiten optimiert werden, wenn der On-Demand-Verkehr die Zubringerfunktion z.B. in Pendlerzeiten übernimmt. Dies wäre eine Lösung für die topographischen Verhältnisse im Taunus, zusätzlich mit den schon jetzt teilweise langen Zuwegungen zu den Haltestellen.</p> <p>Die angesprochene Einführung von Expressbussen zwischen Elltville und Idstein so wie Laufenselden und Bremthal werden von Seiten der Stadt Taunusstein sehr begrüßt, da dies zu einer Entlastung der Aarstraße führen könnte, wenn sich die Reisezeiten (ÖPNV) verglichen mit dem MIV weiter reduzieren würden. Die aufgeführten Lokalbusergänzungen und die damit verbundene Attraktivierung des ÖPNVs in Taunusstein werden von der Stadt Taunusstein sehr begrüßt.</p>	Ein paralleles Angebot von Linien- und On-Demand-Verkehren ist nicht empfehlenswert, sofern keine eindeutigen Aufgaben beider Produkte definiert und systemisch hinterlegt sind. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Evaluationsstudien im gesamten Bundesgebiet.	Kenntnisnahme
17.178	Stadt Taunusstein	<p>Seite 252/253, 9.3. Erweiterungsoption des ÖPNV-Angebots / Verdichtung des Angebots im Linienstern Wiesbaden: In diesem Zusammenhang sollten die schon aufgeführten lokalen Quartiersverbindungen mit aufgenommen werden, welche eine Sammelfunktion in Taunusstein sowie bedarfsgerechte Verbindungen in die unterschiedlichsten Quartiere Wiesbaden-Innenstadt, in den Süd-Osten (R+V, Ministerien...) sowie in den Westen (Äppelallee, Biebrich....) entwickelt, um mit kurzen Reisezeiten alternativen zum MIV bieten zu können.</p>	Eine entsprechende Textpassage zur Berücksichtigung der regionalen Quartiersbusse wird integriert.	Anregung wird gefolgt
17.179	Stadt Taunusstein	<p>Seite 254, 9.3. Erweiterungsoptionen des ÖPNV-Angebots / Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen: Aus Sicht der Stadt Taunusstein muss dieses explizit auch in Verbindung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden beibehalten bzw. im Hinblick auf die Aartalbahn und deren Anschlüsse in Wiesbaden ausgebaut werden. Diesbezüglich ist eine grenzüberschreitende Erarbeitung eines Zielnetzes im Mitfall Aartalbahn erforderlich.</p>	Das in Kapitel 7 dargestellte Zielnetz beschreibt den Mit-Fall. Aus diesem Grund sind im Prüfauftrag Maßnahmen des Ohne-Falls ergänzend dargestellt.	Kenntnisnahme
17.180	Stadt Taunusstein	<p>Seite 254, 9.3.2. On-Demand Angebot / Flexibilisierung kleinräumiger Verkehre: Die derzeitige Nutzerzahl von ca. 5.000 Fahrgästen im Monat weist auf, dass ein großer Bedarf hinsichtlich des Standort -und Zeitflexiblen im On-Demand-Verkehr besteht. Somit kann man aus Sicht der Stadt Taunusstein nur bedingt von parallelen Angeboten sprechen, da die Leistung der beiden Verkehrsarten stark differiert. Die weiteren aufgeführten Ansatzpunkte werden von Seiten der Stadt Taunusstein sehr begrüßt.</p>	Ein paralleles Angebot von Linien- und On-Demand-Verkehren ist nicht empfehlenswert, sofern keine eindeutigen Aufgaben beider Produkte definiert und systemisch hinterlegt sind. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Evaluationsstudien im gesamten Bundesgebiet.	Kenntnisnahme
17.181	Stadt Taunusstein	<p>Seite 256, 9.4. Mobilitätsmanagement: Die hier aufgeführten Punkte werden von Seiten der Stadt Taunusstein sehr begrüßt. Hinsichtlich des vorliegenden Nahverkehrsplanes wäre es wünschenswert gewesen, bereits jetzt das Schulische Mobilitätsmanagement zu analysieren und kostenoptimiert in das Zielnetz einfließen zu lassen.</p>		Kenntnisnahme
17.182	Stadt Taunusstein	<p>Teil D (Anhang): Landeshauptstadt Wiesbaden & RTK: Die Stadt Taunusstein bittet um eine Überarbeitung und Ergänzung des Anhang hinsichtlich der vorherigen Anmerkungen.</p>	s.o.	Anregung wird teilweise gefolgt
18	Stadt Rüdeshheim			
18.1	Stadt Rüdeshheim	Die Stadt Rüdeshheim befürwortet das neue Zielkonzept, da es mehr Direktverbindungen in Nachbarkommunen und eine schnellere Anbindung der Stadtteile an die wichtigen Punkte der Kernstadt bietet.		Kenntnisnahme

18.2	Stadt Rüdeshheim	Zielkonzept 171, 183, 187 - nachteilige Änderungen: Die Stadt Rüdeshheim kritisiert jedoch die geringere Anbindung des Bereichs Eibingen sowie der Wegfall der Direktverbindung Windeck - Geisenheim. Zudem gibt es von der Hildegardisschule keine Regelverbindung nach Aulhausen/Assmannshausen mehr. Entsprechende Verbindungen zum Schulbeginn und Schulschluss werden jedoch gefordert, ebenso nach Windeck.	Die für den Bereich Eibingen vorgesehene Bedienung mit drei Abfahrten je Stunde und Richtung bleibt weitgehend unverändert. Die Relation Geisenheim <> Windeck bleibt im Schülerverkehr auf dem Niveau des Status Quo bestehen. Zur verbesserten Anbindung der Hildegardisschule werden Fahrten der Linien 180 und 187 zu den Schulzeiten abweichend über diese Haltestelle geführt.	Anregung wird teilweise gefolgt
18.3	Stadt Rüdeshheim	Linie 180 - ergänzender Halt am Winzerweg: Es wird zudem gewünscht, dass die Linie 180 an der Haltestelle Winzerweg halten soll, um eine Umsteigemöglichkeit zwischen der Linie 180 mit den Linien 183 und 171 zu ermöglichen. Dies könne ebenfalls als Kompensation für den Wegfall der Direktverbindung Windeck - Geisenheim gelten. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Geisenheim kann in die Marienthaler Straße verlegt werden, sodass eine gemeinsame Haltestelle für alle 3 Buslinien besteht. Da die Sanierung der Straße in 2026/2027 vorgesehen ist, kann in diesem Zeitraum der barrierefreie Umbau vorgenommen werden.	Der Vorschlag zur Haltestellenverlegung wird nachrichtlich aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
18.4	Stadt Rüdeshheim	Linie 180 - Abschnitt Rüdeshheim Fähranlegestelle bis Bingen Die Stadt Rüdeshheim begrüßt die Einrichtung der Linie 180 zwischen Windeck und Bingen Stadtbahnhof. Es wird jedoch kritisiert, dass die Verbindung des Fähranlegers Rüdeshheim bis Bingen nur als niedrig oder Prüfauftrag beschrieben wird. Ein Bis nur zur Rüdeshheimer Fähranlegestelle, an der für den Bus keine Wendemöglichkeiten besteht und auf Binger Seite keine Weiterfahrtmöglichkeit mit dem Bus besteht, wird als sehr unattraktiv angesehen. Es wird daher darum gebeten, auch eine Fortsetzung der Linie bis nach Bingen als hohe Priorität einzustufen.	Die Linie wird in der Priorisierung auf die Stufe "mittel" erhöht. Es ist zu beachten, dass aufgrund der wechselnden Aufgabenträgerschaft in der Stadt Bingen auch eine Zustimmung des Landkreises Mainz-Bingen sowie der RNN notwendig ist.	Anregung wird teilweise gefolgt
18.5	Stadt Rüdeshheim	Linie 180 - Verlängerung Linienweg und Bedienzeitraum Die Stadt Rüdeshheim bittet zudem um eine Prüfung, ob auch Bingen Hauptbahnhof (-Elisenhöhe) durch die Linie 180 angefahren werden kann, damit eine direkte Anbindung an den IC/ICE-Halt sowie eine bessere Verbindung in Richtung Bad Kreuznach/Nahetal/Saarbrücken besteht. Außerdem wird um eine Prüfung gebeten, ob ein Betrieb an Sonn- und Feiertagen nach Bingen eingerichtet werden kann.	Dies ist als Prüfauftrag an den Landkreis Mainz-Bingen und die RNN formuliert. Eine Entscheidung zur Linienführung in der Stadt Bingen kann nicht durch den Rheingau-Taunus-Kreis und die RTV übernommen werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
18.6	Stadt Rüdeshheim	On-Demand-Verkehr an Sonn- und Feiertagen: Die Stadt Rüdeshheim sieht den On-Demand-Verkehr an Sonn- und Feiertagen als Ersatz für den Busverkehr vor allem auf der Linie 183 kritisch. Diese Linie spielt für den Ausflugsverkehr nach Johannisberg/Stephanshausen und Presberg oder in Richtung Niederwald aus der Rhein-Main-Region eine besondere Rolle als verbindliches Angebot ohne Anmeldung und Zusatzkosten. Ein On-Demand-Verkehr wird für den Tagestourismusverkehr sehr skeptisch betrachtet und nicht als attraktiv. Zudem hebt die Stadt hervor, dass es nur schwer vermittelbar sei, dass an Samstagen ein Ausflugsverkehr mit der Linie 183 besteht, an Sonn- und Feiertagen jedoch nicht.	Ein entsprechender Prüfauftrag zur Bedienung der Linie 183 im klassischen Linienverkehr an Sonntagen wird in den Liniensteckbrief aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
18.7	Stadt Rüdeshheim	Fehlende Nachfragedaten als Grundlage für den On-Demand-Betrieb: Die Stadt Rüdeshheim kritisiert, dass keine verlässlichen Zahlen der Nachfrage auf den bestehenden Buslinien vorliegen. Es wird darauf hingewiesen, dass in Anlage 2 - Teil C, Seite 190 - 192 beschrieben wurde, dass im Falle einer konkreten Umsetzung eine weitergehende und detaillierte Prüfung des On-Demand-Betriebs auf wirtschaftlicher und verkehrlicher Ebene erforderlich ist. Die Stadt bittet deshalb darum, belastbare Fahrgastzahlen mittels Zählgeräten für Ein- und Aussteiger dauerhaft über das ganze Jahr zu ermitteln, bevor weitere Entscheidungen getroffen werden.	Als Ersatz für fehlende Fahrgastzahlendaten wird die mikroskopische Mobilitätssimulation von ioki verwendet.	Kenntnisnahme
18.8	Stadt Rüdeshheim	Erfahrungen aus der Region - On-Demand-Verkehr als Ersatz für Linienfahrten an Sonn- und Feiertagen: Die Stadt Rüdeshheim merkt an, dass Erfahrungen in anderen Regionen gezeigt haben, dass trotz der Digitalisierung des Anmeldeverfahrens und der damit verbundenen Optimierung der Fahrtrouten die Kosten der gefahrenen Kilometer so hoch sind, dass keine Einsparungen erreicht werden. Erfahrungen aus dem Landkreis Offenbach haben gezeigt, dass ein On-Demand-Verkehr als Ersatz des Linienbusverkehrs nicht unbedingt geeignet ist. Beispielsweise mussten in Neu-Isenburg an Sonn- und Feiertagen ein Teil der zuvor ersetzten Stadtbushaltestellen im Dezember 2024 wieder eingeführt werden.	Die Entscheidung zwischen Linien- und Bedarfsverkehren ist in Abhängigkeit der erwarteten Nachfrage zu treffen. Mit der Umstellung von Linien im 120-Minuten-Takt auf einen On-Demand-Verkehr mit 60-minütiger Verfügbarkeit ist eine Attraktivitätssteigerung verbunden. Insbesondere die flächendeckenden Umstellungen auf On-Demand-Verkehre im Reduktionsszenario sind voraussichtlich mit einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen und einer geringeren Systemeffizienz verbunden. Durch Sektor- und Korridorbetriebe können die Kosten des On-Demand-Verkehrs begrenzt werden.	Kenntnisnahme

18.9	Stadt Rüdesheim	<p>Ablehnung Reduktionsnetz - wegfallende Bedienungen Stadtteile:</p> <p>Die Stadt Rüdesheim lehnt das vorgesehene Reduktionsnetz aufgrund der Einstellung der Linien 183 und 187 ab. Dies würde bedeuten, dass die Stadtteile Assmannshausen, Aulhausen und Presberg nicht mehr mit der Kernstadt und ihren öffentlichen Einrichtungen verbunden sind. Gleichzeitig fallen die Verbindungen von den Geisenheimer Stadtteilen Johannisberg und Stephanshausen weg. Die Stadtteile Aulhausen und Presberg werden vom ÖPNV abgehängt und die Erschließung des größten Arbeitgebers in Rüdesheim an Rhein, das St. Vincenzstift, ist nicht mehr gegeben. Zudem verschlechtere sich die ohnehin schon begrenzte Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV zum MIV durch steigende Reisezeiten.</p>	<p>Verbindungen zwischen den Rüdeshheimer Stadtteilen sowie in das Zentrum der Stadt Rüdesheim bleiben im Reduktionsnetz bestehen. In Abhängigkeit der Nachfragesituation wird eine Verschlechterung der Angebotsqualität und die Notwendigkeit zusätzlicher Umstiege nicht zu vermeiden sein. Aus gutachterlicher Sicht ist das Reduktionsnetz kritisch zu sehen. Der Nahverkehrsplan wird in seinen Aussagen dazu konkretisiert.</p>	Anregung wird teilweise gefolgt
18.10	Stadt Rüdesheim	<p>Ablehnung Reduktionsszenario - Ausgestaltung On-Demand-Verkehr:</p> <p>Der vorgesehene permanente Wechsel von On-Demand und Linienbusverkehr mit unterschiedlichen Reisewegen für Fahrgäste wird als nicht nachvollziehbar kritisiert. Die vorgesehenen Gebietseinteilungen im Reduktionsszenario widersprechen sich (Presberg und Stephanshausen). Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Kernstadt in zwei Zellen aufgeteilt ist. Es wird zudem bezweifelt, ob die Kosteneinsparungen unter Berücksichtigung der zu erwartenden Fahrgastverluste ein positives Ergebnis erbringen. Die fehlende Prüfung einer dazugehörigen Untersuchung wird bemängelt.</p>	<p>Die Sektor- und Korridorteilung im Reduktionsszenario dient dem Ziel, Fahrzeug- und Personaleinsatz so effizient wie möglich zu gestalten. Dabei stehen betriebliche Rahmenbedingungen über räumlichen Zusammenhängen. Eine Verschlechterung der Angebotsqualität für die Fahrgäste ist zu erwarten.</p>	Kenntnisnahme
18.11	Stadt Rüdesheim	<p>Ablehnung Reduktionsszenario - fehlende Betrachtung der Nachfrage:</p> <p>Das Reduktionsszenario wird als rein fiskalische Ausgabenbetrachtung ohne Berücksichtigung der Nachfrage abgelehnt. Es wird zudem angezweifelt, dass ein Linienbusverkehr im Schülerbereich mit gleichzeitigen On-Demand-Verkehr in den Ferien aufgrund von bestehenden Fixkosten für Fahrzeuge, vorzuhaltenden Parallelstrukturen in Schul- und Ferienzeit sowie die durch geteilte Arbeitszeiten sinkende Berufsattraktivität als Busfahrer wirtschaftlich sei.</p>	<p>Das Reduktionsszenario betrachtet die Wirtschaftlichkeit ausschließlich vor dem Hintergrund der entstehenden Nutzwagenkilometer. Fahrzeug- und Personalbedarfe sind nicht berücksichtigt.</p>	Kenntnisnahme
18.12	Stadt Rüdesheim	<p>Ablehnung Reduktionsszenario - Fördermittel barrierefreier Umbau:</p> <p>Die Stadt Rüdesheim befürchtet, dass bei einer Umsetzung des Reduktionsszenarios die Kommunen mit Rückforderungen von Fördermitteln für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen konfrontiert werden können. Dies könne eintreten, wenn Haltestellen nur noch durch Schülerfahrten angefahren werden, da nach Kenntnis der Stadt nur Haltestellen mit Linienanbindung förderfähig sind. Im Falle des Reduktionsszenarios ist daher mit dem Fördermittelgeber vor Beschlussfassung des Kreistages zu klären, dass keine Rückforderungen von Fördermitteln erhoben werden. Sollte dies dennoch der Fall sein, erwartet die Stadt Rüdesheim, dass die Rückforderungen vom Kreis getragen werden.</p>		Kenntnisnahme
18.13	Stadt Rüdesheim	<p>Umsetzung Basisnetz:</p> <p>Wird statt des Zielnetzes das Basisnetz realisiert, so werden die Verbindungen nach Bingen und zum Niederwalddgebiet nicht umgesetzt. Dies wird durch die Stadt Rüdesheim als schmerzhaft, jedoch aushaltbar angesehen.</p>		Kenntnisnahme
18.14	Stadt Rüdesheim	<p>Haltestellenänderungen:</p> <p>Die Stadt Rüdesheim stimmt den vorgeschlagenen Haltestellenänderungen (neue Haltestellen, Aufhebung von Haltestellen und Namensänderungen) zu.</p>		Kenntnisnahme
18.15	Stadt Rüdesheim	<p>Konzept für den Umbau zu barrierefreien Haltestellen:</p> <p>Die Stadt Rüdesheim stimmt dem Konzept für den Umbau zu barrierefreien Haltestellen zu. Es wird begrüßt, dass im Anforderungsprofil Klarheiten zum notwendigen barrierefreien Ausbau unter Beachtung von § 8 des PBefG hergestellt wurden. Hinsichtlich einer Staffelung der Notwendigkeit je nach Anzahl der Ein- und Aussteiger wird hervorgehoben, dass die jeweiligen Daten an den einzelnen Haltestellen fehlen. Diese Daten müssen unbedingt ermittelt werden, damit eine verlässliche Basis vorhanden ist.</p>		Kenntnisnahme
18.16	Stadt Rüdesheim	<p>Konzept für den Umbau zu barrierefreien Haltestellen - Reduktionsszenario:</p> <p>Die Stadt Rüdesheim betont noch einmal, dass im Zusammenhang mit dem Reduktionsszenario eine Unsicherheit über die Fördermittelsituation für den barrierefreien Ausbau vorliegt. Insbesondere eine Rückforderung von Fördermitteln wird befürchtet.</p>		Kenntnisnahme

19	Stadt Bad Schwalbach			
19.1	Stadt Bad Schwalbach	Teil A, Seite 53: Abbildung 15 Verkehrsverflechtungen: Die Stadt Bad Schwalbach bittet, um die Darstellung der Verkehrsverflechtungen zwischen den Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis sowie den Penderbeziehungen aus dem RTK in die Stadtteile Wiesbadens. Eine Darstellung im Anhang wird gewünscht.	Eine tabellarische Übersicht wird in den Anhang integriert.	Anregung wird gefolgt
19.2	Stadt Bad Schwalbach	Teil A, Seite 53 Absatz unter Abbildung 15: Es wird darum gebeten, die ermittelten Wege (inkl. Wegelänge, je Kommune (RTK)) zur Einordnung der Bürgerbedürfnisse im Anhang zu ergänzen.	Die Mobilitätssimulation umfasst insgesamt über 1 Mio. Wege im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Auf eine Aufschlüsselung wird aus offensichtlichen Gründen verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt
19.3	Stadt Bad Schwalbach	Seite 55: 3.1.5. ÖPNV-relevante Ziele: Es wird darum gebeten, die relevanten Ziele inkl. der kreisübergrenzenden Ziele z.B. nach Wiesbaden und Limburg aus der Mikrosimulation (genaueste Abbildung der Bedürfnisse Quelle/Ziel auch innerhalb der Kommunen) je Kommune zu ergänzen.	Quelle-Ziel-Beziehungen innerhalb einer Kommune des Rheingau-Taunus-Kreises wirdn simuliert, aber nicht aggregiert ausgewertet. Dies geht über die Betrachtungsebene eines Nahverkehrsplans hinaus. Bei der Wirkungsanalyse wirdn allerdings auch Wege innerhalb einer Kommune auf die Linienverkehre umgelegt.	Anregung wird nicht gefolgt
19.4	Stadt Bad Schwalbach	Seite 66: Abbildung 25 Schulbuslinien RTK: Es wird darauf hingewiesen, dass die Wiedbachschule in der Darstellung fehlt. Um eine Ergänzung wird gebeten.	Die Kartendarstellung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
19.5	Stadt Bad Schwalbach	Seite 81: Fahrgastnachfrage Es wird darauf hingewiesen, dass die im letzten Absatz erwähnten weiterführenden Informationen zur Fahrgastnachfrage je Linie in den Liniensteckbriefen im Anhang nicht zu finden sind. Es wird darum gebeten, diese Informationen in den Steckbriefen zu ergänzen.	Entsprechende Fahrgatzahlen im Status Quo liegen nicht vor. Der betreffende Satz wird entfernt.	Anregung wird nicht gefolgt
19.6	Stadt Bad Schwalbach	Seite 82: Mängel- und Potenzialanalyse: Absatz 2: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Ergebnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation zur Ermittlung der Mobilitätsnachfrage im Anhang zur Nachvollziehbarkeit je Kommune ergänzen.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert.	Anregung wird gefolgt
19.7	Stadt Bad Schwalbach	Seite 82: Mängel- und Potenzialanalyse: Abbildung 40: Kriterien bei der Mängel- und Potenzialanalyse: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 (3.) ÖPNVG Hessen die unter 2. Rahmenvorgaben und 3. Bestandsanalyse aufgeführten Punkte den aufgeführten Kriterien zuordnen und unter dem Schaubild erläutern.	Eine Erläuterung der Qualitätsvorgaben erfolgt ausführlich im Rahmen des Anforderungsprofils. Ein Verweis wird ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.8	Stadt Bad Schwalbach	Seite 83: 4.1 Erschließungsqualität 4. und 5. Absatz Mikroskopische Mobilitätssimulation: Es wird darum gebeten, die Ergebnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation je Haltestelle zur Nachvollziehbarkeit der weiteren Vorgehensweise zu ergänzen. Des Weiteren wird um eine Erläuterung der berechneten Gehzeit anhand eines Beispiels gebeten.	Eine Zuordnung von Gehzeiten und Simulationsergebnissen zu den Haltestellen übersteigt die inhaltlichen Aufgaben des Nahverkehrsplans. Ein entsprechendes Beispiel zur Ermittlung der Zu- und Abgangszeiten wird integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.9	Stadt Bad Schwalbach	Seite 84: Abbildung 43 Erweiterter Ansatz zur Ermittlung der Haltestellenkategorie mit VII Kategorien: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die ermittelte Haltestellenkategorie für die Bad Schwalbacher Haltestellen im Anhang mit beifügen.	Eine Zuordnung von Gehzeiten und Simulationsergebnissen zu den Haltestellen übersteigt die inhaltlichen Aufgaben des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
19.10	Stadt Bad Schwalbach	Seite 87: Abbildung 47 Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach klassischem Ansatz: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen um die Ergänzung von eigenen Kartendarstellungen je Kommune zur besseren Nachvollziehbarkeit gebeten. Des Weiteren wird um Erläuterung der in der Karte farblich gestaltenden Erschließungsqualität in Bezug auf die Abbildung 43 (Seite 84) und Abbildung 44 (Seite 85) gebeten. Zusätzlich wird um die Erläuterung anhand von Beispielen gebeten, wie die jeweiligen Erschließungsqualitäten in den jeweiligen Bad Schwalbacher Stadtteilen unter Berücksichtigung der aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation ermittelten resultierenden Wege, berechnet wurden. Es bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Betrachtung der Taktfrequenz an den Haltestellen und ob diese lediglich für eine Linie oder linienunabhängig je Haltestelle gemessen wird.	Entsprechende Kartendarstellungen der Erschließungsqualität je Kommune werden im Anhang ergänzt. Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet. Die Betrachtung der Taktfrequenz unterscheidet sich in den beiden dargestellten Betrachtungsansätzen: Im klassischen Ansatz werden alle Abfahrten an einer Haltestelle betrachtet, im nutzerzentrierten Ansatz lediglich solche Linien, die den simulierten Weg zumindest in Teilen abdecken.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.11	Stadt Bad Schwalbach	Seite 87 Abbildung 48 und Seite 88: 1. Absatz: Die Abbildung 48 zeigt nicht das gesamte Stadtgebiet von Taunusstein. Daher wird entsprechend Anmerkung 17.14 eine Ergänzung von Kartendarstellungen je Kommune gebeten.	Es ist davon auszugehen, dass ein Kopierfehler vorliegt und das Stadtgebiet von Bad Schwalbach gemeint ist. Entsprechende Kartendarstellungen der Erschließungsqualität je Kommune werden im Anhang ergänzt. Abbildung 48 stellt lediglich einen beispielhaften Auszug zur Veranschaulichung dar.	Anregung wird gefolgt

19.12	Stadt Bad Schwalbach	Seite 88 Nutzerorientierter Ansatz zur Berechnung der Erschließungsqualität: Die fehlende Nachvollziehbarkeit aufgrund fehlender Ergebnisdarstellungen je Kommune wird entsprechend Anmerkung 19.7 bemängelt.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert. Kleinräumigere Betrachtungen werden nicht gesondert dargestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.13	Stadt Bad Schwalbach	Seite 90: Abbildung 51 Erschließungsqualität im Rheingau-Taunus-Kreis nach nutzerorientiertem Ansatz: Es wird gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen darum gebeten, die Kartendarstellungen je Kommune zur besseren Nachvollziehbarkeit zu ergänzen. Des Weiteren wird um eine Erläuterung der in der Karte farblich dargestellten Erschließungsqualität an einem Beispiel gebeten.	Entsprechende Kartendarstellungen der Erschließungsqualität je Kommune werden im Anhang ergänzt. Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.14	Stadt Bad Schwalbach	Seite 91 Zusammenfassung Erschließungsqualität: Es wird kritisiert, dass die beschriebene baublockscharfe Berechnung und Visualisierung für die Stadt Bad Schwalbach nicht nachvollziehbar ist. Es wird um Ergänzungen im Kapitel gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen gebeten.	Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt
19.15	Stadt Bad Schwalbach	Seite 91 Zusammenfassung Erschließungsqualität: Bitte im Anhang die mikroskopische Mobilitätssimulation und die angesprochene Berechnung des nutzerzentrierten Ansatzes ergänzen. Die Visualisierung ist nicht nachvollziehbar, da die Ergebnisse nur Beispielhaft und nicht ausreichend visualisiert für die jeweilige Kommune dargestellt wurden. Zudem fehlt in der Darstellung der Erschließungsqualität der Bezug zum Bedarf, welche Wege von den Nutzern am Tag zurückgelegt wurden. Spezifisch bitten wird um die Ergänzung der Wege in Bad Schwalbach gebeten, da dies grundlegende Erkenntnisse für den bereits im Betrieb befindlichen On Demand Verkehr liefert. Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Zusammenfassung gemäß den oben aufgeführten Punkten zur besseren Nachvollziehbarkeit ergänzen.	Entsprechende Kartendarstellungen der Erschließungsqualität je Kommune werden im Anhang ergänzt. Die Methodik zur Ermittlung der Erschließungsqualität wird im Nahverkehrsplan bereits umfassend erläutert. Auf weitere beispielhafte Erklärungen wird verzichtet. Die Mobilitätssimulation umfasst insgesamt über 1 Mio. Wege im gesamten Rhein-Main-Gebiet. Auf eine Aufschlüsselung wird aus offensichtlichen Gründen verzichtet.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.16	Stadt Bad Schwalbach	Seite 92 Betriebszeiten Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird sich erkundigt, warum keine einheitliche Vorgehensweise in den beiden Gebieten gewählt wurde. Im Teil D (Anhang) werden ab Seite 13 im Kapitel "ÖPNV-Angebot im Zielkonzept 2030" die Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten in der Landeshauptstadt Wiesbaden tabellarisch nach den Kategorien Metrobus, Sprinterbus, Stadtbuss, Quartiersbus und On-Demand-Verkehr nach Wochentagen, Zeit und Taktung im NVP-Zielnetz und -Basisnetz dargestellt. Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen eine sinnvolle und nachvollziehbare Darstellung für die ÖPNV-Busarten im Rheingau-Taunus-Kreis zur besseren Nachvollziehbarkeit ergänzen.	Eine entsprechende Darstellung wird im Anhang ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.17	Stadt Bad Schwalbach	Seite 93 und 94 Abgleich der Verkehrsnachfrage inkl. Abbildung 54: Es wird sich danach erkundigt, welche Ergebnisse die mikroskopische Mobilitätssimulation hinsichtlich den Quell-Zielbeziehungen liefert. Die Abbildung 53 liefert hierzu nur eine quantitative Aussage hinsichtlich der Abfahrten der Busse und der Wege, die anfallen. Es wird gebeten, eine bedarfsgerechte Analyse durchzuführen und darzustellen. Es wird auf die Gefahr, falsche Rückschlüsse zu ziehen hingewiesen. Zusätzlich wird eine Differenzierung zwischen den kommunalen Wegebeziehungen (ODV) und den überkommunalen empfohlen, damit ein bedarfsgerechtes Zielnetz im RTK erarbeitet werden kann.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert. Kleinräumigere Betrachtungen werden nicht gesondert dargestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.18	Stadt Bad Schwalbach	Seite 94 Abgleich letzter Absatz unter Abbildung 54: Es wird darum gebeten, auf Grundlage der mikroskopischen Mobilitätssimulation die Einflüsse des Schülerverkehrs hinsichtlich der Fahrten und der Wege herauszufiltern und darzustellen. Des Weiteren wird um eine Begründung gebeten, warum der Schülerverkehr als wichtiger und auch stark finanziell auswirkender Bestandteil des ÖPNVs nicht in die Untersuchungen bzw. Ausgestaltung des Zielnetzes 2030 mit aufgenommen wurde.	Analysen zum Schülerverkehr werden in das entsprechende Kapitel aufgenommen. Ebenfalls werden Schülerverkehre in das Zielkonzept aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.19	Stadt Bad Schwalbach	Seite 94 Reisezeiten: Es wird darum gebeten, die in der mikroskopischen Mobilitätssimulation ermittelten Wege und die in diesem Zusammenhang ermittelten Reisezeiten (Binnen- und Gesamtverkehr) im Anhang je Kommune zur Verfügung zu stellen.	Reisezeitverhältnisse auf kommunaler Ebene werden im Anhang ergänzt. Die Aufstellung von Reisezeitverhältnissen innerhalb einer Kommune übersteigt die inhaltlichen Anforderungen an einen Nahverkehrsplan auf Kreisebene.	Anregung wird teilweise gefolgt

19.20	Stadt Bad Schwalbach	Seite 95 Absatz unter Tabelle 15: Es wird darum gebeten gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen, Aussagen zur Abhängigkeit Gesamtreisezeit und Reisezeitverhältnis zu ergänzen. Es wird sich danach erkundigt, ab welcher Reisezeit das angestrebte Reisezeitverhältnis von 1,5 nicht mehr attraktiv sei. Diese Betrachtung diene zusätzlich der Analyse und Entwicklung des Zielnetzes, da auch wenn ein Angebot besteht, dieses nicht genutzt wird und somit ggf. Einfluss auf die Taktung hat.	Die angegebenen Reisezeitverhältnisse sind unabhängig von der Gesamtreisezeit zu verstehen. Extrem kurze Reisezeiten sind im ÖPNV zu vernachlässigen, da die betreffenden Wege in der Regel durch aktive Mobilitätsformen zurückgelegt werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.21	Stadt Bad Schwalbach	Seite 98 Absatz unter Abbildung 61: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen die Begriffe "raumstrukturelle Gründe und andere Anforderungen" näher erläutern. Diese Begriffe sollten erhebliche Einflüsse auf die Entwicklung des Zielnetzes 2030 haben und sollten in der folgenden Ausarbeitung aufgegriffen werden. Des Weiteren bitten wir um Ergänzung einer Aussage zu der in der Abbildung 61 aufgezeigten Anteil der Wege.	Eine Ergänzung wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.22	Stadt Bad Schwalbach	Seite 99 Abbildung 62 und 63: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen Ergänzung der Anteil der Wege. Ansonsten kann diese Darstellung nur bedingt mit Abbildung 60 verglichen werden, da der wichtigste Faktor hinsichtlich des bedarfsgerechten (Anteil der Wege) ÖPNVs fehlt.	Die y-Achse der Darstellungen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.23	Stadt Bad Schwalbach	Seite 103 Abbildung 68: Bitte gemäß § 14 Abs. 4 ÖPNVG Hessen erläutern, an welcher Stelle in der Ausarbeitung des Zielnetzes 2030 die dargestellten meist genutzten Relationen zur Verbesserung des Reisezeitverhältnis < 1,5 aufgegriffen wurde bzw. zur Umsetzung kommt.	In den Linienbeschreibungen werden entsprechende Aussagen zur Verkürzung von Reisezeiten getroffen. Die kreisweiten Verbesserungen in der Verbindungsqualität werden in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine kartenbasierte Darstellung wird zur besseren Vergleichbarkeit ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.24	Stadt Bad Schwalbach	Seite 103 1. Absatz "...und können nicht als konkurrenzfähig zum ÖPNV.....": Es wird um eine Überprüfung gebeten, ob diese Aussage passt oder ob hier der MIV (motorisierter Individualverkehr) gemeint ist.	Die Formulierung wird korrigiert.	Anregung wird nicht gefolgt
19.25	Stadt Bad Schwalbach	Seite 103 2. Absatz "In vielen Bereichen... weitestgehend Aufgaben für den Schülerverkehr bzw. für die Daseinsvorsorge": Es wird um eine Erläuterung gebeten, welche Auswirkungen dies für die weitere Ausarbeitung des Zielnetzes hat und warum der Schülerverkehr nicht intensiver in die Ausarbeitung des NVP bzw. des Zielnetzes eingeflossen ist.	Es werden Aussagen zum Schülerverkehr in das Zielkonzept ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.26	Stadt Bad Schwalbach	Seite 103 - 105 Kapitel 4.4 Verbindungsqualität: Es wird um eine Erläuterung gebeten, an welcher Stelle in der Ausarbeitung des Zielnetzes 2030 eine Verbesserung aufgegriffen wurde bzw. zur Umsetzung kommt. Explizit der Pendlerverkehr nach Wiesbaden sollte hier mit eingeflossen sein.	In den Linienbeschreibungen werden entsprechende Aussagen zur Verkürzung von Reisezeiten getroffen. Die kreisweiten Verbesserungen in der Verbindungsqualität werden in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine kartenbasierte Darstellung wird zur besseren Vergleichbarkeit ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.27	Stadt Bad Schwalbach	Seite 107 Barrierefreiheit der Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum in Anlage D kein Infrastrukturplan zum Zielkonzept 2030 für den Rheingau-Taunus-Kreis enthalten ist. Um eine Ergänzung für den RTK entsprechend der für die Stadt Wiesbaden gewählte Differenzierung wird gebeten. Zudem sollte eine Spalte hinzugefügt werden, der den jeweiligen Straßenbaulastträger (Bund, Land, Kreis, Kommune) der jeweiligen Haltestelle aufzeigt. Explizit sollten "vom barrierefreien Ausbau ausgenommene Haltestellen" mit aufgenommen werden, da wie erläutert, der NVP die einzige Möglichkeit bietet, dies mit auszuweisen.	Eine Haltestellenliste mit Straßenbaulastträgern und Ausbauprioritäten wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.28	Stadt Bad Schwalbach	Seite 113 Haltestellenausstattung im Rheingau-Taunus-Kreis: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum keine Erhebung der Haltestellenqualität im Rheingau-Taunus-Kreis stattgefunden hat. Somit fehlen Vorgaben für den Kreis und die Kommunen hinsichtlich der anzustrebenden Ausstattung. Die Ergebnisse könnten im noch fehlenden Infrastrukturplan mit aufgenommen werden. Es wird darum gebeten, bei der Ausarbeitung den Punkt "Ausweisung aller Linien am Haltestellenmast" mit aufzunehmen.	Eine Erhebung der Haltestellenausstattung ist nicht Teil des Nahverkehrsplans. Es wird stattdessen aus fdaS bestehende Haltestellenkataster zurückgegriffen. Die angeregte Ergänzung zur Ausweisung von Linien am Haltestellenmast wird integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.29	Stadt Bad Schwalbach	Seite 114-115 Servicequalität: Es wird um eine Erläuterung gebeten, an welcher Stelle im NVP die Missstände zur Verbesserung aufgegriffen werden.	Die Inhalte zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit werden umfassend überarbeitet. Entsprechende Verweise werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt

19.30	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 5. Ziele 2. Absatz: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung, wie die Aussage "die Stärken des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis erhalten und verstetigt werden", zu den zuvor erfolgten Analysen, Missstände in sehr vielen Bereichen u.a. Reisezeitverhältnisse und Erschließungsqualitäten zusammenpassen.	Die Formulierung wird ergänzt. Stärken des ÖPNV liegen insbesondere in den Bedienzeiten und den Bedienungshäufigkeiten auf Hauptachsen.	Anregung wird gefolgt
19.31	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich eine genaue Definition, ob sich die Erschließungsqualität auf den zuvor beschriebenen "klassischen Ansatz" oder auf den "nutzerzentrierten Ansatz" bezieht.	Das Ziel bezieht sich ausdrücklich auf beide Ansätze. Dies wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.32	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Es wird um eine Nennung der angestrebten Güteklasse bei der Erschließung von Freizeitzielen und Naherholungsgebieten gebeten.	Es ist mindestens eine Basiserschließung anzustreben. Der Satz wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.33	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": In Abbildung 44 (S. 85) ist die Güteklasse N nicht vorhanden. Es wird sich nach der Existenz dieser Güteklasse erkundigt.	Die Güteklasse G ist gemeint. Der Fehler wird korrigiert.	Anregung wird gefolgt
19.34	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": "Güteklasse F deutlich reduziert wird". Gemäß Abbildung 44 (S.85) bedeutet dies eine Mindestfrequenz von 40 - 59 Minuten zur Klasse E oder eine Frequenz von 20 - 39 Minuten für Klasse D. Wie passt dies zur allgemeinen Taktung von 60 Minuten in den Steckbriefen .	Eine Reduktion soll durch die Überlagerung mehrerer Linien zu dichteren Taktintervallen erfolgen. So kann sichergestellt werden, dass sowohl viele Direktverbindungen als auch eine attraktive Bedienungshäufigkeit erreicht werden.	Anregung wird gefolgt
19.35	Stadt Bad Schwalbach	Seite 117 Ziel "Hochwertiger Anschluss an das ÖPNV in der Landeshauptstadt Wiesbaden und im RTK": Es wird um eine genaue Definition des Begriffs "ganztägig" gebeten.	Die Definition erfolgt im Rahmen der Bedienzeiten im Anforderungsprofil. Letzteres konkretisiert die dargestellten Ziele.	Kenntnisnahme
19.36	Stadt Bad Schwalbach	Seite 118 Ziel "ÖPNV konkurrenzfähig zum Pkw": Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich eine genauere Definition des Begriff "konkurrenzfähiges Angebot" und der Formulierung "kommen Maßnahmen zur Umsetzung".	Die Definition eines konkurrenzfähigen Angebots erfolgt im Rahmen der Bestandsanalyse sowie im Anforderungsprofil. Die Umsetzung des Zielnetzes und die daraus resultierenden Einzelmaßnahmen finden sich in den zugehörigen Kapiteln sowie im Anhang.	Kenntnisnahme
19.37	Stadt Bad Schwalbach	Seite 118 Ziel "Mobilität verkehrsträgerübergreifend": Es wird darum gebeten zu erläutern, wie diese Verknüpfungen konkret stattfinden sollen.	Aussagen zur vernetzten Mobilität finden sich im Rahmen des Anforderungsprofils und des Zielkonzepts.	Kenntnisnahme
19.38	Stadt Bad Schwalbach	Seite 118 Ziel "ÖPNV komfortabel und barrierefrei nutzbar": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine genauere Definition der Begriffe "Zu- und Abgang zum ÖPNV inklusiv gestaltet werden" und "ein hoher Komfort durch eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen".	Die Definition erfolgt im Rahmen des Anforderungsprofils. Letzteres konkretisiert die dargestellten Ziele.	Kenntnisnahme
19.39	Stadt Bad Schwalbach	Seite 118 Ziel "Bedürfnisse des Fahrgasts im Mittelpunkt": Es wird darum gebeten, die Bedürfnisse der mikroskopischen Mobilitätssimulation zu ergänzen, damit bedarfsgerechte Maßnahmen erarbeitet werden können. Des Weiteren wird eine Ergänzung zum Vorgehen der zukünftigen Ermittlung der Nachfragezahlen gewünscht. Zusätzlich wird eine Erläuterung der folgenden Begriffe gewünscht: "einprägsames Taktangebot", "sorglose Orientierung im Gesamtnetz", "Informationssysteme in Fahrzeugen und an Haltestellen", "gut geschultes Fahrpersonal"	Eine Bereitstellung von Ergebnissen der Mobilitätssimulation kann im oben genannten Umfang erfolgen. Eine tiefgreifende Erläuterung erfolgt im Rahmen des Anforderungsprofils. Das Kapitel Ziele stellt lediglich die übergeordneten Zielsetzungen dar, die im Teil C konkretisiert werden sollen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.40	Stadt Bad Schwalbach	Teil C, Seite 136, 6.2 Erschließungsqualität, 2. Absatz "Innerhalb von 7,5 Minuten fußläufig": Es wird gewünscht, diesen Wert zusätzlich in Metern, unter Berücksichtigung unterschiedlicher topografischer Verhältnisse und Schrittgeschwindigkeiten z.B. schneller Gang (4km/h), minimaler Höhenunterschied (<100m) = ca. 500 m ergänzen	Eine zugeordnetere Fußwegedistanz von ca. 500 m wird im Text ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.41	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137, 6.2 Erschließungsqualität: 1. Absatz "ausreichende Erschließung": Es wird darum gebeten, die genannte ausreichende Erschließung zu definieren.	Diese ist bereits als Basiserschließung definiert.	Kenntnisnahme
19.42	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137 6.2 Erschließungsqualität, 1. Absatz "bedeutendste Siedlungsräume": Es wird gewünscht, eine Liste der bedeutendsten Siedlungsräume im RTK zu ergänzen.	Die Formulierung wird angepasst. Auf eine tabellarische Darstellung wird verzichtet und stattdessen auf die im Achsenetz dargestellten Relationen und Knoten verwiesen.	Anregung wird teilweise gefolgt

19.43	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137 6.3.1. Bedienungszeit 1. Absatz "Fahrgastzahlen": Es wird darum gebeten, die zukünftige Methode zur Ermittlung der Fahrgäste (möglichst automatisierte stetige Fahrgastzählungen) mit aufzuführen und den Punkt an geeigneter Stelle zu den Anforderungen an die Fahrzeuge ergänzen.	Diese ist bereits in Kapitel 6.5.2 aufgeführt. Ein Verweis wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.44	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137, 6.3.1. Bedienungszeit, 1. Absatz "Anpassungen im Schülerverkehr": Es wird gefordert, die Methode zur Ermittlung der Anzahl Schüler sowie unter welchen Umständen eine Anpassung im Schülerverkehr erfolgt zu ergänzen.	Aussagen zum Schülerverkehr inklusive der Erhebungsmethodik werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.45	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137, 6.3.1 Bedienungszeit, 2. Absatz: Es wird darum gebeten, zu erläutern, warum durch den angebotsorientierten Ansatz automatisch der Verlässlichkeit Rechnung getragen wird.	Eine Verlässlichkeit des Linienverkehrs ergibt sich vorrangig durch einheitliche und leicht merkbare Abfahrtszeiten und Takte. Diese werden durch einen angebotsorientierten Ansatz sichergestellt. Es muss vom Begriff der Zuverlässigkeit unterschieden werden.	Kenntnisnahme
19.46	Stadt Bad Schwalbach	Seite 137, 6.3.1 Bedienungszeit, 3. Absatz: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung, welche Wege (von wo, nach wo) zurückgelegt werden, damit ein bedarfsorientierter Ansatz gewählt werden kann. Zudem wird um eine Darstellung der ermittelten Wege möglichst je Kommune gebeten.	Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsverflechtungen auf kommunaler Ebene aus der Mobilitätssimulation wird in den Anhang integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.47	Stadt Bad Schwalbach	Seite 138, 6.3.1 Bedienungszeit, Tabelle 17 "Bedienungszeiten im RTK": Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum die unterschiedlichen Ergebnisse der Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten, Normalverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten in der Entwicklung der Liniensteckbriefe (Teil D, ab Seite 14) nicht zu einer Differenzierung der Taktung führt und lediglich i.d.R. eine generelle Taktung von 60 Minuten aufgeführt ist. Zudem soll erläutert werden, warum in der Kategorie Linienfunktion nicht die bedeutende und auswirkungsreiche Funktion eines Schulbusverkehrs mit aufgenommen wurde. Bereits im NVP 2015 wurde analysiert und in den Abbildungen 55 und 56 zeitliche Bereiche dargestellt, dass zu bestimmten Zeiten und unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs auf Haupt- und Nebenachsen "mehr als ein Studentakt" erforderlich ist.	Taktverdichtungen werden durch zusätzliche Linien sichergestellt. Eine entsprechende Formulierung wird in das Kapitel aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.48	Stadt Bad Schwalbach	Seite 139, 6.3.2. Bedienungshäufigkeit, Tabelle 18 und 2. Absatz: Es wird sich gewünscht, im Teil D in den Liniensteckbriefen sowie im Zielnetz Erläuterungen hinsichtlich zugehöriger Netzebene (Hauptnetz, Nebennetz, Ergänzungsnetz) zu ergänzen. Durch die fehlende Kennzeichnung ist der oben aufgeführte Ansatz nicht nachvollziehbar. Auffällig ist nur, dass i.d.R. alle Lokalbusse eine Taktung von 60 Minuten aufweisen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.49	Stadt Bad Schwalbach	Seite 140, 6.3.3. Platzangebot 1. und 2. Absatz: Hinsichtlich der Ausweitung des Platzangebotes wird eine Erläuterung gewünscht, inwiefern nicht ein nicht ausreichendes Platzangebot kontinuierlich festgestellt und dokumentiert werden soll, damit auf Grundlage dessen Änderungen vorgenommen werden können. Bei welchen Linien wurde dies im Zielnetz 2030 bereits berücksichtigt?	Aufgrund fehlender Zählzeiten kann die konkrete Fahrzeugauslastung im Status Quo nicht bestimmt werden. Stattdessen werden die bestehenden Linien im Zusammenhang mit der mikroskopischen Mobilitätssimulation bewertet und die Ergebnisse als Grundlage für die Zielnetzkonzeption verwendet.	Kenntnisnahme
19.50	Stadt Bad Schwalbach	Seite 141, 6.3.4. Störungen im Betriebsablauf, 1. Absatz "Einrichtung eines Ersatzverkehrs": Es wird eine Erläuterung gewünscht, an welcher Stelle diesbezüglich Lösungsansätze vor dem Hintergrund der möglichen Kapazitäten der Busunternehmen in Anbetracht des jetzt schon bestehenden Fahrmangels geliefert werden	Die konkrete Umsetzung ist Teil der betrieblichen Planung sowie des Vergabeverfahrens durch die RTV sowie die beauftragten Verkehrsunternehmen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.51	Stadt Bad Schwalbach	Seite 141, 6.3.4. Störungen im Betriebsablauf, 2. Absatz "Informationsangebote": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung, an welcher Stelle diesbezüglich Lösungsansätze im NVP geliefert werden.	Zusätzliche konzeptionelle Aussagen dazu werden in Kapitel 7 ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.52	Stadt Bad Schwalbach	Seite 141, 6.3.5. Zuverlässigkeit und Qualität: Es wird eine ergänzenden Analyse zur Zuverlässigkeit und Qualität in Teil A gewünscht. Auf deren Grundlage sollte dann in der Zielsetzung aufgeführt werden, wie und von wem die Daten zukünftig erfasst und analysiert werden. Zusätzlich sollte ein Ziel an Verspätungen aufgeführt werden. Die Zuverlässigkeit und Qualitätssicherung (z.B. auch die Ist-genaue-Informationsweiterleitungen über die App bei Verspätungen) im ÖPNV sollte mit an höchster Stelle stehen, da dies die Grundlage ist, dass Menschen ihr Beförderungsverhalten vom MIV weg hin zum ÖPNV verändern werden.	Zur Bestimmung der Zuverlässigkeit stehen der RTV Daten aus dem ITCS-System zur Verfügung, die situativ ausgewertet werden. Auf Anfrage können den kreisangehörigen Kommunen Daten oder Auswertungen durch die RTV zur Verfügung gestellt werden. Eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan ist nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt

19.53	Stadt Bad Schwalbach	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 3. Absatz "Zur Einschätzung ... (Qualitätsstufe D-F): Es wird um eine ausführliche Erläuterung, in welcher Form diese Erkenntnis in der Zielsetzung Berücksichtigung findet, gebeten. Die durchgeführte Analyse weist auf, dass die Qualitätsstufe C und besser bisher nur in einem ganz kleinen Teilbereich besteht. Wie genau sollen hier Verbesserungen erreicht werden?	Dies ist im benannten Kapitel hinreichend erläutert. Das Zielnetz sieht Verbesserungen insbesondere durch die Vermeidung von Stich- und Schleifenfahrten sowie durch zusätzliche direkte Linienwege vor.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.54	Stadt Bad Schwalbach	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 4. Absatz: Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum, zu definieren und tabellarisch im Text, sowie im Zielnetz 2030 ersichtlich aufzuführen, welche Linien unter die Hauptrelationen fallen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.55	Stadt Bad Schwalbach	Seite 142, 6.4.1. Reisezeiten: 4. Absatz "Für Bedarfsverkehre ist zu beachten, dass diese [...] unterschiedliche Reisezeiten [...] vor diesem Hintergrund ist ein Erreichen der Qualitätsstufe C [...] lediglich für ein Teil der Fahrten [...] zu erzielen": Es wird um eine genaue Erläuterung dieser Aussage gebeten. Aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach gibt es kein besseres ÖPNV-Angebot als der On-Demand-Verkehr. Im ODV können Umwegezeiten im System festgelegt werden. Des Weiteren sind durch virtuelle Haltestellen die Fußwegebeziehungen bzw. -zeiten häufig viel geringer als zur herkömmlichen Haltestelle. Zudem ist die Wartezeit bis zur nächsten Fahrt i.d.R. geringer als bei der in den Steckbriefen aufgeführten Taktung von 60 Minuten.	Reisezeiten sind in Kombination mit den Wartezeiten auf den On-Demand-Verkehr zu verstehen. Diese können aufgrund fehlender konkreter Abfahrtszeiten schlechter vorausgeplant werden. Hinsichtlich der Fahrzeit selbst ist eine Einhaltung der Qualitätsstufe C mit einem RZV unter 2,1 anzustreben. Der Textabschnitt wird entsprechend geschärft.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.56	Stadt Bad Schwalbach	Seite 143, 6.4.2. Beförderungsschwerpunkt/Beschleunigung "Verzicht auf Busbuchten": Erfahrungen beim Haltestellenausbau können die aufgeführten Aussagen nicht unterstützen. Gerade an Bundes- und Landesstraßen werden häufig von Seiten des Straßenbausträgers Hessen Mobil, aufgrund des Verkehrsaufkommens, Busbuchten gefordert, welche aufgrund eines begrenzten Straßenraumes nur schwierig umsetzbar sind. Fahrbahnrandhaltestellen werden häufig nicht akzeptiert. Vor diesem Hintergrund wird um eine Erläuterung gebeten, wie dieses Hindernis in der Aufstellung des Zielnetzes 2030 und den neu zu errichtenden Haltestellen Berücksichtigung gefunden hat.	Das Kapitel enthält grundsätzliche Empfehlungen. Die Haltestellenform Busbucht sollte beim barrierefreien Ausbau die Ausnahme sein ("diese auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren"). Damit werden wiederum die Vorgaben erst erreicht, die Hessen Mobil als Straßenbausträger an die Barrierefreiheit von Haltestellen stellt und die auch der RMV in seinen Empfehlungen festhält. Jede Haltestelle erfordert eine individuelle Lösung. Daher sind gemeinsam zwischen der Stadt Bad Schwalbach, Hessen Mobil, der RTV und ggf. dem Kreis an Bundes- und Landesstraßen je Haltestelle die Erfordernisse, Hemmnisse und besten Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren und abzuwägen. Im Vordergrund stehen dabei die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit und - aus Sicht der ÖPNV-Planung - die betrieblich effektive und zügige Abwicklung des Fahrgastwechsels und die auf ein Mindestmaß reduzierte Haltezeit. In der Regel sind daher Fahrbahnrandhaltestellen, passive Busbuchten, Haltestellentaschen oder Busbuchten mit der erforderlichen Entwicklungslänge bzw. Haltestellennasen umzusetzen. Siehe hierzu auch in Kap. 6.5.1, S. 147f.. Busbuchten sind nicht unzulässig, es besteht allerdings die Anforderung einer Begründung, dass Alternativen nicht möglich sind.	Kenntnisnahme
19.57	Stadt Bad Schwalbach	Seite 143, 6.4.2. Beförderungsschwerpunkte / Beschleunigung "Auch die Anzahl und der Abstand von Haltestellen im Linienverlauf hat einen bedeutenden Einfluss auf die Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV. Vor diesem Hintergrund ist ein Haltestellenabstand anzustreben, der einerseits eine hohe Erschließungswirkung sicherstellt und andererseits möglichst wenige Brems- und Beschleunigungsphasen zugunsten einer geringeren Fahrzeit ermöglicht.": Es wird darum gebeten, zu erläutern, an welcher Stelle und wie diese Erkenntnis im Zielnetz 2030 auf den einzelnen Linien zur Umsetzung kommt.	Es erfolgt eine stärkere Unterscheidung zwischen schnellen und langsamen Linien. Während auf letzteren zusätzliche Haltestellen zur Erhöhung der Erschließungsqualität eingerichtet werden, werden schnelle Linien (insb. Regional- und Expressbusse durch den Wegfall von Schleifenfahrten sowie das Auslassen von Halten beschleunigt.	Kenntnisnahme
19.58	Stadt Bad Schwalbach	Seite 143, 6.4.3. Direktheit und Anschlüsse 1. Absatz: Es wird darum gebeten, die Aussage anhand des umgesetzten Zielnetz und den Liniensteckbriefen zu erläutern, damit die Erreichung des Zieles nachvollzogen werden kann.	Die Erreichung des Ziels einer höheren Direktheit kann in der Wirkungsanalyse zur Verbindungsqualität nachvollzogen werden. Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine Wirkungsbetrachtung kann erst nach Fahrplanerstellung durch die RTV im Realisierungsprozess durchgeführt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.59	Stadt Bad Schwalbach	Seite 143, 6.4.3. Direkt und Anschlüsse, 2. Absatz: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung, wie zukünftig die angesprochenen "kurzen Korrespondenzen zwischen den ÖPNV-Linien" zur Qualitätssicherung ausgeführt werden sollen.	Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine betriebliche Feinplanung wird durch die RTV im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung übernommen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.60	Stadt Bad Schwalbach	Seite 143, 6.4.3. Direktheit und Anschlüsse, Tabelle 19 + 1. Absatz - Vermeidung Qualitätsstufen E und F: Es wird um eine Erläuterung in den Zielen und oder im Zielnetz bzw. Liniensteckbriefen gebeten, wie dieses gesetzte Ziel erfolgreich umgesetzt wurde.	Die Erreichung des Ziels einer höheren Direktheit kann in der Wirkungsanalyse zur Verbindungsqualität nachvollzogen werden. Anschlüsse werden im Rahmen der Liniensteckbriefe definiert. Eine Wirkungsbetrachtung kann erst nach Fahrplanerstellung durch die RTV im Realisierungsprozess durchgeführt werden.	Anregung wird teilweise gefolgt

19.61	Stadt Bad Schwalbach	Seite 144/145, 6.4.4. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln: Es wird darum gebeten zu erläutern, warum die hier aufgeführten Punkte in einer Haltestellenübersicht als Empfehlung aufgeführt wurden bzw. mit der Bitte um Ergänzung.	Eine Darstellung von zentralen Verknüpfungspunkten im Netz wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.62	Stadt Bad Schwalbach	Seite 146, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, 3. Absatz: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum bezüglich des angestrebten barrierefreien Haltestellenausbaus keine Priorisierung wie in Wiesbaden (siehe Teil D "Anhang") stattgefunden hat. Hierbei sollte die Thematik aufgenommen werden und Lösungen angeboten werden, dass in Bereichen mit zu geringem verfügbarem Straßenraum keine Förderung vom Land stattfindet. Hier sollte der NVP kostengünstige Ausbaumöglichkeiten anbieten, die zumindest einen gewissen Anteil an Barrierefreiheit bieten. Dies könnte anhand von begründbaren abweichenden Anforderungen, ähnlich einer Kategorisierung wie in Wiesbaden stattfinden. Zusätzlich sollte hier die Taktung und die Anzahl der Ein-/Aussteiger mit einfließen. Ein weiterer Ansatz könnte sein, dass der On-Demand-Verkehr die Barrierefreiheit in Form von speziellen Fahrzeugen liefert und als Zubringer zu nächstgelegenen ausgebauten Haltestellen herstellt.	Die bestehende Priorisierungsübersicht zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.63	Stadt Bad Schwalbach	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung Punkt 3 "Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung": Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich die Aufnahme von Beispielen in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.64	Stadt Bad Schwalbach	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, Punkt 4 "Akustische Informationen, Abdeckung über Smartphone-Apps": Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich die Aufnahme von Beispielen in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.65	Stadt Bad Schwalbach	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, letzter Absatz, Punkt 1: Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich die Aufnahme eines bemaßten Beispiels in der Anlage.	Es wird auf den Leitfaden Barrierefreie Haltestellen im RMV verwiesen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.66	Stadt Bad Schwalbach	Seite 147, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, 1. Absatz "Busbuchten sind nur in begründeten Ausnahmefällen zu verwenden": Die Erfahrungen hinsichtlich des Ausbaus an Bundes- und Landesstraßen zeigen, dass Hessen Mobil als Straßenbaulastträger dies häufig je nach Verkehrsstärke fordert. Eine Überprüfung dieser Aussage wird daher gewünscht.	Das Kapitel enthält grundsätzliche Empfehlungen. Die Haltestellenform Busbucht sollte beim barrierefreien Ausbau die Ausnahme sein ("diese auf ein notwendiges Mindestmaß zu reduzieren"). Damit werden wiederum die Vorgaben erst erreicht, die Hessen Mobil als Straßenbaulastträger an die Barrierefreiheit von Haltestellen stellt und die auch der RMV in seinen Empfehlungen festhält. Jede Haltestelle erfordert eine individuelle Lösung. Daher sind gemeinsam zwischen der Stadt Bad Schwalbach, Hessen Mobil, der RTV und ggf. dem Kreis an Bundes- und Landesstraßen je Haltestelle die Erfordernisse, Hemmnisse und besten Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren und abzuwägen. Im Vordergrund stehen dabei die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit und - aus Sicht der ÖPNV-Planung - die betrieblich effektive und zügige Abwicklung des Fahrgastwechsels und die auf ein Mindestmaß reduzierte Haltezeit. In der Regel sind daher Fahrplanrandhaltestellen, passive Busbuchten, Haltestellentaschen oder Busbuchten mit der erforderlichen Entwicklungslänge bzw. Haltestellennasen umzusetzen. Siehe hierzu auch in Kap. 6.5.1, S. 147f.. Busbuchten sind nicht unzulässig, es besteht allerdings die Erfordernis einer Begründung, dass Alternativen nicht möglich sind.	Kenntnisnahme
19.67	Stadt Bad Schwalbach	Seite 148, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, 3. Absatz "Etablierung einer zentralen Koordination": Die Stadt Bad Schwalbach regt eine erneute Prüfung der Aussage an. Unterhalt und Pflege liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger. Bitte den Turnus der regelmäßigen Reinigung mit in der noch zu erstellenden Haltestellenkategorisierung aufführen. Die Kosten sind mit zu beachten. Wer übernimmt diese?	Der Absatz wird überarbeitet. Das Vorgehen im Status Quo soll beibehalten werden.	Anregung wird gefolgt
19.68	Stadt Bad Schwalbach	Seite 149, 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung / Ausstattung: Es wird darum gebeten, eine Übersicht der Haltestellen je Kommune zu erstellen, aus der hervorgeht, in welche Kategorie die jeweilige Haltestelle hinsichtlich Ein- und Aussteigenden einzuordnen ist. Zudem bitte erläutern auf welchen Zeitraum sich diese Zahl bezieht.	Haltestellenbezogene Zählungen liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZs, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchzuführen.	Anregung wird nicht gefolgt

19.69	Stadt Bad Schwalbach	Seite 150/151 6.5.1. Haltestellen und deren Ausstattung, Tabelle 20: Es wird eine genauere Definition gewünscht, welcher Ansprechpartner (RTV, Busunternehmen, Beschwerdestelle, ...) hier hinterlegt werden soll. Der Platzbedarf für die Aushänge sollte nochmals auf Notwendigkeit im Hinblick auf die Verwendung von Apps überprüft werden.	Die Formulierung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.70	Stadt Bad Schwalbach	Seite 151, 6.5.1 Haltestellen und deren Ausstattung / Sonderregelungen für flexible Bedienformen: Die Erfahrung zeigt, dass die Notwendigkeit einer Kennzeichnung der Haltestelle nicht notwendig ist, da dies in der App genauestens angezeigt wird und bei der Telefonbestellung die Haltestelle mit einer genauen Adressbezeichnung hinterlegt ist. Dieser Punkt ist nicht umsetzbar und führt zu unnötigen Kosten.	Eine Kennzeichnung der Haltestellen in On-Demand-Korridor- und Sektorbetrieben ist zu empfehlen. Das Vorgehen beim EMIL Taunusstein und Idstein kann abweichen. Eine entsprechende Ergänzung der Textpassage wird vorgenommen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.71	Stadt Bad Schwalbach	Seite 151, 6.5.2 Fahrzeuge: Es wird darum gebeten, eine Übersichtstabelle im Teil D über den derzeitigen Stand und die Auswirkungen des angesprochenen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz aufgrund der erheblichen finanziellen Auswirkungen auf den zukünftigen Betrieb zu ergänzen. Zudem wird darum gebeten, die derzeitigen Erfahrungen über den Einsatz von Elektrobussen in Flächenlandkreisen sowie mögliche Alternativen z.B. von umweltgerechten Treibstoffen (E100) in einen Kostenvergleich mit aufzunehmen.	Die Aussagen des Nahverkehrsplans hinsichtlich der Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG werden erweitert. Dabei werden die genannten Aspekte berücksichtigt.	Anregung wird gefolgt
19.72	Stadt Bad Schwalbach	Seite 152 6.5.2. Fahrzeuge Technische Fahrzeugeigenschaften "Türen müssen für Haltestellen mit Kasseler Sonderbord in einer Höhe von 22 cm geeignet sein": Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum trotzdem dann beim Ausbau der Bushaltestellen ein Versprung auf eine Bordhöhe von 16 cm gefordert wird.	Dies ist im Zusammenhang mit Bestandsfahrzeugen, für die das Anforderungsprofil keine Gültigkeit hat, sowie im Bezug auf eine geradlinige Anfahrbarkeit von Haltestellen zu verstehen.	Kenntnisnahme
19.73	Stadt Bad Schwalbach	Seite 153, 6.5.2. Fahrzeuge Software: Es wird darum gebeten zu erläutern, ob und welche Alternativen es bezüglich der Bordrechner z.B. Tablet mit App, ähnlich der Ausstattung im On-Demand Verkehr, ggf. sogar bessere und flexiblere Möglichkeiten bietet z.B. beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen, welche diese Ausstattung in der Regel durch den flexiblen Einsatz nicht haben und somit keine Daten liefern können.	Die Formulierungen werden entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.74	Stadt Bad Schwalbach	Seite 155/156 6.6.1 Servicequalität/ Fahrtenorganisation: Es wird um eine Erläuterung gebeten, in welcher Art (z.B. Newsletter, Integration in die RMV Go App) und wer die Qualitätssicherung der festgelegten Servicequalität, in welchen Abständen überprüft bzw. ggf. auch rügt. Dies ist ein wichtiger Punkt, damit die Zuverlässigkeit steigt.	Zuständig für die Qualitätssicherung sind die Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit der RTV. Eine entsprechende Aussage wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.75	Stadt Bad Schwalbach	Seite 156 6.6.2 Servicequalität/ Instandhaltung der Fahrzeuge: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung, welche Bestandteile ein Betriebshof haben soll, damit der übergeordnete Punkt Instandhaltung der Fahrzeuge im Sinne der Servicequalität gewährleistet ist.	Die Regelung erfolgt in den Vergabeunterlagen für die jeweiligen Linienbündel und übersteigt den Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
19.76	Stadt Bad Schwalbach	Seite 156 6.6.4 Servicequalität/Sauberkeit : Es wird angefragt darzulegen, wer die Sauberkeit kontrolliert. Außerdem wird gebeten, in die Kostenkalkulation eine Beispielrechnung aufzunehmen, wie hoch die Kosten pro Jahr/pro Haltestelle inkl. Wartehalle sind und welcher Reinigungssturnus angestrebt wird.	Für Reinigung und Instandhaltung der Wartehallen und sonstiger Ausstattung ist der jeweilige Straßenbaulasträger zuständig. Die Zuständigkeit der RTV beschränkt sich auf Mast, Schild und Fahrplankasten. Konkrete Kostensätze hierzu liegen nicht vor. Die verfügbaren Informationen werden im Nahverkehrsplan ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.77	Stadt Bad Schwalbach	Seite 157 6.6.5 Servicequalität/Personal: Es wird um eine Darlegung gebeten, wie realistisch diese Forderungen aufgrund des jetzt schon bestehenden Fahrermangels sind und wer die Einhaltung dieser Forderungen überprüft bzw. welche Konsequenzen eine Nichteinhaltung mit sich trägt.	Die Regelung erfolgt in den Vergabeunterlagen für die jeweiligen Linienbündel und übersteigt den Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
19.78	Stadt Bad Schwalbach	Seite 158 6.6.5 Servicequalität/Personal: Es wird darum gebeten, im Übersichtsplan Ziernetz 2030 darzustellen, wo die geforderte Nutzung von Toiletten vorliegt bzw. an welchen Stellen eine Warteposition für Busse überhaupt vorliegt bzw. vorliegen sollten. Zudembitte ein Kostenansatz zur Verfügungstellung von WC in der Kostenkalkulation mit aufführen.	Die betriebliche Feinplanung erfolgt im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung durch die RTV.	Anregung wird nicht gefolgt
19.79	Stadt Bad Schwalbach	Seite 158, 6.6.5 Servicequalität/Vertrieb "Der Rhein-Main-Verkehrsverbund betreibt barrierefreie [...] Zur Beratung ist ausreichend Personal vorzuhalten": Es wird um eine Empfehlung für die erforderlichen Öffnungszeiten gebeten, damit ausreichend Personal einkalkuliert werden kann.	Die erforderlichen Öffnungszeiten werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt

19.80	Stadt Bad Schwalbach	Seite 158, 6.6.6 Servicequalität/Vertrieb: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Empfehlung hinsichtlich einer kundenorientierten Bearbeitungs- und Kommunikationsdarstellung. In dieser Darstellung sollten die Kommunikationswege und von wem der Kunde eine Antwort bekommt, aufgenommen werden. Dies dient zur Qualitätssicherung und Zufriedenheit des Kunden.	Die angefragten Angaben sind Teil der betrieblichen Steuerung und übersteigen die Regelungsinhalte eines Nahverkehrsplans. In der Regel gelten die Vorgaben des RMV. Dies wird nachrichtlich ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.81	Stadt Bad Schwalbach	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation, "telefonische Buchbarkeit flexible Bedienformen": Es gilt zu erläutern, ob für jedes neue Bedienegebiet eine telefonische Buchbarkeit mit anschließender Evaluation innerhalb von drei Jahren notwendig ist. Es sollte hierbei beachtet werden, dass Erfahrungen und Evaluationen aus anderen Bedienegebieten dazu führen können, dass dieser Zeitraum nicht mehr benötigt wird.	Flexible Bedienformen übernehmen insbesondere auf den definierten Korridoren und Sektoren eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Daher sollten auch analoge Buchungswege präventiv angeboten werden.	Anregung wird nicht gefolgt
19.82	Stadt Bad Schwalbach	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Bereitstellung von Fahrplanheften und Echtzeitdatenlieferung": Die hier aufgeführte Art der Information in Form der Bereitstellung von Fahrplanheften ist bereits jetzt zum Fahrplanwechsel 2024 aufgehoben worden. Zudem bitte erläutern, durch welche Maßnahmen die bis dato nur mäßig vorliegende Echtzeitdatenlieferung der Busse verbessert werden soll.	Die Bereitstellung von Fahrplanheften wird aus dem Text entfernt. Entsprechende Maßnahmen zur Bereitstellung von Echtzeit-Daten werden im Zielkonzept ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.83	Stadt Bad Schwalbach	Seite 159 6.6.6 Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit und Ausstattung von Haltestellen (z.B. über die Datenbank des RMV) und Fahrzeugen (siehe auch Kapitel 6.5.2)": Es wird um eine ergänzende Kennzeichnung der bereits barrierefreien Haltestellen im Zielnetz 2030 gebeten.	Der Nahverkehrsplan wird um eine entsprechende Haltestellenliste ergänzt, welche auf das NVP-Zielnetz übertragbar ist.	Anregung wird gefolgt
19.84	Stadt Bad Schwalbach	Seite 159, 6.6.6. Servicequalität/Informationen und Kommunikation "Informationen sind grundsätzlich über das Zwei-Sinne-Prinzip...": Es wird um eine Prüfung weiterer Möglichkeiten z.B. Ansagen an der Haltestelle über QR-Code und eine mögliche Ergänzung dieser Möglichkeiten gebeten.	Die Textpassage wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.85	Stadt Bad Schwalbach	Seite 162, 6.6.6 Qualitätsmanagement "Fortlaufendes Monitoring": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine ergänzende Erläuterung, wie oft (täglich) und durch wen das Monitoring durchgeführt werden soll. In welcher Form wurde das seit einigen Jahren angesprochene Qualitätsmanagement durchgeführt und welche Erkenntnisse bzw. Veränderungen wurden hierdurch bisherig erlangt? Die Ergebnisse sollten in Teil A unter Punkt 4.6 Servicequalität ergänzt werden. Zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit und Verlässlichkeit ist es von erheblicher Bedeutung, dass ein aktives Qualitätsmanagement bzw. eine tägliche Qualitätssicherung stattfindet und somit das Fehlverhalten unverzüglich gerügt und abgestellt werden kann.	Eine ergänzende Erläuterung wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.86	Stadt Bad Schwalbach	Seite 163, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, "einheitliches Vorgehen für beide Planungsräume": Es wird um eine ausführliche Erläuterung gebeten, warum dieser Ansatz gewählt wurde, obwohl sich die Voraussetzungen der beiden Gebiete (Stadt und ländliches Gebiet mit sehr kleinen Ortsteilen) sehr unterscheiden.	Ein einheitliches Vorgehen bezieht sich lediglich auf den methodischen Ansatz in der Netzentwicklung, um Stadt-Umland-Verbindungen einheitlich entwickeln zu können. Dabei werden in Abhängigkeit der Mobilitätsbedarfe unterschiedliche Qualitätsstandards im städtischen und im regionalen Verkehr angelegt.	Kenntnisnahme
19.87	Stadt Bad Schwalbach	Seite 163, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, Abbildung 80: Es wird darum gebeten, den in Abbildung 80 aufgeführten 1. Punkt "Daten" als weiteren Unterpunkt (7.1. a) zu ergänzen. In diesem Punkt bitte alle ermittelten Daten aus der mikroskopischen Mobilitätssimulation der Kommunen einzeln aufführen, damit die Bedürfnisse der Nutzer innerhalb und außerhalb der Kommune und das sich daraus aufbauende Zielkonzept 2030 gut nachvollziehen lässt.	Ergänzende Darstellungen aus der Mobilitätssimulation werden im Anhang bereitgestellt. Aufgrund der Vielzahl berücksichtigter Wege werden vertiefende Analysen nicht in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.88	Stadt Bad Schwalbach	Seite 164, 7.1. Achsenkonzept: Es wird darum gebeten, die beschriebenen und ermittelten Netzknoten in einer Gesamtübersicht sowie eine je Kommune in Teil D zu ergänzen.	Eine tabellarische Darstellung der Netzknoten gegenüber einer kartografischen Darstellung ermöglicht keinen informativen Mehrwert. Auf eine entsprechende Darstellung wird verzichtet.	Anregung wird nicht gefolgt

19.89	Stadt Bad Schwalbach	Seite 165, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK, Abbildung 81: Es wird darum gebeten, die Ergebnisse der relationsbezogenen Nachfragedaten aus der Mobilitätssimulation auf Ebene der Kommunen einzuarbeiten. Das in Abbildung 81 aufgeführte Achsenetz weist lediglich Achsen zwischen Kommunen und Städten auf. Es wird zudem um die Ergänzung der Wege innerhalb der Kommunen gebeten bzw. zu benachbarten Kommunen hinsichtlich der Anliegen Einkauf, Arztbesuche gebeten. Es wird zusätzlich darum gebeten, diese Erkenntnisse mit in das Achsenkonzept aufzunehmen und in einem Flächennetz, welches mit einem On-Demand-Verkehr erschlossen werden kann.	Ergänzende Darstellungen aus der Mobilitätssimulation werden im Anhang bereitgestellt. Aufgrund der Vielzahl berücksichtigter Wege werden vertiefende Analysen nicht in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.90	Stadt Bad Schwalbach	Seite 165, 7.1 Achsenkonzept / Abbildung 81: Es wird um die Ergänzung einer Legende zu den verwendeten Liniendarstellungen und Punkten gebeten.	Eine Legende zur Darstellung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.91	Stadt Bad Schwalbach	Seite 166, 7.1. Achsenkonzept / Umlegung des Achsennetzes: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Überarbeitung, Ergänzung bzw. Differenzierung des Textabschnitts, da die im Rufbus- bzw. On-Demand-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge eine höhere Flexibilität ausweisen und somit kombiniert zu einer besseren Erschließung führen können. Es wird sich zudem danach erkundigt, warum die Umsteigemöglichkeiten bei überschneidenden Flächengebieten zur schnelleren Bewältigung von Wegen im On-Demand-Verkehr nicht analysiert wurden.	Der Abschnitt wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.92	Stadt Bad Schwalbach	Seite 167, 7.1. Achsenkonzept / Abbildung 82: Es wird darum gebeten, die in der Abbildung dargestellte flächenhafte Erschließung genauer und gesondert zu erläutern, wie diese ermittelt wurde und warum in vielen Teilbereichen des Kreises keine flächenhafte Erschließung von Nöten ist.	Der Abschnitt wird entsprechend ergänzt. Eine flächenhafte Erschließung ist dort nötig, wo sich im Linienverkehr keine ausreichende Bündelungswirkung erzielen lässt. Aus gutachterlicher Sicht ist eine linienhafte Erschließung, wo möglich, vorzuziehen, um Kosten zu reduzieren und Verlässlichkeiten zu schaffen.	Kenntnisnahme
19.93	Stadt Bad Schwalbach	Seite 167, 7.2 Linienkonzept - Produktkategorien: Es wird darum gebeten, die Linien gemäß der gewählten Produktkategorien im Zielnetz 2030 zu kennzeichnen.	Die Produktkategorie in den Liniensteckbriefen wird um eine Zuordnung der Netzebene ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.94	Stadt Bad Schwalbach	Seite 167, 7.2 Linienkonzept / Tabelle 22: Es wird darum gebeten, die im Zielnetz angedeuteten On-Demand-Korridore "Zentraltaunus" und "Wispertaunus" zu ergänzen und den Unterschied zum flächendeckenden On-Demand-Verkehr klar herauszustellen.	Die Beschreibungen der Korridorverkehre werden erweitert und spezifiziert.	Anregung wird gefolgt
19.95	Stadt Bad Schwalbach	Seite 167, 7.2 Linienkonzept / Tabelle 22: Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum, die aufgeführte Produktkategorie Schulbus im Zielnetz 2030 mit der angesprochenen Zuordnung von Siedlungsgebieten darzustellen. Es wird sich zudem danach erkundigt, warum diese kostenintensive Produktkategorie nicht mit in die Analyse sowie die Ausarbeitung des Zielkonzeptes 2030 eingeflossen sind. Dies soll explizit unter Beachtung des Ziels eines "zeit- fahrzeug- und personaleffizienten Betriebs" beantwortet werden. Zudem bittet die Stadt Bad Schwalbach um eine Auflistung, welche Schulen, zu welcher Schulstunde aus welchem Siedlungsgebiet angedient werden soll.	Schulbusverkehre werden in den Nahverkehrsplan ergänzt. Ergebnisse einer gesonderten Untersuchung zum Schülerverkehr werden integriert.	Anregung wird gefolgt
19.96	Stadt Bad Schwalbach	Seite 169/170, 7. Zielkonzept 2030 für den RTK / Linienbezeichnungen und Farbkonzept: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Ergänzung von Beispielen zur Erläuterung und einer Legende im Zielnetz.	Auf die Bereitstellung von Beispielen wird verzichtet. Dazu wird auf den Teil B des Nahverkehrsplans mit entsprechenden tiefgreifenden Aussagen verwiesen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.97	Stadt Bad Schwalbach	Seite 171, 7.2.3. Regional- und Expressbus: Die Stadt Bad Schwalbach schlägt vor, die Aussage, dass der angestrebte Studententakt die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw verbessert, durch Studien zu untermauern.	Diese Aussage wird nicht getroffen. Regional- und Expressbusse sind durch direkte Linienführungen konkurrenzfähig zum Pkw. Um die Verlässlichkeit zu erhöhen, werden durchgehende Studententakte angestrebt.	Anregung wird nicht gefolgt
19.98	Stadt Bad Schwalbach	Seite 171, 7.2.3. Regional- und Expressbus "Aufgrund der Zuständigkeit des RMV für diese Linien sind diese lediglich als Empfehlung zu verstehen": Die Stadt Bad Schwalbach erbittet eine Darstellung, wie eine Empfehlung und damit eine nicht beschlossene Umsetzung in ein Zielnetz 2030, welches mit dem Rest des Netzes in Zusammenhang steht, mit aufgenommen werden kann. Wie soll dies "übergangsweise" dargestellt werden und wie wird dies finanziell berücksichtigt?	Für die Linien des RMV ist der aktuelle Fahrplanumfang in der Berechnung berücksichtigt. Zudem werden geplante Anpassungen des Angebots auf den RMV-Linien bereits berücksichtigt. Für die Berücksichtigung der Betriebsleistungen und notwendiger Einsparungen werden nur Angebote in RTV-Verantwortung betrachtet. Sofern Angebotsausweitungen auf regionalen Verbindungen sichergestellt werden sollen, besteht ggf. die Notwendigkeit, ergänzende Leistungen durch die RTV zu beauftragen und zu finanzieren.	Kenntnisnahme

19.99	Stadt Bad Schwalbach	Seite 172, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Rheingau: Es wird um eine Erläuterung gebeten, wie dieses Linienbündel am Wochenende zur Unterstützung der Pendlerströme ausgestaltet werden soll und welche Beziehungen zu P+R Parkplätzen außerhalb des Rheingaus besteht.	Es ist nicht mit einer erhöhten Anzahl Pendelnder am Wochenende gerechnet. Die Bedeutung von P+R-Plätzen außerhalb des Rheingaus ist für den Nahverkehrsplan des Rheingau-Taunus-Kreises als untergeordnet zu betrachten.	Anregung wird nicht gefolgt
19.100	Stadt Bad Schwalbach	Seite 173, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Bäderstraße: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Erläuterung des Bedarfs gemäß der mikroskopischen Bedarfsanalyse, dass eine schnellere Anbindung an den Hauptbahnhof und nicht in andere Stadtteile Wiesbadens bestehen soll. Es wird sich erkundigt, um wie viel Minuten sich die Reisezeit zum Bahnhof reduziert.	Ziel ist eine differenzierte Bedienung verschiedener Zielorte in Wiesbaden. Insbesondere die schnellen regionalen Verbindungen des genannten Linienbündels sollen eine Zubringerfunktion zur Schiene garantieren. Durch unterschiedliche Produktkategorien soll sichergestellt werden, dass verschiedene Zielorte in Wiesbaden (Bahnhof, Innenstadt, Stadtteile) erreicht werden.	Kenntnisnahme
19.101	Stadt Bad Schwalbach	Seite 174, 7.2.3. Regional- und Expressbus Linienbündel Wiesbaden West: Es wird sich danach erkundigt, wie die Reaktivierung der Aartalbahn in der Ausarbeitung des Linienkonzeptes in Wiesbaden berücksichtigt wurde. Zudem wird um eine Darstellung gebeten, wie sich die angesprochenen Reisezeiten verändern und welche Gesamtreisezeit von Limburg bis Wiesbaden anfällt. Des Weiteren bitten wir um Erläuterung, ob der Entfall von Haltestellen in Hahn-Nord gleichwertig kompensiert wird gegenüber der bisherigen Linie 245.	Die Reaktivierung der Aartalbahn ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden berücksichtigt. Der Fokus liegt dabei auf den ebenfalls in diesem Plan aufgeführten Anpassungen regionaler und lokaler Busverkehre von Wiesbaden über Taunusstein nach Bad Schwalbach. Anpassungen des Stadtbusangebots in Wiesbaden sind nicht vorgesehen. Die Haltestelle Gymnasium Bleidenstadt wird im Schülerverkehr weiterhin bedient. Eine Veränderung der Reisezeitverhältnisse ist in Kapitel 8.6.3 dargestellt. Eine genauere Einordnung konkreter Reisezeiten ist mit der im Anschluss an den Nahverkehrsplan vorgesehenen betrieblichen Feinplanung durch die RTV möglich. Ein Entfall von Haltestellen in Hahn-Nord ist nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme
19.102	Stadt Bad Schwalbach	Seite 184/185, 7.2.4. Lokalbus Linienbündel Kreisquerverbindung: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um Mitteilung der zusätzlich erforderlichen Buskapazitäten bei der Linie 240, damit bei gleichbleibender Taktung der verlängerte Linienweg abgebildet werden kann.	Der Fahrzeugbedarf wird im Rahmen der Fahrplanerstellung durch die RTV ermittelt. Nach Abschluss betrieblicher Prüfungen können Linienwege im Nachgang des Prozesses der Nahverkehrsplanung verändert werden.	Anregung wird nicht gefolgt
19.103	Stadt Bad Schwalbach	Seite 186, 7.3 On-Demand-Konzept, bestehende Bediengebiete, 1. Absatz: Es wird angeregt, die hier aufgeführte Aussage "Im restlichen Bediengebiet dienen die bestehenden Bushaltestellen als Haltestellen für den On-Demand-Service" auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Es wird sich zudem gewünscht, den Begriff Parallelfahrverbot in Verbindung mit einem On-Demand-Service zu erläutern. Aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach liegt ein Parallelfahrverbot nur dann vor, wenn die beiden Verkehre zur gleichen Zeit, den gleichen Fahrtwunsch abbilden können.	Die genannte Aussage bezieht sich auf den EMIL Idstein. Ein Parallelfahrverbot liegt vor, wenn auf einer (zumindest teilweise) durch Linienverkehre abgedeckten Fahrtrelati on in einem fest definierten Zeitraum vor und nach Abfahrt des Lini nverkehrs keine Fahrt im On-Demand-Verkehr gebucht werden kann. Eine Kurzerläuterung wird in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.104	Stadt Bad Schwalbach	Seite 186, 7.3 On-Demand-Konzept, bestehende Bediengebiete, 2. Absatz: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Klärung folgender Anliegen zum EMIL Taunusstein: > Angabe des zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen (siehe Seite 191) > Warum ist diese Bediengebietserweiterung im Ziernetz 2030 nicht aufgeführt?	Im Kapitel 7.3 ist fälschlicherweise von einer Ausweitung des Bediengebiets für den EMIL Taunusstein die Rede. Die entsprechende Textpassage wird korrigiert.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.105	Stadt Bad Schwalbach	Seite 188, 7.3 On-Demand-Konzept / Bestehende On-Demand-Bediengebiete, Abbildung 98: Es wird darauf hingewiesen, dass die Abbildung des On-Demand-Konzeptes Bad Schwalbach fehlt.	Das bestehende EMIL-Bediengebiet ist auf Abbildung 97 dargestellt. Da keine Anpassung erfolgt, ist keine zusätzliche Darstellung des Bediengebiets vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.106	Stadt Bad Schwalbach	Seite 188/189, 7.3. On-Demand-Konzept / Korridor Bad Schwalbach - Idstein und Lorch - Bad Schwalbach: Es wird um eine Erläuterung gebeten, ob es schon Systeme bzw. Apps gibt, die diese Art von On-Demand-Korridoren (Abbildung 99 & 100) abdecken können. Wenn vorhanden, wird die Aufführung von Beispielen gewünscht. Welcher Vorteil entsteht hierbei gegenüber einem flächendeckenden Betrieb?	Entsprechende Beispiele bestehen bereits und werden ergänzt. Die zentralen Vorteile von Korridor- oder Sektorbetrieben liegen in einer höheren Systemeffizienz und der Anschlusssicherung an Knotenpunkten. Durch die Definition eines Grobfahrplans steigt die Verlässlichkeit für die Fahrgäste.	Anregung wird gefolgt
19.107	Stadt Bad Schwalbach	Seite 190: 7.3. On-Demand-Konzept / On-Demand-Angebot im Rheingau in der SVZ: Es wird darum gebeten, die mögliche technische Umsetzung und die damit verbundenen finanziellen Einsparungen zu erläutern.	Eine entsprechende Erläuterung wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.108	Stadt Bad Schwalbach	Seite 190, 7.3. On-Demand-Konzept / Berücksichtigung von Bündelungss-Optionen: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Definition der "Aufgaben der Daseinsvorsorge".	Daseinsvorsorge ist in diesem Zusammenhang als Sicherung alternativer Mobilitäts Optionen zum Pkw zu verstehen. Der On-Demand-Verkehr hat die Aufgabe, Mobilität abseits des Autos zu ermöglichen, wenn ein klassischer Linienverkehr nicht wirtschaftlich durchführbar ist.	Kenntnisnahme
19.109	Stadt Bad Schwalbach	Seite 190, 7.3. On-Demand-Konzept / Zusammenfassung: Es wird um eine Erläuterung gebeten, warum die Vorschläge zum On Demand Verkehr im Ziernetz nur auf konzeptioneller Ebene erfolgen konnte.	Die Aufgabe des Nahverkehrsplans liegt hier in der Definition eines ausreichenden Verkehrsangebots. Der On-Demand-Verkehr ist dabei als Teil des ÖPNV-Gesamtnetzes zu verstehen. Eine betriebliche Feinplanung erfolgt dabei analog zum Linienverkehr nicht.	Kenntnisnahme

19.110	Stadt Bad Schwalbach	Seite 193, 7.4.1. Haltestellen / Neue Haltestellen: Es wird um die Erläuterung folgender Inhalte dieses Absatzes gebeten: > "zeitnahe Ausbau" > Was soll nach den 3 Jahren auf welchen vorliegenden Basisdaten evaluiert werden? > Wo ist eine Auflistung der neuen Haltestellen zu finden? Sie sind lediglich im Zielnetz gelb markiert ohne Unterscheidung zwischen Namen und Neubau. > Wurde vorab über die Möglichkeit mit dem jeweiligen Straßenbaulastträgern unter anderem die Ausbaumöglichkeit geklärt?	Die Textpassagen zur Barrierefreiheit wird umfassend überarbeitet. Eine Aufliste der neuen Haltestellen findet sich bereits im Anhang des Nahverkehrsplans. Die Möglichkeit zum barrierefreien Ausbau von neuen Haltestellen sind im Anschluss an den Nahverkehrsplan mit den Straßenbaulastträgern zu prüfen. In diesem Zusammenhang soll auch eine konkrete Festlegung der Haltestellenpositionen erfolgen, die einen Ausbau ermöglicht.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.111	Stadt Bad Schwalbach	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Abbildung 103: Es wird darum gebeten, die Inhalte der Abbildung mit Haltestellenbezeichnung im Anhang zu ergänzen.	Eine entsprechende Tabelle ist im Anhang integriert. Von einer zusätzlichen Kartendarstellung mit Beschriftung wird abgesehen. Eine Zuordnung ist durch den Liniennetzplan gegeben.	Anregung wird nicht gefolgt
19.112	Stadt Bad Schwalbach	Seite 194, 7.4.1 Haltestellen / Ersatzhaltestellen: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Streichung des folgenden Satzes: "Wird die Haltestelleninfrastruktur mehr als 6 Monate benötigt, ist das Provisorium so zu ertüchtigen, dass eine der zu ersetzenden Haltestelle gleichrangige Qualität geboten werden kann". Eine grundlegende Sanierung dauert häufig mehrere Jahre und diese Umsetzung z.B. das Aufstellen einer provisorischen Wartehalle sowie der Austausch von Borden führt zu erheblichen Mehrkosten. Zudem werden ähnliche Situationen bei der Erstellung neuer Haltestellen bis zu 3 Jahren geduldet.	Eine Streichung des genannten Satzes wird vorgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.113	Stadt Bad Schwalbach	Seite 194, 7.4.1. Haltestellenumbenennung "ganzheitliche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit": Es wird darum gebeten, die Zuständigkeit der LNO zu ergänzen.	Die Zuständigkeit wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.114	Stadt Bad Schwalbach	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Entfallende Haltestellen: Es wird darum gebeten, einen genauen Verweis mit Seitenangabe zu der Liste mit entfallenden Haltestellen im Anhang (Teil D) zu ergänzen. Die Stadt Bad Schwalbach kritisiert, dass diese Liste derzeit nicht zu finden ist.	Ein entsprechender Verweis zur Tabelle "Entfallende Haltestellen im Rheingau-Taunus-Kreis" wird integriert.	Anregung wird gefolgt
19.115	Stadt Bad Schwalbach	Seite 194, 7.4.1. Haltestellen / Lage im Raum: Es wird um eine Erläuterung des Zusammenhangs zwischen den Aussagen "Die Haltestellen im Bedienungsgebiet [...] müssen nach dem Stand dieses Nahverkehrsplans [...] barrierefrei ausgebaut werden", und "Grundsätzlich [...] zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen", (vgl. Seite 146, 3. Absatz) gebeten. Zudem wird um eine Ergänzung der Kosten des Ausbaus der Bushaltestellen je Kommune anhand der vorgenommenen Ausstattungsmerkmale in Abhängigkeit der Anzahl der Aus- und Einsteiger gewünscht.	Zwischen den dargestellten Sätzen ist kein Widerspruch ermittelbar. Das Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit ist erforderlich, der barrierefreie Ausbau kann nur unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen erfolgen. Grobe Kostenschätzungen sind im Organisations- und Finanzierungskonzept dargelegt. Eine konkrete Kostenschätzung im Einzelfall ist durch den jeweiligen Straßenbaulastträger vorzunehmen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.116	Stadt Bad Schwalbach	Seite 195, 7.4.1. Haltestellen / Orientierung - Aufbau Haltestellenmast mit Haltestellenschild: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um Erläuterung, ob durch diese Maßnahme zusätzliche Halteverbote aufgebaut werden müssen, um das Abfahren der Busse zu gewährleisten oder das Haltestellenschild sinnvoller im hinteren Bereich am Einstiegsfeld angebracht werden sollte.	Das Einstiegsfeld befindet sich nach gutachterlicher Auffassung im vorderen Bereich der Haltestelle. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird die Formulierung geschärft.	Anregung wird gefolgt
19.117	Stadt Bad Schwalbach	Seite 196, 7.4.1. Haltestellen / Ausstattung "Alle Anlagen im Bestand sind [...] ohne Änderung beizubehalten": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erklärung, ob diese Aussage so verstanden werden kann, dass bestehende Bushaltestellen ohne Änderung bzw. Ausbau bestehen bleiben können?"	Der Satz wird ergänzt: Alle Anlagen im Bestand, die über die jeweilige Ausstattungsstufe hinausgehen, sind grundsätzlich ohne Änderung beizubehalten.	Anregung wird gefolgt
19.118	Stadt Bad Schwalbach	Seite 197, 7.4.1. Haltestellen / Abbildung 104: Es wird darauf hingewiesen, dass die Bewertungsgrundlage Ein/Aussteigerzahlen in der Abbildung fehlen mit der Bitte um Ergänzung. Es besteht keine Möglichkeit die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Bad Schwalbach abzuschätzen.	Haltestellenbezogene Zählraten liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZS, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchführen zu lassen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.119	Stadt Bad Schwalbach	Seite 197, 7.4.1. Haltestellen / Namensgebung: Es wird darum gebeten, die Zuständigkeit der LNO zu ergänzen.	Die Ergänzung wird aufgenommen. Die Benennung von Haltestellen erfolgt jedoch in der Regel in Abstimmung mit den Kommunen.	Anregung wird gefolgt

19.120	Stadt Bad Schwalbach	Seite 198, 7.4.1. Haltestellen / Haltestellenmanagement: Es wird darum gebeten, die Zuständigkeit der LNO zu ergänzen und finanzielle Auswirkungen hinsichtlich der Anzahl der Haltestellen mit aufzuführen.	Die Zuständigkeit der LNO beschränkt sich auf Mast, Schild und Fahrplankasten. Eine Aussage zu finanziellen Auswirkungen von Wartehallen oder anderen Ausstattungsmerkmalen kann dementsprechend nicht getroffen werden. Die Beseitigung von Vandalismusschäden unterliegt ebenfalls der genannten Aufteilung der Zuständigkeiten.	Anregung wird nicht gefolgt
19.121	Stadt Bad Schwalbach	Seite 198, 7.4.2. Barrierefreiheit, Absatz 1: Die Stadt Bad Schwalbach bittet für die Haushaltsansätze um die Ergänzung der finanziellen Auswirkungen je Kommune im NVP. Zudem wird gewünscht, die dem RTK vorliegende Ausarbeitung zum priorisierten Umbau seiner Haltestellen mit in die fehlende Haltestellenübersicht einzuarbeiten.	Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger benannt sowie Kostensätze für einzelne Infrastrukturmaßnahmen aufgeführt. Eine Aufgliederung der Kosten je Kommune ist nicht vorgesehen.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.122	Stadt Bad Schwalbach	Seite 198, 7.4.2. Barrierefreiheit, Absatz 2 "Arm- und Rückenlehne": Aufgrund der bisherigen Ausführung der Sitzplätze ohne Armlehne, bittet die Stadt Bad Schwalbach um die Streichung dieser Forderung, um unnötige Ausgaben vermeiden zu können.	Die Formulierung wird gestrichen.	Anregung wird gefolgt
19.123	Stadt Bad Schwalbach	Seite 199, 7.4.3. Busbeschleunigung / "Verzicht auf Busbuchten": Erfahrungswerte zeigen, das Busbuchten gerade an vielbefahrenen Bundes- und Landesstraßen von Seiten Hessen Mobil gefordert werden. Eine Klärung dieser Thematik mit dem Straßenverkehrslastträger und Ergänzung der dazugehörigen Grundlagen im NVP wird sich seitens der Stadt Bad Schwalbach gewünscht.		Kenntnisnahme
19.124	Stadt Bad Schwalbach	Seite 200, 7.4.3. Busbeschleunigung / Lichtsignalanlagen: Es wird darum gebeten, eine Analyse der Ist-Situation (Einbau der Geräte in Bussen der RTK) in der Ausarbeitung Teil A sowie die finanziellen Auswirkungen zu ergänzen.	Derzeit wird die beschriebene Technik im Lokalbusverkehr nicht eingesetzt. Geplant ist ein Modellversuch mit Wiesbaden auf der Linie 270 sobald von Seiten der RTV neue Bordrechner verbaut sind. Zu den Fahrzeugen, die auf Regionalbuslinien des RMV verkehren, liegen keine Daten vor.	Anregung wird nicht gefolgt
19.125	Stadt Bad Schwalbach	Seite 200, 7.4.4. Elektrifizierung und alternative Antriebe: Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum, die Zuständigkeit der RTV sowie die finanziellen Auswirkungen zu ergänzen.	Die Ergänzung wird aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.126	Stadt Bad Schwalbach	Seite 202, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität "Schwachstelle des ÖPNV": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erklärung, ob und inwieweit der On-Demand-Verkehr dazu dienen kann diese Schwachstelle auszugleichen.	Grundsätzlich kann ein On-Demand-Verkehr diese Schwäche in vielen Fällen ausgleichen, allerdings unter einem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand. Zur Steigerung der Effizienz des gesamten Mobilitätssystems ist eine Kombination des ÖPNV mit aktiven Mobilitätsformen zielführender als ein On-Demand-Verkehr.	Kenntnisnahme
19.127	Stadt Bad Schwalbach	Seite 202, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Fußverkehr: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erklärung, ob und inwieweit der On-Demand-Verkehr dazu dienen kann, die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen zu verbessern.	Der On-Demand-Verkehr kann zu einer Verdichtung des Haltestellennetzes beitragen und damit die Fußwegedistanzen zu Haltestellen senken. Zu berücksichtigen ist das Zugangshemmnis der Buchung sowie eine geringe Affinität zu Umstiegen bei vielen Fahrgästen, sodass ggf. bewusst weitere Wege zu einer Haltestelle des Linienverkehrs in Kauf genommen werden.	Kenntnisnahme
19.128	Stadt Bad Schwalbach	Seite 202, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Radverkehr: Es wird darum gebeten, die Grundlage (Übersicht Anzahl der Ein- und Aussteiger je Haltestelle) sowie die finanziellen Auswirkungen zur Errichtung von verschließbaren Fahrradboxen sowie Leih-Pedelec-Angeboten zu ergänzen.	Haltestellenbezogene Zählraten liegen nicht vor. Die RTV plant in den nächsten Jahren die sukzessive Einführung von AFZS, was jedoch mit erheblichen Investitionen verbunden sein wird. Es steht jeder Kommune frei, selbst Zählungen an ihren Haltestellen durchführen zu lassen. Die finanziellen Auswirkungen werden in der Investitionsübersicht ergänzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.129	Stadt Bad Schwalbach	Seite 204, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / MIV P+R Anlagen: Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum die Maßnahmen, die diesbezüglich in Wiesbaden zur Unterstützung der Pendlerströme in den ÖPNV aufgenommen wurden, zu ergänzen.	Die in der Landeshauptstadt Wiesbaden vorgesehenen Maßnahmen sind in Teil B einsehbar. Da diese keines politischen Beschlusses des Rheingau-Taunus-Kreises bedürfen, ist eine Aufnahme in Teil C nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.130	Stadt Bad Schwalbach	Seite 205, 7.5. Konzept zur Inter- und Multimodalität / Mobilstationen: Die Stadt Bad Schwalbach erkundigt sich nach dem Platzbedarf von Mobilstationen. Die Informationen sollten anhand von Beispielen im NVP ergänzt werden.	Das Themenfeld der Inter- und Multimodalität wird im Nahverkehrsplan für eine vertiefende Untersuchung vorbereitet. Diese ist nicht Teil der Nahverkehrsplanung.	Anregung wird nicht gefolgt
19.131	Stadt Bad Schwalbach	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Ergänzung einer Übersicht, in der die aufgeführten Maßnahmen tabellarisch unter der jeweiligen Nummer und kurzen Erläuterung der Inhalte aufgeführt sind, damit Wechselwirkungen besser erkennbar sind.	Die Tabellarisdarstellung wird überarbeitet. Es wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen Maßnahmen an anderen Stellen des Nahverkehrsplans erläutert werden. Anstelle von Wiederholungen werden Verweise vorgezogen.	Anregung wird teilweise gefolgt

19.132	Stadt Bad Schwalbach	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Es wird sich danach erkundigt, warum bei der Maßnahme A1 nicht die Maßnahmen I1 (Beispiel: X70 Im Obergrund) und A2, das direkt von der Umsetzung der Maßnahme A1 beeinflusst wird, unter den potenziellen Wechselwirkungen aufgeführt werden. Aus Sicht der Stadt gilt, dass sich der Wegfall einer Maßnahme in der Maßnahmengruppe A auf die Ausgestaltung der anderen Maßnahmen und somit des Zielnetzes auswirkt.	Die entsprechenden Wechselwirkungen werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.133	Stadt Bad Schwalbach	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Bad Schwalbach stellt zusätzliche Auswirkungen der Maßnahme A3 auf die Maßnahmen B2, I1, B5, O3, V1 fest.	Die entsprechenden Wechselwirkungen werden ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.134	Stadt Bad Schwalbach	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich eine genauere Erläuterung ggf. mit Verweis auf das jeweilige Kapitel für die Maßnahme A4.	Ein Verweis auf das Kapitel 7.2.3 bzw. 7.2.4 wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.135	Stadt Bad Schwalbach	Seite 207/208, 8. Szenarien und Wirkungsanalyse / Tabelle 25: Die Stadt Bad Schwalbach wünscht sich eine genauere Erläuterung ggf. mit Verweis auf das jeweilige Kapitel für die Maßnahme A7.	Eine Grafik zur Definition der Anschlussknoten wird ergänzt und auf diese verwiesen.	Anregung wird gefolgt
19.136	Stadt Bad Schwalbach	Seite 210, 8.2. Priorisierung / letzter Absatz: Aufgrund der finanziellen Auswirkungen sollten die infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen auch priorisiert und zeitlich eingeordnet werden, sodass diese in die Haushaltsplanungen der Stadt Bad Schwalbach einfließen können. Zusätzlich ist somit eine klare Vorgehensweise ersichtlich.	Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen sind den Linien und Linienabschnitten in den Liniensteckbriefen zugeordnet. Die Priorisierung entspricht der Angabe für den jeweiligen Linienabschnitt. Eine Konkretisierung von Prioritäten und Umsetzungszeiträumen wird im Rahmen des überarbeiteten Organisations- und Finanzierungskonzepts bereitgestellt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.137	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, 1. Absatz: Es wird um eine Definition der Formulierung "begrenzte Finanzierungsoptionen" gebeten.	Die begrenzten Finanzierungsoptionen beziehen sich zum einen auf absehbare Kostensteigerungen, vor allem im Bereich Fahrpersonal durch Tarifierhöhungen. Diese werden in Form von Preisfortschreibungen ("Hessen-Index") jährlich angepasst. Ebenso die Kosten für Treibstoff, der in den letzten Jahren durch externe Einflüsse und unvorhersehbare globale Ereignisse starken Schwankungen unterlag. Außerdem ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass es für die kommenden Jahre eine bereits festgelegte Steigerung der Finanzierung der Mittel der RTV seitens des Rheingau-Taunus-Kreises gibt, die 1,5 % p.a. ab 2025 nicht überschreiten soll. Damit kann absehbar der Fall eintreten, dass die tatsächlichen Preissteigerungen nicht durch die vom Kreis bereitgestellten Mittel gedeckt werden. Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.138	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Erfüllung der im Anforderungsprofil entwickelten Qualitätsstandards hinsichtlich der Erschließungs-, Bedienungs und Verbindungsqualität": Es wird darum gebeten, den gewählten Ansatz auf Grundlage des Ziels § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen genau zu erläutern, wie dieses Ziel auf Grundlage der angesprochenen Reduktion erreicht werden soll.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme
19.139	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Sicherstellung einer Mobilitätsgarantie im Kreisgebiet, mindestens in der Haupt- und Normalverkehrszeit": Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum, den gewählten Ansatz auf Grundlage der bisher erarbeiteten Inhalte in Verbindung mit § 14 Abs. 4 (1., 2. und 6.) ÖPNVG zu erläutern.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden. Die Angebotsentwicklung erfolgt weiterhin vor dem Hintergrund der in der Bestandsaufnahme dargestellten Mobilitätsbedarfe mit dem Ziel, möglichst viele der ermittelten Bedarfe unter begrenzter Ressourcenverfügbarkeit zu bedienen.	Kenntnisnahme
19.140	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Kombiniertes ÖPNV-Angebot aus einem Kernnetz im Linienbetrieb sowie 22 Bediengebieten für Bedarfsverkehrsangebote": Es wird um die Ergänzung der angesprochenen 22 Bediengebiete und den angestrebten Betrieb gebeten.	Das Kapitel wird grundlegend überarbeitet. Eine Darstellung und Erläuterung der Bedienungsformen und Gebiete wird aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.141	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "Keine Berücksichtigung der im Anforderungsprofil entwickelten Qualitätsstandards hinsichtlich der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung des gewählten Absatzes hinsichtlich § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme
19.142	Stadt Bad Schwalbach	Seite 211, 8.3. Szenarien, Tabelle 27: "keine gesonderte Berücksichtigung des Themas Mobilitätsgarantie": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Erläuterung des gewählten Absatzes hinsichtlich § 14 Abs. 4 (6.) ÖPNVG Hessen.	Die Standards der Angebotsqualität können im Reduktionsszenario nicht vollständig erreicht werden.	Kenntnisnahme

19.143	Stadt Bad Schwalbach	Seite 212, 8.3. Szenarien, Tabelle 27, 2. Absatz "Mittelfristig wird angestrebt, diese Linien in das Regionalbusnetz des RMV zu überführen": Die Stadt Bad Schwalbach erkundigt sich, auf welcher gesetzlichen Grundlage dies umgesetzt werden soll?	Dies ist als Prüfauftrag an den RMV übermittelt worden. Eine Auseinandersetzung mit den Anregungen des Rheingau-Taunus-Kreises erfolgt im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für den RMV.	Kenntnisnahme
19.144	Stadt Bad Schwalbach	Seite 214-215 bis 8.4.8. Szenarien und Wirkungsanalyse / 8.3. Szenarien Tabelle 27, Abb. 108: Die hier aufgeführten Ansätze sind nicht Bestandteil der Tabelle 26 "Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen" bzw. entsprechen nicht den Inhalten des Entwurfs und den Ansätzen des § 14 Abs. 4 ÖPNVG. Es wird daher empfohlen, hierzu einen gesonderten Kreistagsbeschluss zu fassen, bzw. eine grundsätzliche Überarbeitung des Entwurfs. Zudem wird darum im Falle einer Überarbeitung darum gebeten, die in ihrer Funktionalität sehr intransparent beschriebenen, aufgeführten On-Demand-Korridore in Bad Schwalbach ausführlich in der angedachten Umsetzung zu beschreiben und in einem gesonderten Zielnetz "NVP-Reduktionsszenario" darzustellen.	Das Kapitel wird grundlegend überarbeitet. Die Abbildung wird überarbeitet. Eine Darstellung und Erläuterung der Bedienungsformen und Gebiete wird aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
19.145	Stadt Bad Schwalbach	Seite 215, 8.4.1. Entwicklung der Fahrplankilometer / Zielnetz: Es wird um eine Aufführung der Berechnungsgrundlagen im Anhang gebeten.	Die Berechnungsgrundlagen werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt. Von einer Darstellung im Nahverkehrsplan ist abzusehen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.146	Stadt Bad Schwalbach	Seite 216/217, 8.4.1. Entwicklung der Fahrplankilometer / Zielnetz: Die Stadt Bad Schwalbach wünscht einen Austausch der Kategorie "On-Demand" gegen "Bedarfsverkehre" sowie zur besseren Nachvollziehbarkeit die Ergänzung der beiden unterschiedlichen Ansätze eines Bedarfsverkehrs "Flächenverkehre" und "Linienverkehre" in der Tabelle.	Die Formulierung wird angepasst.	Anregung wird gefolgt
19.147	Stadt Bad Schwalbach	Anmerkung zum Ansatz Unterteilung in Basis- und Reduktionsnetz: Die hier aufgeführten Ansätze (Basisnetz/Reduktionsnetz) sind nicht Bestandteil der Tabelle 26 "Systematik der Priorisierung von Einzelmaßnahmen" bzw. entsprechen nicht den Inhalten des Entwurfs und den Ansätzen des § 14 Abs. 4 ÖPNVG. Es wird daher empfohlen, hierzu einen gesonderten Kreistagsbeschluss zu fassen, bzw. eine grundsätzliche Überarbeitung des Entwurfs.	Die Netzstufen des Basis- und Reduktionsnetzes sind als Vorstufen des Zielnetzes zu verstehen. Die Abbildung wird überarbeitet.	Anregung wird gefolgt
19.148	Stadt Bad Schwalbach	Seite 222, 8.4.2. Entwicklung des Fahrzeugbedarfs / Zielnetz: Es wird um eine Aufführung der Berechnungsgrundlagen im Anhang gebeten.	Die Berechnungsgrundlagen werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt. Von einer Darstellung im Nahverkehrsplan ist abzusehen.	Anregung wird gefolgt
19.149	Stadt Bad Schwalbach	Seite 222, 8.4.2. Entwicklung des Fahrzeugbedarfs / Schülerverkehrskonzept: Die Stadt Bad Schwalbach erkundigt sich danach, warum das Schülerverkehrskonzept separat erarbeitet wurde. Aufgrund der fehlenden Einsicht ist keine Nachvollziehbarkeit der gelieferten Daten gegeben.	Der Nahverkehrsplan wird hinsichtlich des Schülerverkehrs grundlegend überarbeitet. Die Ergebnisse des Schülerverkehrskonzepts werden integriert.	Anregung wird gefolgt
19.150	Stadt Bad Schwalbach	Seite 223/24, 8.5. Kostenschätzung und Investitionen, 2. Absatz und Tabelle 41: Zur besseren Berücksichtigung der Kosten wünscht sich die Stadt Bad Schwalbach eine Ergänzung der Zuständigkeiten (RMV/RTV/Bund/Land/Kreis/Kommune) in der Tabelle.	Die Zuständigkeiten werden Tabellendarstellung ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.151	Stadt Bad Schwalbach	Seite 225, 8.6. Quantitative Wirkungsanalyse: Die Stadt Bad Schwalbach bittet darum, die hinterlegte "mikroskopische Mobilitätssimulation" ersichtlich im Anhang aufzuführen.	Die Methodik der mikroskopischen Mobilitätssimulation ist in Kapitel 3.1.4 umfassend dargestellt. Eine weitere Konkretisierung ist nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
19.152	Stadt Bad Schwalbach	Seite 225, 8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage / Zielnetz: Es wird um eine ersichtliche Aufführung der Wegearbeiten (z.B. Wege bis 5 km, bis 10 km, ...) gebeten, damit der Zusammenhang zu einem bedarfsgerechten Ausbau (X-Buslinie, lokale Buslinie oder On-Demand-Verkehre) hergestellt werden kann.	Von einer Aufnahme der Wegearbeiten wird abgesehen. Diese übersteigen die Regelungsinhalte des Nahverkehrsplans.	Anregung wird nicht gefolgt
19.153	Stadt Bad Schwalbach	Seite 225/226, 8.6.1. Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage / Abbildung 110/111: Es wird darum gebeten, die Aussage zur dargestellten prozentualen Verschiebung der Analyse vom Fußverkehr in den ÖPNV auf ihre Richtigkeit zu überprüfen und eine Erläuterung zu ergänzen. Zusätzlich wird sich eine Nennung der Maßnahmen, die im Zielnetz dazu führen, gewünscht.	Eine Erläuterung mit einer Zuordnung zu potenziell ursächlichen Maßnahmen wird ergänzt.	Anregung wird gefolgt
19.154	Stadt Bad Schwalbach	Seite 231, 8.6.2. Entwicklung der Erschließungsqualität / Abbildung 116: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um die Darstellung der berechneten Entwicklung der Erschließungsqualität je Kommune sowie um eine Erläuterung anhand von Beispielrechnungen.	Die Entwicklung der Erschließungsqualität je Kommune wird im Anhang dargestellt. Von einer Beispielrechnung wird abgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt

19.155	Stadt Bad Schwalbach	Seite 237, 8.6.3. Entwicklung der Verbindungsqualität / Reisezeiten und Reisezeitvergleiche im Zielnetz 1. Absatz "Damit konnte das Ziel einer Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV erreicht werden": Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Überprüfung der Aussage in Hinblick auf eine Widersprüchlichkeit in Verbindung mit der Aussage auf Seite 142 "Ein Wert von unter 2,1 zeigt [...] gerade noch konkurrenzfähig". Bei einem ungünstigen Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F). Im Rheingau-Taunus-Kreis wird ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf allen Hauptrelationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Hinsichtlich dieser Aussagen bitte überprüfen und ggf. ändern.	Der Anteil von Wegen mit einem Reisezeitverhältnis unter 2,1 konnte gesteigert werden, dadurch wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Pkw erhöht.	Kenntnisnahme
19.156	Stadt Bad Schwalbach	Seite 240, 8.6.4. Zusammenfassung quantitative Wirkungsanalyse: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Überprüfung der Aussage in Hinblick auf eine Widersprüchlichkeit in Verbindung mit der Aussage auf Seite 142 "Ein Wert von unter 2,1 zeigt [...] gerade noch konkurrenzfähig". Bei einem ungünstigen Reisezeitverhältnis von über 2,1 ist der ÖPNV für Wahlfreie keine Alternative mehr (Qualitätsstufen D-F). Im Rheingau-Taunus-Kreis wird ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot auf allen Hauptrelationen angestrebt (mindestens Qualitätsstufe C). Hinsichtlich dieser Aussagen bitte überprüfen und ggf. ändern.	Der Anteil von Wegen mit einem Reisezeitverhältnis unter 2,1 konnte gesteigert werden, dadurch wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Pkw erhöht.	Kenntnisnahme
19.157	Stadt Bad Schwalbach	Seite 240, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung von Anforderungen an die Barrierefreiheit "Bei der Infrastruktur tragen insbesondere die Inhalte des Anforderungsprofils zu den Haltestellen, sowie die bestehende Priorisierung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen dazu bei, dass der Zugang zum ÖPNV möglichst ohne Hindernisse erfolgen kann." Aufgrund der fehlenden Haltestellenkategorisierung inkl. der Einarbeitung der Anzahl der Ein-/Aussteiger kann der Aussage von Seiten der Stadt Bad Schwalbach nur unter der Ergänzung der fehlenden Unterlagen zugestimmt werden.	Die Ausbaupriorisierung wird ergänzt und die Inhalte zum Themenschwerpunkt Barrierefreiheit umfassend erweitert.	Anregung wird gefolgt
19.158	Stadt Bad Schwalbach	Seite 240, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung von Anforderungen an die Barrierefreiheit, 2. Absatz: Aufgrund der fehlenden Legende (siehe Linienplan Wiesbaden) im Zielnetz 2030 kann der Aussage von Seiten der Stadt Bad Schwalbach nur unter der Ergänzung der Überarbeitung der Darstellung zugestimmt werden.		Kenntnisnahme
19.159	Stadt Bad Schwalbach	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Berücksichtigung der Anforderungen an eine gendergerechte Mobilität, 2. Absatz: Die angesprochenen komplexen Wegekettens und Tangentialverbindungen werden aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach zu einem Großteil von Seiten des On-Demand Verkehrs abgedeckt, aus diesem Grunde wünscht sich die Stadt Bad Schwalbach für die Zukunft wieder eine höhere Beteiligung seitens des Landes bzw. des RMV und des Kreises.		Kenntnisnahme
19.160	Stadt Bad Schwalbach	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Gewerbe- und Industriestandorten: "„Entscheidende Verbesserungen ergeben sich so für die Gewerbestandorte ... ebenso wie für die 'Ober der Hardt' und 'Emser Straße' in Bad Schwalbach". Der hier getroffenen Aussage kann von Seiten der Stadt Bad Schwalbach nur bedingt zugestimmt werden, da der angestrebte Studententakt ein Anfang ist, aber nur teilweise je nach Anzahl der Umstiege, keine Alternative zum MIV darstellt. Leider kann zusätzlich der Bedarf nicht nachvollzogen werden, da die Ergebnisse der mehrfach angesprochenen mikroskopischen Bedarfsanalyse nicht einsehbar sind und somit auch keine Aussage getroffen werden kann, ob mit dem Zielnetz der Bedarf der Bad Schwalbacher Bürger zufriedenstellend gedeckt ist.		Kenntnisnahme

19.161	Stadt Bad Schwalbach	Seite 241, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Gewerbe- und Industriestandorten: Der Aussage, dass ein "einfacher und zeiteffizienter Umstieg zwischen Bus und Bahn erreicht werden [kann]", kann von Seiten der Stadt Bad Schwalbach nicht zugestimmt werden, da die Ausarbeitung keine genauen Zeitangaben z.B. von Umsteigebeziehungen aufweist. Zudem fehlt der Stadt Bad Schwalbach ein erweiterter Ansatz der Quartiersbusse, welche bedarfsgerecht für den Pendlerverkehr der Bad Schwalbacher Bürger in die unterschiedlichen Zielgebiete in Wiesbaden (z.B. Innenstadt, Äppelallee...) ausgereicht hätte werden können.	Die betriebliche Feinplanung erfolgt im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung durch die RTV. Der Nahverkehrsplan schafft die Grundlage für systematisierte Anschlussbeziehungen.	Kenntnisnahme
19.162	Stadt Bad Schwalbach	Seite 242, 8.7. Qualitative Wirkungsanalyse / Anschluss von Freizeitzielen: Der hier getroffenen Aussage kann von Seiten der Stadt Bad Schwalbach nur bedingt zugestimmt werden, weil dieses Thema bzw. die Umsetzung nicht detailliert aufgearbeitet wurde.	Verbesserte Anschlüsse von Freizeitzielen ist im Rahmen der Linienbeschreibungen in Kapitel 7.2 erfolgt.	Kenntnisnahme
19.163	Stadt Bad Schwalbach	Seite 243, 8.8. Organisation, Linienbündelung und Umsetzungshorizont / "kommunale Organisation" und 1. Absatz: Es wird darum gebeten, den Begriff und die damit verbundenen Zuständigkeiten genauestens zu definieren und am Zielnetz 2030 die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Bad Schwalbach bzw. auch der anderen Kommunen darzustellen. Die Stadt Bad Schwalbach kann diesem Ansatz nicht zustimmen, da es bereits mit der RTV eine lokale Nahverkehrsorganisation gibt, die die beschriebenen Aufgaben auch weiterhin übernehmen soll, da es sich auch bei On-Demand-Verkehren und Stadtbusverkehren um einen Bestandteil des ÖPNV handelt.	Der Nahverkehrsplan wird in diesem Zusammenhang grundlegend überarbeitet. Entsprechende Kostenaufstellungen und ein Organisationskonzept werden integriert. Der On-Demand-Verkehr in der Stadt Taunusstein ist für das Funktionieren des kreisweiten ÖPNV-Angebots im Sinne einer Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten als nicht notwendig angesehen. Sofern eine Beibehaltung des Angebots seitens der Stadt Taunusstein vorgesehen ist, ist das Angebot kommunal zu finanzieren. Die Organisation des Angebots hinsichtlich des Vergabeprozesses kann ggf. an den Kreis abgegeben werden. Nicht betroffen sind Leistungszeiträume, in denen der On-Demand-Verkehr Linienangebote ersetzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.164	Stadt Bad Schwalbach	Seite 245, 8.8. Organisation, Linienbündelung und Umsetzungshorizont / Tabelle 47: Es wird darum gebeten, den Begriff und die damit verbundenen Zuständigkeiten genauestens zu definieren und am Zielnetz 2030 die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Bad Schwalbach bzw. auch der anderen Kommunen darzustellen. Die Stadt Bad Schwalbach kann diesem Ansatz nicht zustimmen, da es bereits mit der RTV eine lokale Nahverkehrsorganisation gibt, die die beschriebenen Aufgaben auch weiterhin übernehmen soll, da es sich auch bei On-Demand-Verkehren und Stadtbusverkehren um einen Bestandteil des ÖPNV handelt.	Der Nahverkehrsplan wird in diesem Zusammenhang grundlegend überarbeitet. Entsprechende Kostenaufstellungen und ein Organisationskonzept werden integriert. Der On-Demand-Verkehr in der Stadt Taunusstein ist für das Funktionieren des kreisweiten ÖPNV-Angebots im Sinne einer Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten als nicht notwendig angesehen. Sofern eine Beibehaltung des Angebots seitens der Stadt Taunusstein vorgesehen ist, ist das Angebot kommunal zu finanzieren. Die Organisation des Angebots hinsichtlich des Vergabeprozesses kann ggf. an den Kreis abgegeben werden. Nicht betroffen sind Leistungszeiträume, in denen der On-Demand-Verkehr Linienangebote ersetzt.	Anregung wird teilweise gefolgt
19.165	Stadt Bad Schwalbach	Seite 245, 9.1 Entwicklung des Schienenverkehrsangebots: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Ergänzung eines zusätzlichen Zielnetzes im "Mitfall" der Aartalbahn. Diese Ausarbeitung dient der Übersicht und des Vergleichs des jetzt aufgeführten Zielnetzes und deren Änderungen.	Das in Kapitel 7 dargestellte Zielnetz beschreibt den Mit-Fall. Aus diesem Grund sind im Prüfauftrag Maßnahmen des Ohne-Falls ergänzend dargestellt.	Kenntnisnahme

19.166	Stadt Bad Schwalbach	<p>Seite 251, 9.3. Erweiterungsoption des ÖPNV-Angebots / Stärkung Kreisquerverbindung: Aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach schließen sich die beiden dargestellten Verkehrsarten flexible Bedarfsverkehre und feste Linienverkehre nicht gegenseitig aus. Die Erfahrungen der Stadt Bad Schwalbach zeigen, dass die Kombination beider Verkehrsarten eine bedarfsgerechte Lösung für die Zukunft darstellt, da hiermit die Erfordernisse eines flexiblen ÖPNVs für die kurzen Wege sowie ein kommunenübergreifender ÖPNV in Form von Linienverkehren beglichen wird. Zudem könnte ein flächendeckender übergreifender Bedarfsverkehr eine Möglichkeit bieten, Einsparungen bei den Linienverkehren zu generieren, da diese in Randzeiten mit „Übergabestationen“ bzw. Wechsel von Fahrzeugen zwischen Bedienegebieten gewährleistet werden könnte. Zudem können durch die Kombination der Expressbusse und Lokalbusse hinsichtlich der Reisezeiten optimiert werden, wenn der On-Demand-Verkehr für die Zubringerfunktion z. B. in Pendlerzeiten übernimmt. Dies wäre eine Lösung für die topographischen Verhältnisse im Taunus, zusätzlich mit den schon jetzt teilweise langen Zuwegungen zu den Haltestellen.</p> <p>Die angesprochene Einführung von Expressbussen zwischen Eltville und Idstein sowie Laufenselden und Bremthal werden von Seiten der Stadt Bad Schwalbach sehr begrüßt, da dies zu einer Entlastung der Aarstraße führen könnte, wenn sich die Reisezeiten (ÖPNV) verglichen mit dem MIV weiter reduzieren würden. Die aufgeführten Lokalbusergänzungen und die damit verbundene Attraktivierung des ÖPNVs in Bad Schwalbach werden von der Stadt Bad Schwalbach sehr begrüßt.</p>	Ein paralleles Angebot von Linien- und On-Demand-Verkehren ist nicht empfehlenswert, sofern keine eindeutigen Aufgaben beider Produkte definiert und systemisch hinterlegt sind. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Evaluationsstudien im gesamten Bundesgebiet.	Kenntnisnahme
19.167	Stadt Bad Schwalbach	<p>Seite 252/253, 9.3. Erweiterungsoption des ÖPNV-Angebots / Verdichtung des Angebots im Linienstern Wiesbaden: In diesem Zusammenhang sollten die schon aufgeführten lokalen Quartiersverbindungen mit aufgenommen werden, welche eine Sammelfunktion in Bad Schwalbach sowie bedarfsgerechte Verbindungen in die unterschiedlichsten Quartiere Wiesbaden-Innenstadt, in den Süd-Osten (R+V, Ministerien...) sowie in den Westen (Äppelallee, Biebrich....) entwickelt, um mit kurzen Reisezeiten alternativen zum MIV bieten zu können.</p>	Eine entsprechende Textpassage zur Berücksichtigung der regionalen Quartiersbusse wird integriert.	Anregung wird gefolgt
19.168	Stadt Bad Schwalbach	<p>Seite 254, 9.3. Erweiterungsoptionen des ÖPNV-Angebots / Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen: Aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach muss dieses explizit auch in Verbindung mit der Landeshauptstadt Wiesbaden beibehalten bzw. im Hinblick auf die Aartalbahn und deren Anschlüsse in Wiesbaden ausgebaut werden. Diesbezüglich ist eine grenzüberschreitende Erarbeitung eines Zielnetzes im Mitfall Aartalbahn erforderlich.</p>	Das in Kapitel 7 dargestellte Zielnetz beschreibt den Mit-Fall. Aus diesem Grund sind im Prüfauftrag Maßnahmen des Ohne-Falls ergänzend dargestellt.	Kenntnisnahme
19.169	Stadt Bad Schwalbach	<p>Seite 254, 9.3.2. On-Demand Angebot / Flexibilisierung kleinräumiger Verkehre: Die derzeitige Nutzerzahl von ca. 5.000 Fahrgästen im Monat weist auf, dass ein großer Bedarf hinsichtlich des Standort -und Zeitflexiblen im On-Demand-Verkehr besteht. Somit kann man aus Sicht der Stadt Bad Schwalbach nur bedingt von parallelen Angeboten sprechen, da die Leistung der beiden Verkehrsarten stark differiert. Die weiteren aufgeführten Ansatzpunkte werden von Seiten der Stadt Bad Schwalbach sehr begrüßt.</p>	Ein paralleles Angebot von Linien- und On-Demand-Verkehren ist nicht empfehlenswert, sofern keine eindeutigen Aufgaben beider Produkte definiert und systemisch hinterlegt sind. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen aus Evaluationsstudien im gesamten Bundesgebiet.	Kenntnisnahme
19.170	Stadt Bad Schwalbach	<p>Seite 256, 9.4. Mobilitätsmanagement: Die hier aufgeführten Punkte werden von Seiten der Stadt Bad Schwalbach sehr begrüßt. Hinsichtlich des vorliegenden Nahverkehrsplanes wäre es wünschenswert gewesen, bereits jetzt das Schulische Mobilitätsmanagement zu analysieren und kostenoptimiert in das Zielnetz einfließen zu lassen.</p>		Kenntnisnahme
19.171	Stadt Bad Schwalbach	<p>Teil D (Anhang): Landeshauptstadt Wiesbaden & RTK: Die Stadt Bad Schwalbach bittet um eine Überarbeitung und Ergänzung des Anhang hinsichtlich der vorherigen Anmerkungen.</p>	s.o.	Anregung wird teilweise gefolgt
20.	Stadt Eltville			

20.1	Stadt Eltville	Teil A, 2.2.1. Die Stadt Eltville weist daraufhin, dass im Bundesverkehrswegeplan unter der Projektnummer 2-004-V04 eine Neubaustrecke für den Güterverkehr im Korridor Mittelrhein enthalten ist. Westliche Teile des Rheingau-Taunus-Kreises werden von diesen Planungen tangiert. Dem Projekt wird derzeit durch den Bundesverkehrswegeplan kein Bedarf zugesprochen.		Kenntnisnahme
20.2	Stadt Eltville	Die Ausführungen zum "Deutschlandtakt" werden von der Stadt Eltville positiv bewertet. Sie beinhalten neben einer geplanten "0-30-Takt"-Verbesserung für die den Hauptbahnhof Wiesbaden bedienenden Linien auch Angebotserweiterungen im RTK. So ist für die rechte Rheinseite ein 30-Minuten-Takt bis Assmannshausen ebenso vorgesehen, wie die Einführung einer stündlichen Expressverbindung nach Koblenz und Neuwied.		Kenntnisnahme
20.3	Stadt Eltville	Die grundsätzlichen Ziele der Landes- und Regionalplanung werden von der Stadt Eltville positiv bewertet. Im regionalen NVP des RMV ist die Einführung eines HessenExpress (HE) mit Verbindung nach Frankfurt vorgesehen. Ebenso soll die neue Linie RE 19 eine stündliche direkte Verbindung von Koblenz bzw. Lorchhausen über Eltville nach Frankfurt anbieten und damit die bestehende Linie RE9 ersetzen. Dies wird insgesamt positiv bewertet.		Kenntnisnahme
20.4	Stadt Eltville	Die Stadt Eltville schlägt vor, die Stadtbuslinie 24 mit vorgesehenen Ende in Frauenstein zu erweitern. In Form einer Verlängerung oder eines Ringverkehrs "Frauenstein - Walluf - Martinthal - Rauenthal - Schlangenbad - Georgenborn - Wiesbaden" könnte u.a. auch die FH RheinMain angebunden werden.	Für die Linie 44 des Zielkonzepts für die Landeshauptstadt Wiesbaden ist bereits eine Verlängerung über Frauenstein hinaus bis Oberwalluf geplant. Von einer weiteren Verlängerung ist zur Sicherung einer hohen Betriebsstabilität abzusehen. Durch das Zielnetz des Rheingau-Taunus-Kreises ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität für die benannten Orte und Ortsteile angestrebt.	Anregung wird teilweise gefolgt
20.5	Stadt Eltville	Teil C, Linienbündel Rheingau, Linie 176: Die Einführung der Linie 176 (Kloster Eberbach - Kiedrich - Eltville - Walluf - Mainz Hbf) wird als umsteigefreie Verbindung des östlichen Rheingaus mit der Mainzer Innenstadt vollumfänglich begrüßt. Auch weil damit die Fachhochschule und die Universität Mainz erschlossen werden. Da die Einführung dieser Linie auch mit der Landeshauptstadt Mainz als ÖPNV-Träger für das dortige Stadtgebiet abschließend zu klären ist, sollten die zur Einführung dieser Linie erforderlichen Gespräche zeitnah und mit Nachdruck geführt und die Einführung dieser Linie somit forciert werden.	Während der Erstellung des Nahverkehrsplans werden bereits entsprechende Gespräche mit der Landeshauptstadt Mainz geführt. Diese sollen auch nach Beschluss des Nahverkehrsplans fortgesetzt werden.	Anregung wird gefolgt
20.6	Stadt Eltville	Teil C, Linienbündel Rheingau-Ost: Die im Status-Quo bestehenden Linien werden weiterentwickelt und um neue Verbindungen nach Wiesbaden ergänzt. Aus den Planungen ergeben sich neue zusätzliche Verbindungen aus Bärstadt und Hausen vor der Höhe nach Kiedrich und Eltville, die die Linie 172 auch für Freizeitverkehre attraktiv gestaltet. Zusätzlich wird der Bahnhof Erbach neu an den Busverkehr angeschlossen, wodurch sowohl die Verbindungsoptionen als auch die Erschließungswirkung des ÖPNV erhöht wird. Die neue Linie 170 ersetzt Fahrten der bisherigen Stadtbuslinie 5. Eine Bedienung dieser Linie ausschließlich mit Solobussen wird begrüßt, da dies die Anbindung der Haltestellen, die mit Gelenkbussen nur sehr schwer anzufahren sind, verbessert und die Fahrgastkapazitäten eines Gelenkbusses nur im Stadtgebiet Wiesbaden benötigt werden. Insgesamt können mit dem Linienbündel Rheingau-Ost die Bedarfe insbesondere der Ortsteile Rauenthal und Martinthal gedeckt werden.		Kenntnisnahme

20.7	Stadt Eltville	<p>Teil C, On-Demand-Konzept, S. 185</p> <p>Um den Nahverkehr möglichst flexibel zu organisieren und anzubieten ist im NVP vorgesehen, Linienverkehre im Nebennetz weitestgehend durch digitale On-Demand-Angebote zu ersetzen bzw. zu ergänzen. Im Rahmen des NVP wird vorgeschlagen, aufgrund einer geringeren Verkehrsnachfrage in der SVZ in den Gemeinden nördlich der Rheingau-Linie (Kiedrich, Eichberg, Hallgarten, Waldacker, Schlossheide, Marienthal) das Linienangebot der NVZ für die SVZ mit einem On-Demand-Angebot in Form eines Flächenverkehrs zu ersetzen. Damit bleibt für die genannten Siedlungen ein ÖPNV-Angebot. Dieser Argumentation kann seitens der Stadt Eltville gefolgt werden. Zu begrüßen ist zudem, dass die On-Demand-Angebote im bestehenden RMV-Tarif integriert werden sollen, ohne Aufpreis genutzt werden können und auch Einzelfahrscheine für die Busse Gültigkeit besitzen.</p>		Kenntnisnahme
20.8	Stadt Eltville	<p>Teil C, On-Demand-Konzept, S. 185:</p> <p>Die Stadt Eltville verweist darauf, dass im Rahmen des Jahrestreffens 2024 der "Agenda2030-Kommunen" in Neuss (Nov 24) ein interessantes On-Demand-System, dass seit Juni 2024 in Spiesen-Elversberg verkehrt, vorgestellt wurde. Der sogenannte "Flitsaar" ist ein neues, flexibles Mobilitätsangebot im SaarVV. Dieses umfasst keine festen Fahrpläne oder Linienwege, Fahrten werden nur auf Bestellung angeboten, die Buchung erfolgt per Smartphone oder Telefon und zusätzliche virtuelle Haltestellen ergänzen das reguläre ÖPNV-Haltestellennetz. Die Stadt Eltville regt an, sich dieses System einmal genauer anzuschauen.</p>	Das genannte Modell entspricht in weiten Teilen dem im On-Demand-Konzept dargestellten Bedienungsangebot. Dessen Einrichtung wird mit Umsetzung des Nahverkehrsplans verfolgt.	Anregung wird gefolgt
20.9	Stadt Eltville	<p>Teil C, On-Demand-Konzept, S. 185:</p> <p>Die Stadt Eltville weist darauf hin, dass es im Zweckverband Rheingau bereits eine Machbarkeitsstudie zu dem Thema On-Demand-Verkehre gibt, die die Wabe Walluf-Kiedrich-Eltville als ein geeignetes Gebiet ausgewählt hat, um realistisch ein Rufbussystem umzusetzen. In einem Telefonat mit RTV-GF Arno Brandscheid hat BM Kunkel diese Idee schon einmal vorgetragen. Herr Brandscheid reagierte sehr positiv und meinte, dies decke sich auch mit den Überlegungen der RTV und die Stadt Eltville solle das Thema doch bitte im NVP anregen.</p>	Das genannte Modell entspricht in weiten Teilen dem im On-Demand-Konzept dargestellten Bedienungsangebot, welches eine Weiterentwicklung von Rufbus-Systemen darstellt. Dessen Einrichtung wird mit Umsetzung des Nahverkehrsplans verfolgt.	Anregung wird gefolgt
20.10	Stadt Eltville	<p>Linie 265 - Kreisquerverbindung:</p> <p>Der Ortsteil Rauenthal wünscht, dass darauf hingewirkt wird, die Kreisquerverbindung (265) über Rauenthal geführt wird. Falls es nicht möglich ist, die komplette Linie über Rauenthal zu führen, wird angeregt, die Schülerfahrten nach und von Geisenheim über Rauenthal fahren zu lassen. Sollte keine Möglichkeit bestehen, die Schulfahrten über Rauenthal zu führen, soll die Fahrt mit der Fahrtnummer 104 (7:17 Martinthal, Wildsauplatz) über den Wildsauplatz von Rauenthal mit der Linie 173 oder 5 angebunden sein, damit die Straßenquerung über die Bundesstraße an der Haltestelle Efen-Werk den Schülern nicht zugemutet werden muss.</p>	Eine dauerhafte Führung der Linie 265 über Rauenthal ist aufgrund des entstehenden Fahrzeitverlusts nicht empfehlenswert. Für einzelne Schülerfahrten kann eine Führung über Rauenthal zukünftig geprüft werden. Dabei sind die seitens der RTV zur Verfügung stehenden betrieblichen Kapazitäten zu berücksichtigen.	Anregung wird teilweise gefolgt
20.11	Stadt Eltville	<p>Linie 265 - Kreisquerverbindung:</p> <p>Des Weiteren sollte die Fahrt der Linie 265 mit der Fahrtnummer 115 (13:00 Uhr ab Geisenheim Ursulinen) 2 - 3 Minuten nach hinten gelegt werden, sodass die Schüler der St. Ursula Schule diese Fahrt in Anspruch nehmen können.</p>	Eine betriebliche Feinplanung des Linienkonzepts aus dem Nahverkehrsplan erfolgt im Anschluss an dessen Fertigstellung. Eine Prüfung der genannten Maßnahme erfolgt in diesem Zuge.	Kenntnisnahme
20.12	Stadt Eltville	Die Stadt Eltville stellt fest, dass der Entwurf des NVP einige Verbesserungen in Bezug auf die ÖPNV-Angebote, -Anbindung und -Taktung vorsieht und der Entwurf insgesamt mit Blick auf unsere Ortsteile Rauenthal und Martinthal zu begrüßen ist.		Kenntnisnahme
20.13	Stadt Eltville	Die Stadt Eltville regt an, in Hinblick auf den zunehmenden Fahrradverkehr die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in Bussen zu prüfen. Eltville ist, wie der gesamte Rheingau, eine Tourismusregion. Die Zahl der Personen, die mit dem Fahrrad verreisen oder zumindest einen Teil der Wegstrecke mit dem Fahrrad zurücklegen, steigt stetig und entspricht auch den touristischen Zielen der Stadt. Andere Tourismusregionen, wie bspw. die Mosel und Sytt, bieten bereits sehr erfolgreich den Fahrradtransport mit Linienbussen an.	Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Fahrradmitnahme ist als Maßnahme B4 (vgl. Kapitel 8.1) definiert. Zu berücksichtigen ist, dass die Fahrradmitnahme stets in Abhängigkeit vom eingesetzten Fahrzeugtyp betrachtet werden muss. Änderungen in den Fahrzeuganforderungen sind in der Regel erst mit Neuausschreibung der Verkehrsleistungen möglich.	Anregung wird teilweise gefolgt

20.14	Stadt Eltville	Abschließend wird darauf hingewiesen, dass Eltville an einer im Regionalplan Südhessen (RPS) definierten Regionalachse liegt. In die Achse Frankfurt - Wiesbaden - Rüdesheim wurden im RPS 2024 E neu die Orte Hattersheim, Flörsheim und Hochheim aufgenommen. Ob und welche Auswirkungen dies auf den Zugverkehr von und nach Frankfurt hat, wurde im NVP-Entwurf nicht näher beleuchtet. Zu gegebener Zeit ist jedoch darauf zu achten, dass durch die Veränderung der Regionalachse die Fahrzeit von Eltville nach Frankfurt nicht verlängert wird, worunter die Attraktivität des SPNV litte. Dies könnte eine unerwünschte Entwicklung vom ÖPNV zum MIV zur Folge haben.	Grundlage für den Nahverkehrsplan bildet der Regionalplan Südhessen in seinem Stand vor der Fortschreibung. Für die beschriebene Achse sind insbesondere im Zielnetz mehrere Verbesserungen vorgesehen, die der Bedeutung der Regionalachse gerecht werden. Im Zentrum steht dabei der Halbstundentakt auf der Schiene sowie die Sicherung halbstündlicher Zubringerverkehre zu den Bahnhöfen.	Kenntnisnahme
21	Stadt Idstein			
21.1	Stadt Idstein	Die Hochschulstadt Idstein begrüßt das ursprüngliche Ziel, jeden Stadtteil im Kreis montags bis sonntags, mindestens stündlich, zu bedienen. Für viele Stadtteile von Idstein wäre dies eine noch nie dagewesene Anbindungsqualität und für die auf den ÖPNV angewiesenen Bürgerinnen und Bürger Lebensqualität. Deshalb würde das Reduktionsszenario eine erhebliche Verschlechterung im gesamten Stadtgebiet und für die Verbindungen nach Waldems sowie in Teile von Hünstetten bedeuten.		Kenntnisnahme
21.2	Stadt Idstein	Die Umsetzung der Linien 229, 239, 250 und 279 sowie die Verlängerung der Linie 231, wie sie im Zielnetz dargestellt sind, würden die Verbindungen in das Umland erheblich verbessern. und Idstein als Wohn- und Wirtschaftsstandort stärken. Es würden sich im Idsteiner Land zwei Achsen zur verlängerten S5 ergeben, sowie weitere Querverbindungen, die sowohl einen sozialen als auch einen wirtschaftlichen Wert haben, der weit über die Erlöse des Fahrscheinverkaufes hinausgeht. Vor diesem Hintergrund ist die Übergabe von lokalen Hauptlinien an den RMV zu prüfen. Dies gilt sowohl für bestehende Linien als auch insbesondere für Verbindungen, die aufgrund der finanziellen Situation des Kreises nicht realisiert werden können. Die Stadt Idstein sieht hier das meiste Potential, die ÖPNV-Qualität im Idsteiner Land zu verbessern.	Eine Aufnahme grenzüberschreitender Linien in das Regionalbusnetz des RMV wird grundsätzlich begrüßt. Vor dem Hintergrund der durch den RMV gesetzten Angebotsstandards fallen die genannten Linien auf absehbare Zeit nicht in die Verantwortung des RMV.	Kenntnisnahme
21.3	Stadt Idstein	Im Regionalplan Südhessen wird Idstein aufgrund seiner Bedeutung für die umliegenden Gemeinden als „Mittelzentrum Plus“ klassifiziert. Idstein geht im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans von stabilen, wenn nicht sogar steigenden Einwohnerzahlen aus. Aus diesem Grund wird die Beibehaltung der ÖPNV-Qualität im Bedienbereich der Stadt als zwingend erforderlich erachtet. Das im Nahverkehrsplan angestrebte Qualitätsziel (D) wird daher ebenfalls als unzureichend angesehen. Insbesondere an Knotenpunkten wie dem ZOB Schulgasse oder am Bahnhof Idstein muss eine bessere Verbindungsqualität erreicht werden. Darüber hinaus sollte eine Höchstwartzeit von 20 Minuten für den Schulbusbetrieb als Ziel gesetzt werden. Um dies zu ermöglichen, ist eine Staffelung der Schulzeiten im Kreis ergebnisoffen zu prüfen. Bei allen Planungen zu Schulverkehren ist zu beachten, dass die Qualität auch bei spätem Unterrichtsende (Nachmittagsunterricht an weiterführenden Schulen) zu gewährleisten ist.	Das angestrebte Qualitätsziel bezieht sich auf Relationen im gesamten Kreisgebiet, für regional bedeutsame Relationen mit Bezug zur Stadt Idstein wird bereits die Qualitätsstufe C als Zielwert angegeben. Insbesondere dort, wo im Status Quo bereits eine höhere Qualität erreicht wird, soll diese zukünftig auch mindestens gehalten werden. Ein entsprechende Passage wird in Kapitel 6.4.3 ergänzt.	Anregung wird gefolgt
21.4	Stadt Idstein	Für Idstein ist die Anbindung an die Landeshauptstadt Wiesbaden von großer Bedeutung. Deshalb darf es durch die Anpassungen im Nahverkehrsplan zu keiner Verschlechterung kommen. Dafür wird konkret gefordert, dass durch den Einsatz von HVZ-Verstärkern auf der Linie 269 ein halbstündlicher Takt in der Spitzenzeit erreicht wird. Außerdem bietet das Verlängern von Zügen der Ländchesbahn bis Limburg in den Hauptverkehrszeiten eine weitere Möglichkeit, um direkt von Idstein in die Landeshauptstadt und zurück zu fahren.	Die Linie 269 fällt als Regionalbuslinie des RMV nur eingeschränkt in den Zuständigkeitsbereich dieses Nahverkehrsplans. Eine Taktverdichtung bzw. Einführung einer zusätzlichen Verbindung auf der Relation Wiesbaden <-> Idstein ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.1)	Anregung wird teilweise gefolgt
21.5	Stadt Idstein	Alle Stadtteile sollen mit einem On-Demand Versorgungsbereich abgedeckt werden, eine Aufteilung in mehrere Korridore gemäß Abbildung 108 wird abgelehnt. Die Beschränkung des On-Demand-Verkehrs Idstein auf die bestehenden Haltestellen des Liniverkehrs in den Stadtteilen wird als unzureichend abgelehnt. Es ist besonders hervorzuheben, dass der Ersatz des Liniverkehrs durch ein On-Demand-Angebot für die Fahrgäste zu keiner Fahrpreiserhöhung führen darf. In diesen Fällen soll der Komfortzuschlag explizit nicht erhoben werden.	Im Ziel- und Basisnetz ist die Einbindung Idsteins in ein einheitliches Bediengebiet vorgesehen. Die Aufteilung in verschiedene Bediengebiete im Reduktionsnetz ist zur Sicherstellung einer hohen Betriebsqualität bei möglichst effizientem Fahrzeugeinsatz notwendig. Es ist zu berücksichtigen, dass dadurch die Angebotsqualität für die Fahrgäste sinkt. Die Erhebung eines Komfortzuschlags wird nur in solchen Fällen als vertretbar angesehen, in denen alternative, ähnlich komfortable Angebote im Liniverkehr angeboten werden. Sobald der On-Demand-Verkehr als Ersatz von Liniverkehr fungiert, ist die Erhebung eines Komfortzuschlags nicht vorgesehen.	Anregung wird teilweise gefolgt

21.6	Stadt Idstein	Der On-Demand-Verkehr im Rheingau-Taunus-Kreis soll einheitlich ausgestaltet werden. Dies bezieht sich sowohl auf die Versorgungsqualität, als auch auf die Möglichkeiten zur Buchung und das Tarifsysteem. Eine Mischung aus On-Demand-Gebieten, Korridoren, Rufbussen sowie dem On-Demand-Ersatz für Linien ist unnötig komplex und sollte vereinfacht und vereinheitlicht werden. Dabei ist ebenfalls festzuhalten, dass der On-Demand-Verkehr in den Hauptverkehrszeiten für die Bedürfnisse von Berufspendlern quantitativ nicht ausreichend ist und den Linienverkehr nicht ersetzen kann. Da für den Schulverkehr Fahrer und Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, ist auch fraglich, wie viel durch den Ersatz von Linien durch den On-Demand-Verkehr eingespart werden kann.	Allen genannten Punkten wird zugestimmt. Eine einheitliche Ausgestaltung des Angebots gegenüber dem Fahrgast ist angestrebt. Unabhängig von der betrachteten Netzstufe werden Zeiten und Relationen hoher Nachfrage mit Linienverkehren bedient.	Anregung wird gefolgt
21.7	Stadt Idstein	Wenn der On-Demand-Verkehr Linien ersetzt, so ist außerdem sicherzustellen, dass Anschlüsse an andere Bus- und Bahnlinien gewährleistet sind. Das betrifft insbesondere Umstiege in den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende. Es muss hierfür ein Mechanismus geschaffen werden, der im Falle eines unverschuldet verpassten Anschlusses die Mobilität der Fahrgäste weiterhin garantiert, zum Beispiel durch die automatische Bestellung von Taxen inklusive Kostenübernahme.	Die dargestellten On-Demand-Verkehre sind im Korridor- bzw. Sektorbetrieb konzipiert, sodass an definierten Knoten Anschlüsse auf den Linienverkehr (Bus und Bahn) gesichert werden können. Mechanismen einer Anschlussgarantie werden als Handlungsoptionen ergänzt, eine konkrete Ausgestaltung obliegt der RTV im Anschluss an den Prozess der Nahverkehrsplanung.	Anregung wird gefolgt
21.8	Stadt Idstein	Sollte die Linie 229 nicht als regelmäßig verkehrender Linienverkehr realisiert werden, muss Ehrenbach über den EMIL ohne Umstieg an Idstein angebunden werden. Es ist darüber hinaus wünschenswert, dass im Reduktionsszenario der On-Demand Ersatz für die Linien 231 und 239 auch an die Stadtteile im Idsteiner Osten (Heftrich, Nieder-Oberrod und Kröftel) angebunden wird. Da dabei Fahrten durch Oberems anfallen, wäre es naheliegend, auch Oberems in diesen On-Demand-Verkehr zu integrieren.	Bei einem Entfall der Linie 229 erfolgt eine Erweiterung des On-Demand-Korridors Zentraltaunus auf Ehrenbach. Dieser ermöglicht ein mindestens stündliches, umsteigefreies Angebot nach Idstein. Das Reduktionsszenario sieht eine Aufspaltung der Bediengebiete auf Idsteiner Stadtgebiet vor, wodurch zum Teil zusätzliche Umstiege notwendig werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.9	Stadt Idstein	Die Reaktivierung der Aartalbahn im aktuellen Planungsstand (Bad Schwalbach — Wiesbaden Ost) führt für Idstein zu einer Verschlechterung der Verbindung nach Wiesbaden, Hahn und Bad Schwalbach, da die Linie 271 entfällt. Die Kreisquerverbindung und die stündlich verkehrende Linie 269 sind hierfür kein ausreichender Ersatz. Lediglich auf wenigen Fahrbeziehungen in den Wiesbadener Westen ergibt sich für Idsteiner Bürger durch die Aartalbahn ein Mehrwert. Die Verlängerung der Fahrten bis Mainz Hauptbahnhof würde zu einer Verbesserung der Situation führen, da sich daraus ein tatsächlicher Mehrwert für Idsteiner Berufspendler und Studenten ergibt. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass bei einem Entfall der Linie 271 die Nachtfahrten kompensiert werden, sowohl aus Wiesbaden als auch aus Taunusstein-Hahn. Ebenso muss gewährleistet sein, dass eine Verlängerung der S2 bis Idstein, die von der Stadt befürwortet wird, nicht zur Verschlechterung der bestehenden Bahnanbindungen führt (RE 20, RB 21, RB 22).	Das Kapitel 9.1 wird entsprechend angepasst und die Bedeutung eines mindestens gleichbleibenden Angebots für die Stadt Idstein hervorgehoben. Hinsichtlich des angestrebten Bahnangebots sind ebenfalls die Prüfaufträge in Kapitel 9.1 zu berücksichtigen.	Anregung wird gefolgt
21.10	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Eschenhahn ist ein dynamisch wachsender Ortsteil Idsteins, der besonders durch seine hier angesiedelte Kita mit angeschlossener Kinderkrippe ständig junge Familien anzieht. Die Konzeption zweier Neubaugebiete deutet ebenfalls auf ein weiter geplantes Bevölkerungswachstum hin. Eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV ist somit besonders für die beiden am stärksten wachsenden Bevölkerungsschichten - Kinder und Senioren - eine wichtige Voraussetzung für die Teilhabe am kulturellen und wirtschaftlichen Angebot dieser Region. Eine qualitative und quantitative Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist daher auch eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung der Lebensqualität Eschenhahns.		Kenntnisnahme
21.11	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Der Ortsbeirat Eschenhahn befürwortet ausdrücklich die im Planungskonzept enthaltenen Punkte der Erhöhung der Bahntaktfrequenz Idstein-Limbürg, die Reaktivierung der Citybahn und die Verlängerung der S2 von Niedernhausen nach Idstein.		Kenntnisnahme
21.12	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Die Definition der Nutzungsspitzen im Busverkehr ist sinnvoll. Bereits jetzt ist festzustellen, dass vor allem die Spitze um 07:00 Uhr morgens Richtung Idstein in Schulzeiten Kapazitätsgrenzen aufzeigt. Da der Taubenberg seit diesem Schuljahr erstmals auch von Eschenhahner Erstklässlern frequentiert wird und sich die dortige Limesschule einer offenbar großen Nachfrage unter Taunussteiner Schülern erfreut, ist der Bus dorthin bereits überfüllt, wenn er in Eschenhahn zur Weiterfahrt nach Idstein eintrifft.	Die Relation Eschenhahn <> Idstein Taubenberg profitiert im Zielnetz vom Asttausch der Linien 265 und 269. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme erhöht sich die Fahrzeugkapazität zwischen Eschenhahn und Idstein Taubenberg. Gleichzeitig werden Verkehre auf der Achse Taunusstein <> Idstein auf den direkten Linienweg verlegt, sodass sich Fahrgäste besser zwischen den verschiedenen Angeboten aufteilen und Überbesetzungen vermieden werden.	Anregung wird gefolgt

21.13	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Nach hinten wäre es zudem sinnvoll, über das definierte Ende der Spitzenzeit hinaus (17:30), die dichte Taktfrequenz mindestens noch bis 18:30 aufrechtzuerhalten, um die berufliche Mobilität bis nach Frankfurt zu ermöglichen.	Die Definition der Verkehrszeiten erfolgt auf Grundlage der Mobilitätsimulation. Linienbezogen kann je nach nachfragesituation von den dargestellten Zeiten abgewichen werden, sodass z. T. auch eine Verlängerung der HVZ auf einzelnen Linien möglich ist.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.14	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Die geteilte Linienführung der 269 nach Busbahnhof über Taubenberg einerseits und nach Esch über Bahnhof andererseits ist sinnvoll, allerdings sollte sich über eine andersartige Bezeichnung der Busnummer dieser beiden Teillinien Gedanken gemacht werden (z.B. 269a und 269b), da sonst Verwirrungen vorprogrammiert sind.	Die Eingabe ist inhaltlich nicht zuzuordnen. Eine Bedienung von Esch durch die Linie 269 ist im regulären Linienbetrieb nicht vorgesehen.	Anregung wird nicht gefolgt
21.15	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Dass hingegen eine mögliche Anbindung des Tournesol nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans ist, verwundert und stellt auch hier nach wie vor eine Nutzungshürde der Eschenhahner Kinder dar - besonders während der Schulferien.	Eine Anbindung des Tournesol-Bads ist im Zielnetz durch die Linie 279 bzw. im Basisnetz durch die Linie 246 im Stundentakt sichergestellt. Zudem ist die Anbindung durch den On-Demand-Verkehr vorgesehen.	Anregung wird gefolgt
21.16	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Die beschriebenen Reduktionsszenarien des Nahverkehrs bis 2030 "vor dem Hintergrund begrenzter Finanzierungsoptionen" stehen in krassem Gegensatz zu dem Anspruch des Rheingau-Taunus-Kreises, ein ökologisch nachhaltiges Verkehrskonzept zu vorzuhalten, das die Attraktivität der Region für Einwohner und Besucher fördern soll. Warum gleichzeitig externe Geldquellen ausgeschlossen werden (etwa das Sponsoring der Benennung von Haltestellen durch Firmen), vermag deshalb umso weniger einzuleuchten, da einer einseitigen Fixierung auf eine Reduktion offenbar durchaus Alternativen gegenüberzustehen scheinen.	Die Nutzung externer Finanzierungsquellen zur Finanzierung des ÖPNV ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, in diesem konkreten Fall allerdings nicht unterstützenswert. Bei der Benennung von Haltestellen soll auf möglichst eindeutige und kurze Namen, die zudem über eine lange Verweildauer verfügen, zurückgegriffen werden. Die Intragration von Firmen in die Haltestellennamen widerspricht diesen Kriterien nicht zuletzt, da ein Sponsoring veränderlich ist und nicht zwingend über mehrere Jahre bestehen muss. Ein Sponsorenwechsel würde daher mit einer aufwändigen Anpassung von Haltestellenschildern, Fahrplänen, Fahrgastinformationen in den Fahrzeugen einhergehen.	Anregung wird nicht gefolgt
21.17	Stadt Idstein - Ortsbeirat Eschenhahn	Der Ortsbeirat Eschenhahn setzt sich für einen konsequenten Ausbau des ÖPNV ein und befürwortet eine angemessene Berücksichtigung dieses Postens in den künftigen Haushaltsplänen.		Kenntnisnahme
21.18	Stadt Idstein - Ortsbeirat Heftrich	Der Ortsbeirat Heftrich merkt an, dass für bzw. durch Heftrich keine neuen Verbindungen geplant sind. Der Ortsbeirat wertet aber die Erhöhung der Attraktivität des Zentrums Idstein mittelbar auch als eine Stärkung Heftrichs, da mit einer Umsteigestation viele Ziele erreichbar sind.		Kenntnisnahme
21.19	Stadt Idstein - Ortsbeirat Heftrich	Die derzeitige Busanbindung - mit einer stündlichen Taktung - scheint für Heftrich zufriedenstellend zu sein. Für Buspendler in den Frankfurter Raum ist eine Wiederbelebung der - abgestellten - direkten Busverbindung nach Niedernhausen wünschenswert, da sie für Berufstätige aus Heftrich mit erheblichen Zeitersparnissen verbunden ist.	Eine entsprechende Verbindung wird geprüft, konnte jedoch kein ausreichendes Fahrgastpotenzial erzielen. Zur Verbesserung der Anbindung an Niedernhausen ist eine Nutzung des On-Demand-Verkehrs mit gesichertem Umstieg in Oberseelbach möglich.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.20	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	Überprüfung der Angebotsstandards hinsichtlich der Haushaltslage: Angesichts der sich verschlechternden Haushaltslage sollen die im Nahverkehrsplan aufgeführten Angebotsstandards (Geltender NVP S. 140-181 / Entwurf: Abschnitte 3 / 4 Teil A) - mit Ausnahme der Anforderungen an Barrierefreiheit - daraufhin überprüft werden, ob sie mit Blick auf Kosten/Nutzen Verhältnisse im Einzelfall lokal dann reduziert werden können, wenn die örtlichen Verhältnisse dies erlauben. Die Kriterien sollten zudem an alternative Angebotsformen wie z.B. On Demand-Konzepte angepasst werden, soweit noch nicht geschehen. Mit Blick auf diese schwieriger werdenden Haushaltsspielräume in den nächsten Jahren ist es fraglich, ob die heute formulierten Standards mit Blick auf ihre jeweiligen Kosten-Nutzen-Relationen zeitgemäß sind. Dies gilt insbesondere in Schwachlastzeiten und Breichen mit geringem Nachfragepotential. Dies gilt insbesondere für das zentralörtliche Raumkonzept (Tabellen 53 ff, geltender NVP) und dort die Erschließungszone II, Ausstattung und technische Anforderungen an Haltestellen und Ausstattungsmerkmale der Transportgefäße, ausgenommen werden sollten die Anforderungen an Barrierefreiheit Teil (Teil A, S. 139 ff). Die Anforderungen sollten zudem daraufhin abgeglichen werden, ob sie mit alternativen Angebotsformen wie On-Demand-Konzepte bzw. gebündelte Bedarfsverkehre (Pooling) kompatibel sind, soweit nicht geschehen.	Eine entsprechende Prüfung wird vorgenommen, Standards für Fahrzeuge und Haltestellen sind bei ausschließlichen Einsatz im On-Demand-Verkehr entsprechend abgestuft. Die übrigen dargestellten Standards sind zur Erbringung eines attraktiven und inklusiven ÖPNV zwingend erforderlich.	Kenntnisnahme

21.21	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Berücksichtigung der Belange Idsteins in einem eigenen Nahverkehrsplan:</p> <p>Der aktuelle und der fortzuschreibende Nahverkehrsplan sind aufgrund ihrer umfassenden Geltung für Wiesbaden und den gesamten Rheingau-Taunus-Kreis sehr aufwändig und führen dazu, dass einzelne Kommunen mit eigenen Nahverkehrsangeboten nicht mehr aufgenommen sind und im Gesamtplan aufgehen. Es wird daher gebeten zu prüfen, ob langfristig mit der folgenden Fortschreibung in ca. 5-8 Jahren ein eigener NVP für Idstein oder gemeinsam mit den Kommunen im Idsteiner Land ein eigener NVP erstellt werden kann und sollte.</p>	Nahverkehrspläne betrachten ÖPNV-Gesamtsysteme, um die Verkehrsbeziehungen der Städte und Gemeindem im Umland akzeptabel ermitteln zu können, und erfordern daher ein ausreichend großes Planungsgebiet. Daher sind in Deutschland die kreisweiten oder bei Großstädten stadt eigenen Aufgabenträgerorganisationen mit der Erstellung des Nahverkehrsplans beauftragt. Für die Stadt Idstein kann lediglich ein Nahverkehrskonzept erstellt werden, welches im Rahmen der kreisweiten Nahverkehrsplanung abgewogen wird. Ein vergleichbarer Ansatz wird zum Beispiel mit dem VEP Taunusstein verfolgt.	Kenntnisnahme
21.22	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Entwicklung eines Marketingkonzeptes:</p> <p>Der gesamte Abschnitt 5 / Ziele ist angebotsorientiert formuliert und stellt im Wesentlichen eine Darstellung der Inhalte der Fahrpläne und deren Kommunikation in den Vordergrund. Wenn man aber auch auf eine Stärkung der Angebotsakzeptanz hinwirken will und aktiv ÖPNV „verkaufen“ will, gehört als Ergänzung auch Werbung/Marketing/Öffentlichkeitsarbeit dazu. Den grundsätzlichen Rahmen formuliert der Regionale Nahverkehrsplan in Abschnitt 6.11. auf S. 333. Zweifellos gibt es auch einige Aktivitäten der Gemeinden und der RTV dazu. Diese zu integrieren und ein gemeinsames Instrumentarium oder einen gemeinsamen Rahmen vorzugeben, würde helfen.</p> <p>Der Gemeinsame Teil A des NVP-Entwurfs enthält in Abschnitt 5 Zielformulierungen und stellt die Kommunikationsangebote dar. Dieser Teil sollte ergänzt werden durch ein Marketingkonzept, dass im Sinne einer Verkaufsförderung sowohl für das Plangebiet als auch linienbezogen oder als lokale Strategien formuliert werden.</p>	Eine Vermarktung des ÖPNV ist zweifelsohne bedeutsam für die Wahrnehmung und Akzeptanz des Angebots. Die Entwicklung eines entsprechenden Konzepts sollte allerdings außerhalb des Nahverkehrsplans erfolgen. Anforderungen an ein mindestens zu erbringendes Informationsangebot sind im Rahmen von Kapitel 6.6.7 definiert. Weitere Marketingmaßnahmen sind wünschenswert, gehen aber über einen Mindeststandard hinaus.	Anregung wird nicht gefolgt
21.23	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Anbindung an den Fernverkehr:</p> <p>Die ersten ICEs Mo-Frei 4.53 Uhr nach München, 5.06 Uhr nach Hamburg und 5.02 Uhr nach Stuttgart sind mit den Regionalbahnen von nördlich Niedernhausen nicht erreichbar (Ankunft F-Hbf 5.31 Uhr, Wi 5.27 Uhr), die S2 leistet dies mit Ankunft 4.39 Uhr und 5.09 Uhr in Frankfurt. Die Regionalbahnstrecken haben neben der Pendlerversorgung auch die Aufgabe, die Fernverkehrsknoten an die Fläche anzuschließen. Dies ist für die Linien 20-22 (Lim— F/Wi) für werktägliche Frühzeit nicht gewährleistet und sollte verbessert werden. Bspw. könnte die S-Bahnlinie S 2 in genau diesem Zeitraum in den frühen morgendlichen Frühstunden bis Idstein verlängert werden und so einen morgendlichen Anschluss auch (für Wörsdorfer Bahnkunden) gewährleisten.</p>	Die betriebliche Feinplanung des Schienenverkehrsangebots erfolgt durch den RMV als zuständige Aufgabenträgerorganisation bzw. durch die DB als Verkehrsunternehmen im Fernverkehr sowie Infrastrukturunternehmen. Für die Linien 12 und 230 sind in den Liniensteckbriefen Frühfahrten ab 4:30 Uhr vorgesehen. Im Rahmen der betrieblichen Feinplanung können entsprechende Anschlusssicherungen auf die Fernzüge geprüft werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.24	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Einrichtung neuer Haltestellen:</p> <p>Im Anhang werden unter den Ziffern 41-43 drei neue Haltestellen vorgeschlagen. Dagegen ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Erklärungsbedürftig ist aber, wieso bei den Ziff. 41 (Hauptstr./Aldi) und 42 (Henriettenthaler Str./Ecke Reichenberger Str.) zwischen Midibus und Standardbus unterschieden wird und weiterhin die Linien 225 bzw. 250 (Aldi) dort nicht halten sollen. Das könnte man auch den Fahrgästen nicht erklären. (Die aufgeführte Linie 279 ist im Zielnetz aufgrund der Darstellung auf Wörsdorf bezogen nicht nachzuvollziehen (auch S. 184-Teil C des Entwurfs). Für alle neuen Standorte Ziff. 41-43 gilt bei der konkreten Auswahl, dass diese mit den Zufahrten zu den dortigen privaten Grundstücken abgestimmt werden und im Ortsbeirat zu behandeln sind. Für die Wörsdorfer Str. muss die Auswahl auf jeden Fall mit den Anforderungen der neuen Feuerwache abgestimmt werden.</p>	Das Zielnetz sieht die Führung der Linien 230 und 279 über Wörsdorf vor. Ein Betrieb der Linie 225 ist lediglich im Schülerverkehr geplant und daher nicht in der tabellarischen Übersicht dargestellt. Die Linie 250 wird zukünftig über Görsroth/Kesselbach geführt.	Anregung wird nicht gefolgt

21.25	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Busanschluss Wörsdorf:</p> <p>Nach wie vor bleibt das schwierig zu lösende Problem des Busanschlusses des Haltepunktes in Wörsdorf. Eine geeignete Verbindung von Hünstetten (Wallbach) an den HP Wörsdorf ist mit der Linie 250 vorhanden, die allerdings als einen Mangel keinen Umsteigeanschluss in Wörsdorf hat, was zumindest für Umsteiger Richtung Limburg interessant wäre. Daher sollte dies für die Aufnahme in das Nahverkehrskonzept geprüft werden. Es ist von der Verkehrsführung her nicht einfach zu bewerkstelligen, denn dies sollte direkt geschehen und nicht über die Schranke und durch die Reichenberger Str. und den Siebenmorgenweg. Letzteres ist bereits 2023 nach massivem Widerstand der dortigen Bürger gescheitert. Es kann eine Anbindung über den Wertstoffhof/Sportplatz mit Zugang zum Park & Ride Platz geschaffen werden. Eine solche Verbindung ist im Zielnetz Gesamtverkehr vom 23.9.2023 der Rheingau-Taunus Verkehrsgesellschaft enthalten (wenn auch mittlerweile durch eine Aufgabe der Führung die Reichenberger Str. gestrichen) und wurde vom Ortsbeirat Wörsdorf mehrfach befürwortet. Auch im Verkehrsentwicklungsplan „Idstein 2035“ ist ein solcher Anschluss enthalten (S. 29 in Teil 3).</p>	Eine Anbindung der SPNV-Station Wörsdorf durch den On-Demand-Verkehr inkl. genannter Anschlusssicherung wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	Anregung wird gefolgt
21.26	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Expressbusanbindung Idstein:</p> <p>Grundsätzlich ist das System der Expressbuslinien gut, denn sie stellen ein zusätzliches attraktives Angebot für Pendler an Aufkommensschwerpunkten dar. 3 Linien (X72,76,79) nach Wiesbaden aus Norden gibt es aktuell, Idstein ist bislang jedoch nicht integriert. Der NVP sieht solches vor, allerdings nur mit einer Seitenverbindung in Ergänzung einer Verbindung Bad Camberg-Kronberg (Teil C, ABB 88, S. 52). Dies reicht nicht aus. Es sollte geprüft werden, inwieweit im Zuge des Korridors A 3 und vor allem B8 (nach Ausbau) die Integration Idsteins in das X-Bus —Angebot mit dem Ziel erfolgen sollte, Wiesbaden und Limburg Süd sowie den Flughafen attraktiver mit dem Raum Idstein zu verknüpfen und vor allem mit dem ICE-Halt Limburg-Süd zu verbinden und attraktiv anzuschließen.</p>	Die Stadt Idstein ist nur in Teilen von der durch den RMV entwickelten X-Bus-Systematik betroffen, da ein Anschluss an den Schienenverkehr besteht. Eine zusätzliche Expressverbindung nach Wiesbaden ist als Prüfauftrag formuliert. Für die genannten Verbindungen nach Limburg Süd und zum Frankfurter Flughafen ist die Nutzung des Schienenverkehrs mit einem Umstieg auf den Bus ausreichend und liegt in der Verantwortung des RMV bzw. umliegender Aufgabenträger.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.27	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>Anbindung Tournesolbad:</p> <p>Das Tournesolbad wird nach seiner Wiedereröffnung ein Angebot haben, dass auch für Interessenten in der Region und in Wörsdorf sehr attraktiv ist. Geeignete Regionalbuslinien sollten dort mit einem Halt versehen werden bzw. dort einen Endpunkt erhalten und das Angebot der Linie 241 ergänzen, die zudem als AST nicht sehr leistungsfähig sein dürfte. Ausgewählte Regionalbusverbindungen sollen zusätzlich zum Angebot der Linie 241 (AST) bis zum Tournesolbad nach wieder vollständiger Eröffnung verlängert werden bzw. dort eine Haltestelle erhalten. Im nördlichen bzw. östlichen Raum gibt es eine solche nicht. Geeignet könnten dafür bspw. die Taunusquerverbindung (Linie 265 bzw. im Zielnetz als Linie 200) oder auch die Linien 250 oder 230 bzw. 231 dafür geeignet sein.</p>	Eine Anbindung des Tournesol-Bads ist im Zielnetz durch die Linie 279 bzw. im Basisnetz durch die Linie 246 im Stundentakt sichergestellt. Zudem ist die Anbindung durch den On-Demand-Verkehr vorgesehen. Der Halt von weiteren Linien ist aufgrund des entstehenden Fahrzeitverlusts kritisch zu betrachten.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.28	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>On-Demand-Verkehr "EMIL"</p> <p>Das On Demand Angebot „Emil“ in Idstein sollte weiter geführt und optimiert und auf Wörsdorf (und weitere Stadtteile) ausgeweitet werden - unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit. Die begrenzenden Vorschläge des Entwurfs dazu reichen nicht aus und sollten überprüft werden.</p> <p>Das hybride On Demand Angebot für Idstein hat sich nach Anfangsschwierigkeiten bewährt und sollte optimiert werden. Die ergänzenden Linienangebote der 221/222 sollten mit Blick auf die morgendlichen und abendlichen nicht ausreichenden Anschlüsse am Idsteiner Bahnhof bspw. zwischen 7.13 Uhr und 8.10 Uhr (Linie 221) bzw. 7.10 Uhr und 7.43 Uhr (Linie 222) ergänzt werden. Die schrittweise Ausweitung auf die Ortsteile sollte in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit durch Idsteiner Haushaltsmittel und in Abhängigkeit von der vorhandenen Versorgung der Ortsteile mit Regionalbuslinien erfolgen, bspw. als nächsten Schritt Wörsdorf als dem der Kernstadt nächstgelegenen und größten Ortsteil.</p>	Je nach Netzstufe sieht der Nahverkehrsplan eine ergänzende Wirkung des Stadtbusses und des EMIL-Angebots vor. Eine Ausweitung des EMILs soll zukünftig in der Entscheidung der Stadt Idstein liegen.	Anregung wird teilweise gefolgt

21.29	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>On-Demand-Verkehr "EMIL"</p> <p>Der Entwurf des NVP will allerdings die Integration des On-Demand-Angebotes in Wörsdorf beschränken auf die Haltestellen des allgemeinen Linienverkehrs gem. § 42 Personenbeförderungsgesetz (PebfG), zudem soll ein Parallelfahrverbot zu diesen Linien gelten. Während der Verzicht auf virtuelle Haltestellen akzeptabel erscheint - wenn auch der Kundschaft schwierig zu vermitteln —, so scheint das Parallelfahrverbot weder praktikabel noch den potentielle Kunden vermittelbar und würde auch von Kunden nicht angenommen und damit eher dem System „On-Demand“ schaden. Der Begriff Parallelverkehr ist zudem zu definieren. Zudem stellt sich die Frage, wie mit Kunden, die innerhalb von Wörsdorf fahren wollen, umzugehen ist.</p>	Ein Parallelfahrverbot ist gängige Praxis bei einem Großteil der On-Demand-Angebote in Deutschland und hat sich bewährt. Definiert wird ein Zeitraum vor und nach der Abfahrt des Linienverkehrs, in der der On-Demand-Verkehr nicht auf einer durch den Linienverkehr abgebildeten Verbindung gebucht werden kann. Dies ist insbesondere bei den definierten On-Demand-Korridoren anzustreben. Die Ausgestaltung des Angebots für den EMIL Idstein obliegt zukünftig der Stadt Idstein.	Anregung wird nicht gefolgt
21.30	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	<p>On-Demand-Angebot im Reduktionsnetz:</p> <p>Die On-Demand-Angebote lt. Reduktionsnetz (S. 214/ Teil C) erscheinen einleuchtend, zumal dann der Wörsdorfer DB-Haltepunkt mit umliegenden Hünstetter und Idsteiner Ortsteilen angebunden ist (unter dieser Voraussetzung würde auch die in dieser Stellungnahme unter Punkt 5 vorgeschlagene Anbindung der Linie 250 an den DB-Haltepunkt zu überprüfen sein). Allerdings sind die Orte Walsdorf und Wallbach nicht als Bediengebiet aufgeführt, wahrscheinlich wegen der vorhandenen Linienangebote. Das ist nachvollziehbar, würde aber auch wieder den betroffenen Interessenten schwierig zu vermitteln sein und der Akzeptanz des Systems schaden.</p>	Auch die Orte Wallbach und Walsdorf sind im Reduktionsnetz an den On-Demand-Verkehr angeschlossen, sodass ein flächendeckendes System gewährleistet wird. Die Darstellung der Bediengebiete wird zur besseren Übersichtlichkeit noch einmal angepasst.	Anregung wird gefolgt
21.31	Stadt Idstein - CDU Ortsverband Wörsdorf	An allen durch die Bedarfsverkehrsangebote bedienten Haltestellen soll eine 60-minütige Verfügbarkeit in definierten Betriebszeiten des On-Demand-Angebots gelten. Der CDU Ortsverband Wörsdorf bittet um die Erläuterung dieser Passage. Es wird sich erkundigt, ob dies heißen soll, dass eine maximale 60-minütige Wartezeit einzukalkulieren wäre? Auch dies wäre potentiellen Kunden kaum zu erklären und würde eher der Akzeptanz des Systems als solchem schaden.	An allen Haltestellen wird ab Buchungszeitpunkt eine maximal 60-minütige Wartezeit gelten. Diese ist notwendig, um die Anschlusssicherung an Knotenhaltestellen zu gewährleisten. Für den Fahrgast wird zur besseren Orientierung ein Grobfahrplan bereitgestellt.	Anregung wird nicht gefolgt
21.32	Stadt Idstein - Ortsbeirat Niederrod	<p><i>„Für das bisherige Bediengebiet des EMIL in Idstein wird eine Ausweitung nach Osten in das Idsteiner Land angestrebt. Das On-Demand-Angebot im Idsteiner Land zielt darauf ab, den Linienverkehr im Zielnetz zu ergänzen und allen Ortsteilen einen adäquaten Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Das Bediengebiet Idsteiner Land wird demgemäß in das des EMIL Idstein integriert“.</i></p> <p>Für die Bewohner der östlichsten Stadtteile wäre es eine enorme Bereicherung, wenn der On-Demand-Verkehr bis nach Oberems weitergeführt werden könnte. Von Oberems fahren die Linien direkt ins Hochtaunus Gebiet.</p>		Kenntnisnahme
21.33	Stadt Idstein - Ortsbeirat Niederrod	Der Ortsbeirat Niederrod betont, dass für Schüler die Zuverlässigkeit des ÖPNV der wichtigste Punkt darstellt. Verspätungen der Busse oder gar der Ausfall ist das größte Ärgernis für die Schüler und werden als weit wichtiger als die Frage von mehr oder neuen Linien angesehen.		Kenntnisnahme
21.34	Stadt Idstein - Ortsbeirat Niederrod	Die jüngeren Schüler würden sich eine direkte Anbindung an ihre Schule wünschen, das ist bei der Limeschule meist nicht gegeben.	Die Beförderungszeiten im Schülerverkehr orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben zur Schülerbeförderung. Ein entsprechendes Kapitel wird im Nahverkehrsplan ergänzt und die Anteile fehlender bzw. unattraktiver Relationen aufgezeigt.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.35	Stadt Idstein - Ortsbeirat Niederrod	Der Ortsbeirat merkt an, dass außerhalb des Schülerverkehrs, es erstrebenswert wäre, kleinere Busse einzusetzen. In vielen europäischen und nicht europäischen Ländern hat das schon längstens Einzug gehalten.	Ein Einsatz von kleineren Fahrzeugen (Midibusse und ggf. Kleinbusse) ist auf mehreren Linien vorgesehen. Der Fahrzeugeinsatz orientiert sich dabei stets an der erwarteten Fahrgastnachfrage. Es ist darauf zu achten, dass im Schülerverkehr eingesetzte Fahrzeuge im Sinne einer hohen Betriebseffizienz auch außerhalb der Nachfragespitzen zum Einsatz kommen.	Anregung wird teilweise gefolgt

21.36	Stadt Idstein - Ortsbeirat Nieder-Oberrod	Erweiterung des EMIL und Zusammenlegung der Bedienggebiete Idstein und Idsteiner Land: Für die Bewohner der östlichsten Stadtteile wäre es eine enorme Bereicherung, wenn der On-Demand Verkehr bis nach Oberems weitergeführt werden könnte. Von Oberems fahren die Linien direkt ins Hochtaunus Gebiet. Es gibt unzählige Gründe dafür, die für einen geschlossen Kreis und einer zufriedenstellenden Verkehrsverbindung zu sprechen. Es wäre zumal unvorteilhaft den Kreis des On-Demand-Konzeptes zu unterbrechen, sondern ihn vielmehr zu erweitern, beziehungsweise zu schließen. Eine Anbindung aller Stadtteile der Hochschulstadt Idstein inklusive der östlichen Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel mit Erweiterung des On-Demand-Verkehrs bis Oberems-Anschluss Waldems/Wüstems sollte unseres Erachtens priorisiert werden.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Dazu ist eine Unterstützung des Vorhabens aus dem Hochtaunuskreis bzw. VHT notwendig. Alle Idsteiner Stadtteile sind an den On-Demand-Verkehr angeschlossen, sodass jeweils Fahrten in die Kernstadt von Idstein und zum Bahnhof möglich sind. Aufgrund von betrieblichen Restriktionen ist ein vollständiger Flächenverkehr im gesamten Gemeindegebiet als nicht realisierbar zu bewerten, ohne dass erhebliche Mehrkosten entstehen. An Übergabepunkten wie dem Bahnhof Idstein oder dem Busbahnhof kann jedoch zwischen On-Demand-Angeboten und/oder Linienverkehren unter Anschlussgewährung umgestiegen werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.37	Stadt Idstein - Ortsbeirat Nieder-Oberrod	Anbindung des Hochtaunusgebiet im Reduktionsszenario: Es wird betont, dass im Reduktionsszenario die östlichen Stadtteile nicht mit eingebunden sind, wohl aber ein Angebot von Esch bis u.a. nach Wüstems. Aus dem NVP wird ersichtlich, dass es keine Möglichkeit gibt, mit einer anderen Linie ins Hochtaunusgebiet jenseits von Königstein zu gelangen. Eine Verlängerung des ODV im Idsteiner Osten bis nach Oberems sollte aufgrund zahlreicher Nutzer unbedingt erfolgen.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Dazu ist eine Unterstützung des Vorhabens aus dem Hochtaunuskreis bzw. VHT notwendig.	Kenntnisnahme
21.38	Stadt Idstein - Ortsbeirat Kröftel	Erweiterung des EMIL und Zusammenlegung der Bedienggebiete Idstein und Idsteiner Land: Anlehnend an die Stellungnahme des Nachbarortes Nieder-Oberrod sieht auch der Ortsbeirat Kröftel eine Integrierung des On-Demand-Verkehrs für die östlichen Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel als zwingend erforderlich.	Alle Idsteiner Stadtteile sind an den On-Demand-Verkehr angeschlossen, sodass jeweils Fahrten in die Kernstadt von Idstein und zum Bahnhof möglich sind. Aufgrund von betrieblichen Restriktionen ist ein vollständiger Flächenverkehr im gesamten Gemeindegebiet als nicht realisierbar zu bewerten, ohne dass erhebliche Mehrkosten entstehen. An Übergabepunkten wie dem Bahnhof Idstein oder dem Busbahnhof kann jedoch zwischen On-Demand-Angeboten und/oder Linienverkehren unter Anschlussgewährung umgestiegen werden.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.39	Stadt Idstein - Ortsbeirat Kröftel	Alle Stadtteile und besonders die östlichen Stadtteile Nieder-Oberrod und Kröftel müssen sowohl an die Kernstadt aber auch an den wohl nicht bedachten Kreis beziehungsweise dem Umlauf an den Nachbarort Oberems angebunden werden. Dies muss insbesondere durch den Besuch unserer Schüler in den Hochtaunuskreis bedacht werden. Eine gesicherte Anbindung nach Königstein, weiter nach Bad Homburg, Oberursel oder nach Frankfurt wäre in Oberems gegeben.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis nach Oberems ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Dazu ist eine Unterstützung des Vorhabens aus dem Hochtaunuskreis bzw. VHT notwendig. Der Umstieg in die Linie 81 ist darüber hinaus auch in Glashütten möglich.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.40	Stadt Idstein - Ortsbeirat Kröftel	Der Ortsbeirat betont, dass die wohl geplante Lücke Kröftel/Nieder-Oberrod - Oberems - Wüstems geschlossen werden muss. Dies ist insbesondere in Hinblick auf eine Stabilisierung der ÖPNV-Mobilität zwischen den Orten, den Bedürfnissen der vorwiegenden Nutzer des ÖPNV (Schüler, Studenten, Geflüchtete) und einer Attraktivierung für Arbeitswege und Freizeitwege zu beachten.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis nach Oberems ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Dazu ist eine Unterstützung des Vorhabens aus dem Hochtaunuskreis bzw. VHT notwendig. Der Umstieg in die Linie 81 ist darüber hinaus auch in Glashütten möglich.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.41	Stadt Idstein - Ortsbeirat Kröftel	Der Ortsbeirat bittet darum, den Kreis des On-Demand-Konzeptes nicht zu unterbrechen, sondern zu erweitern, beziehungsweise zu schließen. Eine Anbindung aller Stadtteile der Hochschulstadt Idstein, inklusive der östlichen Stadtteile mit Erweiterung bis Oberems sollte sichergestellt werden.	Eine potenzielle Verlängerung des On-Demand-Korridors in den Hochtaunuskreis nach Oberems ist als Prüfauftrag aufgenommen (Kapitel 9.3.2). Dazu ist eine Unterstützung des Vorhabens aus dem Hochtaunuskreis bzw. VHT notwendig. Der Umstieg in die Linie 81 ist darüber hinaus auch in Glashütten möglich.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.42	Stadt Idstein - CDU Idstein	Die CDU Idstein betont, dass das Ein- und Aussteigen bei den Regionalzügen nur mühevoll möglich ist. Insbesondere die letzte hohe Stufe kann beim Ausstieg nur unter hohem Risiko überwunden werden. Es wird darauf hingewiesen, dass es bereits zu einigen Unfällen gekommen sei. Es wird daher darum gebeten, bei der Deutschen Bahn den zeitnahen barrierefreien Umbau der Bahnsteige am Idsteiner Bahnhof einzufordern. Ein- und Ausstieg müssen niveaugleich ermöglicht werden.	Der barrierefreie Ausbau von Bahnstationen liegt in der Aufgabenträgerschaft des RMV in Zusammenarbeit mit der DB InfraGO AG. Der Rheingau-Taunus-Kreis kann hier nur in Form von Prüfaufträgen Einfluss nehmen. In Kapitel 9.1 wird die Bedeutung eines barrierefreien Ausbaus verdeutlicht.	Anregung wird teilweise gefolgt

21.43	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Auswirkungen von Änderungen im SPNV, Teil A, S. 35:</p> <p>Es werden Maßnahmen zum SPNV genannt, insbesondere die Reaktivierung der Aartalbahn (SPNV-1) und die Verlängerung der S2 nach Idstein (SPNV-2). In den übrigen Dokumentteilen wird hierauf nur rudimentär eingegangen, etwa in Teil C, S. 246 ff. So wird nichts über mögliche Auswirkungen auf die RB 22 oder RE 20 im Abschnitt Frankfurt-Idstein gesagt. Außerdem werden bei den Buslinien die Maßnahmen, insbes. die Reaktivierung der Aartalbahn, als gegeben angenommen und dadurch die Linie 271 gestrichen, zugleich aber ausgesagt, dass die SPNV Maßnahmen noch unsicher sind. Eine Reduktion von Linien vor einem entsprechenden Ausbau des SPNV ist abzulehnen, und die Auswirkungen sind zu benennen.</p>	Der Nahverkehrsplan kann lediglich in Form von Prüfaufträgen auf das Schienenverkehrsangebot Einfluss nehmen. Das Kapitel 9.1 wird entsprechend angepasst und die Bedeutung eines mindestens gleichbleibenden Angebots für die Stadt Idstein hervorgehoben. Hinsichtlich des angestrebten Bahnangebots sind ebenfalls die Prüfaufträge in Kapitel 9.1 zu berücksichtigen.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.44	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Schulbusverkehr, Teil A, S. 65:</p> <p>Schulbusverkehre im Rheingau-Taunus-Kreis sind in der Bestandsanalyse korrekt beschrieben, jedoch wird ihre Funktion im Zielkonzept nicht umfassend aufgegriffen. So werden etwa die Linien 230 und 234 nicht weiter dokumentiert. Sie sind aber für die Abwicklung des Schülerverkehrs und in Teilen auch für den Berufsverkehr erforderlich, wie es in Teil C auf Seite 214 qualitativ auch korrekt aufgeführt wird.</p>	Ein entsprechendes Kapitel zum Schülerverkehr in den einzelnen Netzebenen wird in den Nahverkehrsplan integriert.	Anregung wird gefolgt
21.45	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Vervollständigung Ziele, Teil A, Kap. 5, S. 116 ff.</p> <p>Es fehlt das Ziel „In der Landeshauptstadt Wiesbaden und im Rheingau Taunus-Kreis wird der ÖPNV so gestaltet, dass durch eine Vermeidung individueller Kfz-Fahrten ein Beitrag zum Klimaschutz, zur Senkung von Immissionen und zur Entlastung der Straßenräume geleistet werden kann.“</p>	Von einer Formulierung eines zusätzlichen Ziels wird abgesehen. Die genannten Aspekte werden im Rahmen der bestehenden Ziele geschärft.	Anregung wird teilweise gefolgt
21.46	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Linie 271, Teil C, S. 175:</p> <p>Durch die Reaktivierung der Aartalbahn soll die Linie 271 entfallen. Dies ist für den Linienabschnitt zwischen Idstein und Taunusstein-Hahn klar abzulehnen, da es sich dabei um eine wichtige und stark frequentierte Linie handelt. Außerdem könnte die Linie 271 nach Reaktivierung der Aartalbahn als Zubringer dafür dienen.</p>	Das Kapitel 9.1 wird entsprechend angepasst und die Bedeutung eines mindestens gleichbleibenden Angebots für die Stadt Idstein hervorgehoben. Hinsichtlich des angestrebten Bahnangebots sind ebenfalls die Prüfaufträge in Kapitel 9.1 zu berücksichtigen.	Anregung wird gefolgt
21.47	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Umfang des On-Demand-Verkehrs in und um Idstein, Teil C, S. 186:</p> <p>Die Darstellung suggeriert, dass EMIL in den Stadtteilen von Idstein (außer Kern, Dasbach, Lenzhahn) verfügbar sei (wenn auch nur an Bushaltestellen). Dies entspricht nicht dem derzeitigen Stand. Insbesondere ist keineswegs die Annahme zutreffend, dass mit 1-2 Fahrzeugen sowohl der bisherige Stand des EMIL als auch die Erweiterung auf das gesamte Stadtgebiet von Idstein möglich wäre, wie dies in der Tabelle auf S. 191 aufgeführt ist. Eine Fahrzeuganzahl wäre noch sorgfältig zu ermitteln, nach grober und unwissenschaftlicher Vorab-Schätzung dürfte sie eher im Bereich 6-8 Fahrzeuge liegen.</p>	Der ermittelte Fahrzeugbedarf bemisst sich im Flächenverkehr nach der Größe des Bedienegebiets sowie im Sektor- bzw. Korridorbetrieb nach der maximalen Fahrzeit zur Erreichung des Anschlussknotens. Für das Angebot EMIL Idstein werden die im Bestand (Stand 2023) eingesetzten 2 Fahrzeuge kalkuliert. Dazu kommen zwei Fahrzeuge zur Abwicklung der Verkehre im On-Demand-Korridor Idsteiner Land. Aufgrund des hinterlegten Grobfahrplans und der damit verbundenen Vorbuchungs- bzw. Wartezeiten ist ein stärkeres Pooling möglich, wodurch der Fahrzeugbedarf auf zwei zusätzliche Fahrzeuge verringert wird.	Anregung wird nicht gefolgt
21.48	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Finanzierung des On-Demand-Verkehrs in und um Idstein, Teil C, Kap. 7.3, S. 185 f.:</p> <p>Dort steht „Das Bedienegebiet Idsteiner Land wird demgemäß in das des EMIL Idstein integriert. Anders als in Idstein sollen jedoch keine virtuellen Haltestellen geschaffen werden, sondern bestehende ÖPNV-Haltestellen für Ein- und Ausstiege genutzt werden.“</p> <p>Diese Formulierung kann so nicht aufrechterhalten werden, da wesentliche Vorteile des On-Demand-Verkehrs verloren gingen, und da außerdem bei einem Ersatz von Buslinien durch On-Demand Verkehr nicht sichergestellt würde, dass die bisherigen Haltestellen dann weiter als On-Demand Haltestellen bestehen bleiben. Formulierungsvorschlag: „Anders als in Idstein soll jedoch keine erhebliche Verdichtung durch virtuelle Haltestellen geschaffen werden. Für Ein- und Ausstiege sollen vorrangig bestehende ÖPNV Haltestellen, ehemalige oder künftig nicht mehr durch Linienvkehr bediente ÖPNV-Haltestellen sowie verkehrlich relevante Ziele im Angebotsraum, die bisher nicht bedient wurden, genutzt werden.“</p>	Der Abschnitt ist derzeit missverständlich formuliert. Für das Bedienegebiet des EMIL Idstein sollen auch weiterhin virtuelle Haltestellen angefahren werden können. Eine Fokussierung auf feste Haltestellen erfolgt nur in den Bereichen, die dem Bedienegebiet neu hinzugefügt werden.	Anregung wird gefolgt

21.49	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Ersatz von AST-Linien und Schulbussen durch On-Demand-Verkehr, Teil C, S. 186: Zur Aussage „Daher ist auch beabsichtigt, die bestehenden AST-Linien durch das digitale On-Demand-Angebot zu ersetzen“: Dieses Vorgehen ist in Gebieten und Zeiten mit geringer Nachfrage sinnvoll - keineswegs jedoch zu Zeiten von Stoßbetrieb des Berufs- oder Schülerverkehrs: Wegen der nicht vorhersagbaren Uhrzeit einer On-Demand-Fahrt wäre eine Nutzung für diese Zwecke oder für den Umstieg z.B. auf den schienengebundenen Verkehr nicht mehr möglich. Außerdem würden wiederholte Fahrten eines On-Demand-Fahrzeugs mit einzelnen Fahrgästen im Vergleich zu gebündelten Rufbus-Fahrten mit mehreren Fahrgästen in Bezug auf die Auswirkungen auf die Umwelt den Sinn und Vorteil des ÖPNV ins Gegenteil verkehren. Daher sind im Bereich Idstein die Fahrten der Linien 220, 230, 232, 234 zu Stoßbetriebszeiten aufrechtzuerhalten. Außerdem wird vorgeschlagen, ein Konzept zu entwickeln, auf welche Weise zu Stoßbetriebszeiten fahrplangebundener Linienverkehr und außerhalb der Stoßbetriebszeiten On-Demand-Verkehr ermöglicht werden kann, ohne dass für die beiden Bedienungsarten komplett unterschiedliche Fahrzeugparks vorgehalten werden müssen, wie dies derzeit noch der Fall ist.</p>	<p>Durch die Bedienung des On-Demand-Verkehrs im Sektor- bzw. Korridorbetriebs wird eine stärkere Fahrtenbündelung mit gleichzeitig längeren Wartezeiten für die Fahrgäste sichergestellt. So können Vorteile des Rufbusses mit Vorteilen des On-Demand-Verkehrs verbunden werden. Zudem wird das Angebot durch zusätzliche Linien des Schülerverkehrs ergänzt, die die Nachfragespitzen abdecken.</p>	Anregung wird teilweise gefolgt
21.50	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Tarifliche Integration On-Demand-Verkehr, Teil C, S. 190: Dort steht zur tariflichen Integration des On-Demand-Angebotes: „Insgesamt soll das On-Demand-Angebot das bestehende ÖPNV-Netz nicht nur mit Blick auf eine erhöhte Flexibilität ergänzen. Vielmehr ist es zielführend, die digitalen Bedarfsverkehre auch in monetärer Form attraktiv zu gestalten, indem sie in bestehende RMV-Tarife integriert werden. Dies ist insbesondere dort notwendig, wo On-Demand-Angebote bestehende klassische Linienverkehre ersetzen und der ÖPNV für Fahrgäste weiterhin in gleicher Form finanzierbar bleiben soll. Denkbar ist u. a., dass Fahrgäste mit Zeitkarten die On-Demand-Shuttles ohne Aufpreis nutzen können und auch Einzelfahrscheine für die Busse Gültigkeit besitzen.“ Dies ist klarer zu fassen. „Es ist sicherzustellen, dass als Voraussetzung für einen Ersatz eines Linienverkehrs durch ein On-Demand-Angebot gilt, dass damit für die Fahrgäste keine Fahrpreiserhöhung einhergeht.“</p>	<p>Die Formulierung wird angepasst.</p>	Anregung wird gefolgt
21.51	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Ersatz von Linienbussen durch On-Demand-Verkehr, Teil D, S. 53: Für das Reduktionsszenario wird ein Entfall der Idsteiner Stadtbuslinie und Ersatz durch On-Demand-Verkehr vorgeschlagen. Wegen des Zubringerverkehrs zum Bahnhof insbesondere in der HVZ ist dies klar abzulehnen, insbesondere wenn für den On-Demand-Verkehr nur eine Bedienzeit von „innerhalb von 60 min“ angenommen werden kann.</p>	<p>Im Reduktionsnetz ist eine Fokussierung auf interkommunale Verkehre vorgesehen, die auch den Entfall von Stadtbusverbindungen in Idstein ebenso wie in Taunusstein vorsieht. Die Erbringung entsprechender Leistungen ist weiterhin in kommunaler Verantwortung möglich.</p>	Anregung wird nicht gefolgt
21.52	Stadt Idstein - Bündnis 90/Die Grünen Idstein	<p>Haltestellen mit entfallender Linien-Bedienung, Teil D, S. 81 ff.: Zur Erhöhung der Klarheit und Transparenz sind diejenigen Haltestellen, welche nicht mehr im Linien-, sondern nur noch im On-Demand-Verkehr bedient werden sollen, ebenfalls aufzulisten.</p>	<p>Anstelle einer Auflistung wird eine Ergänzung in den Liniennetzplänen vorgenommen.</p>	Anregung wird gefolgt
21.53	Stadt Idstein - Idsteiner Wählergemeinschaft	<p>Die Idsteiner Wählergemeinschaft betont, dass Ziel eines zukunftsweisenden Nahverkehrskonzeptes eine komfortable durchgehende Verbindung (mit Bus oder Bahn) in kleineren Intervallen zwischen Idstein-Bahnhof, Idstein-Wörsdorf und Wiesbaden-City sein muss. Es wird betont, dass dies durch die einzige durchgehende Buslinie 269 - nur von Idstein-Kern aus - im Abstand von 60 Minuten absolut nicht erfüllt ist. Die zurzeit bestehenden durchgehenden Zugverbindungen in der HVZ sind weiterzubedienen und die Buslinie 269 muss in der HVZ mindestens in einem 30-Minuten-Takt verkehren.</p>	<p>Im Zielnetz ist zur direkten Verbindung von Idstein-Wörsdorf nach Wiesbaden die Linie 230 vorgesehen. Eine Taktverdichtung der Linie 269 ist als Prüfauftrag an den RMV formuliert (Kapitel 9.3.1).</p>	Anregung wird gefolgt

21.54	Stadt Idstein - Idsteiner Wählergemeinschaft	Es wird angemerkt, dass im Zielkonzept (Kapitel 7) der Themenbereich "Zuverlässigkeit" vollständig fehlt. Diese Untergewichtung verkennt die absolute, grundlegende Bedeutung der Zuverlässigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Zuverlässigkeit ist wesentlich für die Wahl des Verkehrsmittels. Die meisten Menschen haben die Wahl; fast jeder Haushalt verfügt jederzeit über einen fahrbereiten Pkw. Wenn die Zuverlässigkeit des Nahverkehrs nicht mit der des Autos konkurrieren kann, sind fahrplanmäßig gute Verbindungen, Linienführungen, Linientakte, Sauberkeit usw. bedeutungslos. Es wird erwartet, dass der NVP eine Ausarbeitung, wie ein zuverlässiger öffentlicher Nahverkehr ausgestattet und organisiert sein muss, enthält.	Qualitätsstandards zur Zuverlässigkeit des ÖPNV sind im Anforderungsprofil (Kapitel 6.3) definiert. Das Zielkonzept soll zur Erreichung der angestrebten Standards beitragen.	Anregung wird teilweise gefolgt
22	Gemeinde Kiedrich			
22.1	Gemeinde Kiedrich	Die Gemeinde Kiedrich nimmt die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans des Rheingau-Taunus-Kreises und der Landeshauptstadt Wiesbaden zur Kenntnis. Weitere Anregungen liegen seitens der Gemeinde nicht vor.		Kenntnisnahme
23	Beteiligte Träger öffentlicher Belange ohne Rückmeldung			
23.1	ALV Oberhessen			
23.2	Bastian Reisen			
23.3	Beauftragte für Menschen mit Behinderung des Rheingau-Taunus-Kreises			
23.4	DB Regio			
23.5	DB Regio Bus Mitte			
23.6	Engelhardt Omnibusbetrieb			
23.7	ESE Verkehrsbetrieb			
23.8	ESWE Verkehrsgesellschaft			
23.9	FPV FahrPlan Verkehrsgesellschaft			
23.10	Gemeinde Hohenstein			
23.11	Gleichstellungsbeauftragte des Rheingau-Taunus-Kreises			
23.12	HLB Hessische Landesbahn			
23.13	Landeshauptstadt Mainz			
23.14	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen			
23.15	Landeshauptstadt Wiesbaden			
23.16	Loreley Verkehr			
23.17	Mainzer Mobilität/Mainzer Verkehrsgesellschaft			
23.18	Nassauische Verkehrsgesellschaft			
23.19	Omnibus-Mietwagen Klotz			
23.20	Rhein-Lahn-Kreis			
23.21	Rheingau-Taunus Kultur und Tourismus GmbH			
23.22	Rheingau-Taunus-Kreis FD Kreisentwicklung			
23.23	Rheingau-Taunus-Kreis FD Schulamt			
23.24	Rheingau-Taunus-Kreis FD Verkehrsbehörde			
23.25	Roth Reisen			
23.26	Seniorenbeirat Rheingau-Taunus-Kreis			
23.27	Stadt Oestrich-Winkel			
23.28	VDK Hessen-Thüringen Bezirksverband Wiesbaden			
23.29	Verkehrsbetriebe Weber			
23.30	VHT Verkehrsverband Hochtaunus			
23.31	Via Mobility GmbH			
23.32	VIAS			
23.33	Verkehrsverbund Rhein-Mosel			
23.34	Wassum			

