

**Synopse der eingegangenen Stellungnahmen
der Träger öffentlicher Belange**

Auszug:
Stellungnahmen des Fahrgastbeirats Frankfurt am Main
(Seiten 50 - 67)



lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
						Fahrgastbeirat		
233	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Die gestellten Anforderungen an die Unternehmen sind grundsätzlich richtig. Es muss jedoch eine Kontrolle erfolgen, die gewährleistet, dass die vereinbarten Maßnahmen auch durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere für Fortbildungen während der Vertragslaufzeit.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Abfrage und Nachweis des Schulungsstands sind schon jetzt in Verkehrsverträgen verankert. Ggf. kann eine zusätzliche halbjährliche oder jährliche Abfrage sinnvoll sein.
234	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Die ICB (Tochter der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding) soll zum nächstmöglichen Zeitpunkt in den Tarifvertrag TV-N Hessen wechseln	Kenntnisnahme	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Da Fahrpersonal inzwischen auf dem Arbeitsmarkt zunehmend schwerer zu bekommen ist, soll gemäß NVP geprüft werden, ob und wie dieser Beruf attraktiver gestaltet werden kann.
235	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Werden wettbewerbsmäßig Buslinien vergeben, so sind Unternehmen, die nach dem TV-N Hessen vergüten, bevorzugt zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Da Fahrpersonal inzwischen auf dem Arbeitsmarkt zunehmend schwerer zu bekommen ist, soll gemäß NVP geprüft werden, ob und wie dieser Beruf attraktiver gestaltet werden kann.
236	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Unabhängig von den tariflichen Regelungen verpflichten sich die beauftragten Unternehmen, die Dienstpläne für das Fahrpersonal sozial verträglich zu gestalten. Dazu zählen unter anderem, dass fahr- und dienstplanmäßige Arbeitsunterbrechungen als Arbeitszeit gewertet werden, geteilte Dienste nicht vorzusehen sind und Ruhezeiten zwischen den Schichten von mehr als 11 Stunden gewahrt werden.	Kenntnisnahme	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Da Fahrpersonal inzwischen auf dem Arbeitsmarkt zunehmend schwerer zu bekommen ist, soll gemäß NVP geprüft werden, ob und wie dieser Beruf attraktiver gestaltet werden kann.
237	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Den Mitarbeitern ist eine zusätzliche Altersversorgung anzubieten. Dafür übernimmt der Arbeitgeber den Aufwand in Höhe von 7 % des Bruttoeinkommens des Mitarbeiters.	Kenntnisnahme	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Da Fahrpersonal inzwischen auf dem Arbeitsmarkt zunehmend schwerer zu bekommen ist, soll gemäß NVP geprüft werden, ob und wie dieser Beruf attraktiver gestaltet werden kann.
238	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Das Verkehrsunternehmen wendet jährlich 1 % der Lohnsumme für die betriebliche Gesundheitsförderung auf.	Kenntnisnahme	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Da Fahrpersonal inzwischen auf dem Arbeitsmarkt zunehmend schwerer zu bekommen ist, soll gemäß NVP geprüft werden, ob und wie dieser Beruf attraktiver gestaltet werden kann.
239	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Das Vorhandensein eines Betriebsrats (Mitbestimmung) soll belohnt werden.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt.
240	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Die Beschäftigten sind bei einem Betreiberwechsel zu den bisherigen Arbeitsbedingungen verpflichtend zu übernehmen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt.
241	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Als Anreiz, die vorgenannten Bedingungen einzuhalten, könnte ein Bonus/Malus System zur Anwendung kommen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
242	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1. Personal</u>	Bei Vergabe ist die weitere Beauftragung von Subunternehmen auszuschließen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Betrachtung von Vergabemodalitäten ist nicht Gegenstand eines Rahmenplanes, wie ihn der NVP darstellt. Subunternehmer können zu dem bei möglichen Engpässen aushelfen und sind ausdrücklich nach der EU-Verordnung 1370/2007 zugelassen.
243	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat				Verkehr und Verkehrsflächen: Hier herrscht immer noch das Auto vor, inzwischen gefolgt vom Radverkehr. Der ÖPNV ist allemal bestenfalls an 3. Stelle, und die Interessen von Fußgängern (egal, ob behindert oder nicht) werden weitgehend ignoriert. Radwege sind allzu oft auf Gehweg-Niveau angelegt und bestenfalls durch geringfügige Farbtöne abgetrennt. Bei zunehmendem Radverkehr führt das zu zunehmenden Konflikten und Gefahren. Größere Verkehrsflächen für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer müssen zu Lasten des Autoverkehrs gehen. Beim Zugang zu Haltestellen – insbesondere von Bussen – wird dieser Konflikt besonders riskant. Hier wird im NVP eine Regelung vorgeschlagen, die nicht mit der FBAG abgestimmt ist und den Beschlüssen der FBAG widerspricht.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Es wird auf den Arbeitsplan "Barrierefreiheit für Frankfurt" des ASE in seiner jeweils aktuellen Fassung verwiesen, der Varianten zur Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen enthält. Die Ausführungen zu den Beispielen in Tabelle 17 (6. Einordnung der Anlagen des Radverkehrs im Haltestellenbereich) werden gestrichen.
244	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.5.2	Bericht		Bei der Planung neuer Wohngebiete muss von vorneherein leistungsfähiger ÖPNV mit geplant werden. Beim Europaviertel wurde viel Zeit verloren: die Bebauung des Europaviertels ist weitgehend abgeschlossen, aber immer noch verkehrt lediglich eine Buslinie in diesem Bereich. Die U-Bahn wird frühestens in 5 Jahren durch das Europaviertel fahren, also mehr als 10 Jahre nach Bezug der ersten Gebäude. Mit dieser Strategie ist eine Verlagerung vom Auto zum ÖPNV eher unwahrscheinlich. Künftig sollte der ÖPNV bereitstehen, wenn die ersten Gebäude bezogen werden. Hierzu müsste bei der Entwicklung neuer Wohngebiete von Anfang an der End-Ausbau des ÖPNV mitgeplant und -gebaut werden.	Kenntnisnahme	Jedes Baugebiet wird zunächst mit einem Busverkehr angebunden. Grundsätzlich wird auf die langen Planungs- und Bauzeiten verwiesen, die sich nur unwesentlich beschleunigen lassen, wobei das Europaviertel einen Extremfall darstellt. Die Erschließung von City West, Rebstock und Frankfurter Bogen ist deutlich schneller realisiert worden. Auch die Wirtschaftlichkeit z.B. einer U-Bahn-Linie in einem weitgehend unbebautem Baugebiet sollte beachtet werden.
245	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	7	Bericht		Dabei muss die Erweiterung des ÖPNV selbstverständlich von Anfang an barrierefrei sein, sowohl die Haltestellen als auch die Fahrzeuge. Es geht nicht an, dass neue Haltestellen eingerichtet werden wie am Kornmarkt, diese aber auch 2 Jahre nach Inbetriebnahme noch nicht barrierefrei sind.	Kenntnisnahme	Grundsätzlich werden alle Erweiterungen im kommunalen Schienenverkehr von Anfang an barrierefrei geplant und errichtet. Wenn Barrierefreiheit für einen begrenzten Übergangszeitraum noch nicht möglich ist, geht die baldige Erschließung einer Nachfrage aber vor der Barrierefreiheit, insbesondere dann, wenn, wie im genannten Fall Kornmarkt, keinerlei Verschlechterung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste entstehen, weil es die neue Haltestelle vorher noch gar nicht gab.
246	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.1	Bericht		Auch bei den Fahrzeugen ist auf frühzeitige Planung und Bestellung einer ausreichenden Zahl neuer Fahrzeuge zu achten. Hochflur-Fahrzeuge gehören ins Museum. Der Regelbetrieb, inklusive Reserven für Spitzenzeiten und Ausfälle wegen Reparaturen, muss vollständig mit Niederflur-Fahrzeugen besetzt werden.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Aufnahme eines Satzes, dass bei Anzahl und Fahrzeuggröße aktuelle Fahrgastprognosen und eine ausreichende Reserve zu berücksichtigen sind. Gerade bei Schienenfahrzeugen ist die Neubeschaffung von (zusätzlichen) Fahrzeugen mit einem hohen Aufwand verbunden und wird daher in der Regel mit Ersatzbeschaffungen älterer Fahrzeuggenerationen verbunden. Die Auflage von Kleinserien ist unwirtschaftlich.
247	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.3	Bericht		Aktuelle Fahrgast-Information ist sicherzustellen, und zwar nicht nur durch Online-Angebote, sondern auch an den Haltestellen (Fahrplan zu Corona-Zeiten!). Fahrgäste ohne Smartphones dürfen nicht diskriminiert werden – weder bei aktuellen Informationen noch bei den Fahrpreisen.	Kenntnisnahme	Der NVP sieht ausdrücklich alle Kommunikationswege vor.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
248	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.3	Bericht		Die Fahrgast-Information, insbesondere bei Betriebsstörungen, ist bisher lückenhaft und häufig unverständlich. Dabei ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu beachten: Soweit technisch möglich, sind diese Informationen also schriftlich und akustisch zu geben. Bisher fehlen solche Informationen in den Fahrzeugen fast völlig. Vor allem in Bussen wären die technischen Voraussetzungen (Fahrer-Mikrofon) gegeben, sie werden aber nur selten benutzt.	Kenntnisnahme	Das Zwei-Sinne-Prinzip ist im NVP verankert.
249	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3	Bericht		Die Beschleunigung des ÖPNV, insbesondere des Busverkehrs, wurde immer wieder gefordert, aber nicht oder nur halbherzig umgesetzt. Das Primat des privaten Kraftfahrzeugs stand Vorrangschaltungen für den ÖPNV immer wieder im Wege. Auch deutlich häufigere Einrichtung separater Bus-Spuren ist eine gute Maßnahme zur Beschleunigung. Wo Buslinien durch Wohngebiete geführt werden, sollten diese Routen möglichst immer als Vorfahrt-Straßen geregelt werden. Schließlich muss in Einbahnstraßen das Radfahren gegen die Fahrtrichtung auf Bus-Routen beseitigt werden. Diese Maßnahmen sind mit relativ wenig Aufwand zu realisieren und dürften zu einer bemerkenswerten Beschleunigung führen.	Kenntnisnahme	Der Ausbau von Bussonderfahrstreifen und die Rücknahme von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs werden gemäß NVP weiter vorangetrieben. Inwieweit das Radfahren gegen die Fahrtrichtung auf Busrouten beseitigt werden kann, wird außerhalb des NVP geprüft. Auf den Radverkehrsentscheid wird verwiesen.
250	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.4	Bericht		Nach Einführung der T-Wagen bei den Straßenbahnen ist für das U-Modell die Rede von breiteren Fahrzeugen (2,65 statt bisher 2,45m). So wünschenswert der Platzgewinn im Fahrzeug sein mag, ist die Umrüstung der Haltestellen schwierig – wo alte und neue Bahnen im Mischbetrieb fahren (und das dürften die meisten Haltestellen sein), wäre dann ein um 10cm breiterer Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug zu überwinden. Die andernorts hierfür vorgesehenen „Schiebetritte“ sind keine barrierefreie Lösung, da die dabei entstehenden Schwellen für Menschen mit Rollstuhl, Rollator etc. gefährlich werden können.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Bzgl. der Bauweise des Fahrzeugs oder möglichen infrastrukturellen Anpassungen finden zur Zeit Prüfaufträge/Untersuchungen durch die VGF statt. Ggf. könnten sogenannte bombierte Fahrzeuge - wie z.B. in Hannover oder Bielefeld - zum Einsatz kommen, die bis zur Fußbodenhöhe schmaler sind als im oberen Fahrzeugbereich.
251	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.7.1 / 7	Bericht		Auch bei der Erprobung neuer Formen des ÖPNV – z.B. bei „On-Demand-Bussen“ ist auf Barrierefreiheit von Anfang an zu achten. Eine Form spezieller On-Demand-Busse muss endlich in den ÖPNV eingegliedert werden: der Behinderten-Fahrdienst.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Das On-Demand-Angebot steht diskriminierungsfrei zur Verfügung und kann entsprechend gebucht werden. Der Behinderten-Fahrdienst ist von seinem Charakter und von seiner bisherigen Konzession her kein allgemein zugänglicher Linienverkehr nach § 42 PBefG, weshalb dieser nicht in den ÖPNV eingegliedert werden kann.
252	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.5.2 / 7	Bericht		Auch Autonome Busse dürfen (auch testweise) nur eingesetzt werden, wenn sie inclusive barrierefreier Ausstattung zugelassen sind. Entsprechende Tests sind auch deshalb u.E. verfrüht, da noch nicht absehbar ist, wann Autonome Fahrzeuge (Level 5 – Fahren ohne Fahrer oder Operator) zugelassen werden kann.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um einen innovativen Betrieb, der derzeit noch nicht den Ansprüchen gerecht werden kann, welche an die gängigen Betriebe und Gefäße gestellt werden. Dies ist jedoch auch nicht das Ansinnen solcher Tests, denn hier sollen neue Dinge ausprobiert werden und die gewonnenen Erkenntnisse dann in eine für alle nutzbare Lösung überführt werden.
253	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.4			Der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben ist sicher wünschenswert. Auch wenn diese unter Umständen mit anderen Verkehrsunternehmen gemeinsam beschafft werden, sind die einschlägigen Frankfurter Standards für Einrichtung, Farbgebung etc. einzuhalten.	Kenntnisnahme	Die Frankfurter Standards gelten für alle Fahrzeuge, unabhängig von der Art der Beschaffung.
254	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat				Soweit diese Bestrebungen als Mittel zur Vermeidung von Fahrverboten gesehen werden, sei angemerkt, ob nicht Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung des Autoverkehrs (Citymaut, Wegfall kostenloser Parkplätze im öffentlichen Raum etc) wirksamer wären – sie würden nicht nur den Schadstoff-Ausstoß reduzieren, sondern auch den Platzverbrauch.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Restriktionen gegen den MIV sind grundsätzlich nicht Bestandteil eines NVP.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
255	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat			<u>Allgemeine Anmerkungen</u>	Der aktuell zu beobachtende Rückgang der Fahrgastzahlen aufgrund der Corona-Pandemie darf nicht zu einer Verschiebung oder Aussetzung des Ausbaus des ÖPNVs führen, auch wenn die Maßnahmen zum Social Distancing und der Trend zum Home Office länger anhalten. Kurzfristig sind die Kapazitäten im ÖPNV überwiegend notwendig, um die Abstandsregeln einzuhalten. Langfristig müssen ggf. freierwerdende Kapazitäten und der Ausbau genutzt werden, um den Anteil („Modal Split“) weg vom MIV zugunsten des ÖPNV zu erhöhen, um die Umweltziele zu erreichen.	Kenntnisnahme	
256	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.5.2	Bericht	<u>1.5.2 Stadtentwicklung</u>	Neue Wohn- oder Gewerbegebiete müssen frühzeitig durch attraktive ÖPNV-Anbindungen erschlossen werden, so dass diese rechtzeitig für neu Hinzugezogene zur Verfügung stehen. Andernfalls besteht die Gefahr einer Abwanderung auf den MIV. Außerdem kann eine frühzeitige Planung zu Kostensenkungen führen.	Kenntnisnahme	Jedes Baugebiet wird zunächst mit einem Busverkehr angebunden. Grundsätzlich wird auf die langen Planungs- und Bauzeiten verwiesen, die sich nur unwesentlich beschleunigen lassen, wobei das Europaviertel einen Extremfall darstellt. Die Erschließung von City West, Rebstock und Frankfurter Bogen ist deutlich schneller realisiert worden. Auch die Wirtschaftlichkeit z.B. einer U-Bahn-Linie in einem weitgehend unbebauten Baugebiet sollte beachtet werden.
257	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.6	Bericht	<u>1.6 Analyse und Prognosen</u>	In die Prognose der Fahrgastzahlen dürfen nicht nur Hochrechnungen auf Basis der Nutzungszahlen und Zuwächse der vergangenen Jahre einfließen. Denn zur Eindämmung der Klimakrise muss viel Verkehr vom MIV weg verlagert werden. Dafür muss die Prognose, bzw. die aus ihr resultierende Planung, einen ausreichenden Puffer enthalten.	Kenntnisnahme	Die Ausführungen beziehen sich auf die Basisprognose 2025, die die Strukturdatenentwicklung und bestimmte Maßnahmen im ÖPNV voraussetzt, die bereits zu Verlagerungen vom MIV führen. Auf dieser Basis werden dann Maßnahmen im ÖPNV entwickelt, die weitere Verlagerungen nach sich ziehen und bei der Prognose der Maßnahmenwirkungen berücksichtigt sind. Grundsätzlich ist zu beachten, dass durch steigende Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen nicht nur im ÖPNV, sondern auch im Pkw-Verkehr zahlreiche zusätzliche Fahrten entstehen.
258	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	4	Bericht	<u>4 Flughafen</u>	Zur besseren Klarheit erwähnen: Die bestehenden SPNV-Anbindungen sind an der Belastungsgrenze. Neue SPNV-Anbindungen gibt es frühestens in fünf Jahren mit der RTW und noch später durch die S-Bahn- Anbindung von Terminal 3. Eine Verbesserung der Anbindung ist daher nur mit Bussen möglich.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Der Sachverhalt ist bereits ausreichend im NVP dargestellt.
259	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	4	Bericht	<u>4 Flughafen</u>	Der Bedarf sollte nicht linear hochgerechnet werden. Maßnahmen zur Eindämmung der Klimakrise müssen zwangsläufig zu Reduktion oder zumindest Stopp der Ausweitung des Flugverkehrs führen. Das wirkt sich natürlich auch auf die Nachfrage nach ÖPNV aus.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Inwieweit Maßnahmen zur Eindämmung des Flugverkehrs getroffen werden, kann im Rahmen eines NVP nicht beurteilt werden. Die genannten Zahlen an Fluggästen stammen von Fraport und sind auch in den für das Verkehrsmodell des NVP verwendeten VDRM-Daten enthalten.
260	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5	Bericht	<u>5 Maßnahmenkonzeption</u>	Ein Abschnitt, der das Netz auf den Ausgleich von Störungen untersucht, fehlt. Insbesondere für die hochfrequentierten Abschnitte im Schienennetz sollte explizit ausgewiesen werden, welche alternativen Möglichkeiten den Fahrgästen zur Verfügung stehen. Ein Beispiel: Bei einer Störung auf der A-Strecke wäre der Lückenschluss Ginnheim – Bockenheimer Warte eine Ausweichmöglichkeit für Fahrgäste aus den nördlichen Stadtgebieten. Auch wenn deshalb die vorgeschlagenen Maßnahmen ähnliche sind, könnte das einen Einfluss und die Bewertung und Priorisierung haben. Insgesamt trägt das zu einer höheren Resilienz des Netzes und damit zu einer erhöhten Akzeptanz des ÖPNV bei.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Das Maßnahmen- und Störfallmanagement ist allgemein im Kapitel 8 beschrieben und wird im Detail außerhalb des NVP angewendet. Neue Strecken wie der im NVP enthaltene Netzschluss Ginnheim dienen in erster Linie zur Erschließung von (neuen) Stadtgebieten und zur Schaffung von neuen Direktverbindungen. Dass diese ggf. auch als Umleitungsstrecke genutzt werden können, ist ein Nebeneffekt.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
261	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.3.1	Bericht	<u>5.3.1 Auslastung 2025</u>	In die Planung sollten überlastete Streckenabschnitte der S-Bahn im Stadtgebiet ebenfalls einbezogen werden. Diese Überlastungen kann die S-Bahn selbst größtenteils nicht mehr ausgleichen (im Tunnel sind keine zusätzlichen Fahrten mehr möglich; fast alle S-Bahnen verkehren in den Stoßzeiten als Langzug). Bekannte Überlastungen (persönlicher Eindruck, keine Zählung, kein Anspruch auf Vollständigkeit): · S8 / S9 Hbf – Flughafen · S3 / S4 Hbf – Eschborn Süd · Tunnelstrecke häufig	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Ein Abschnitt gilt als überlastet, wenn im Mittel einer Stunde mehr als 65% der Gesamtplätze ausgelastet sind. Die Einhaltung des Überlastungsgrenzen im regionalen Verkehr (u. a. S-Bahn) ist originäre Aufgabe des RMV. Dort sind die starken Querschnitte des Schienenverkehrs bekannt. Sollten Überlastungen auftreten, so werden im Rahmen des RNVP des RMV entsprechende Schritte vorgeschlagen.
262	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.1 / 5.4.5	Bericht	<u>5.4.5 Maßnahmen im Busnetz</u> (ggf. passt die Anmerkung an anderer Stelle besser)	Wenn Bushaltestellen neu oder umgebaut werden, sollten sie immer für Gelenkbusse ausgelegt werden (bzw. für das Maximum, was dort verkehren kann), auch wenn derzeit noch nicht vorgesehen ist, mit Maximallänge zu verkehren.	Kenntnisnahme	Der NVP sieht mit Ausnahme von Quartierbuslinien grundsätzlich den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen auf einer Länge von 18 m vor, sofern nicht plausible Gründen im Einzelfall dagegen sprechen.
263	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.6	Bericht	<u>5.6 Maßnahmen-wirkung gesamt</u>	Es sollte explizit darauf verwiesen werden, dass ein großer Teil der (teilweise zunächst hoch erscheinenden) Kosten für nachholende Maßnahmen zu veranschlagen ist, also für Maßnahmen, die notwendig sind, um den Wartungs- und Modernisierungstau der letzten Jahre aufzuholen. Vgl. dazu auch die Anmerkung zu Tabelle 11, Abschnitt 5.2.4, Seite 66.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Aussage ist nicht zutreffend. Es sind nur Kosten für neue Maßnahmen angegeben, die gegenüber den in der Basisprognose unterstellten Maßnahmen notwendig oder sinnvoll sind. Dies hat in keinsten Weise etwas mit einem (nicht vorhandenen) Wartungs- und Modernisierungstau zu tun, sondern vielmehr mit der wachsenden Stadt. Es wird darauf hingewiesen, dass Frankfurt mit den modernsten und neusten Fuhrpark aller deutschen Städte hat.
264	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.1.2	Bericht	<u>6.1.2 Verbesserungs-potenziale</u>	S-Bahn-Stationen sollten ebenfalls betrachtet werden. Sie selber fallen zwar nicht in die Zuständigkeit der Stadt Frankfurt, aber bei den Zuwegen ist die Stadt involviert, da städtische Flächen betroffen sein können.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Es handelt sich um einen lokalen Nahverkehrsplan. Die S-Bahn ist als wichtigstes regionales Verkehrsmittel nachrichtlich aufgenommen. Auf den RNVP wird verwiesen.
265	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.2.3	Bericht	<u>6.2.3 Standards, Maßnahmen...: Park-and-Ride</u>	P+R muss kostenpflichtig werden. Mit welcher Begründung würde hier knapper und teurer öffentlicher Raum kostenlos zur Verfügung gestellt? Da im gesamten Stadtgebiet die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet wird, ist auch kein „Ausweichparken“ zu befürchten.	Kenntnisnahme	Im NVP wird ein Passus aufgenommen, eine P+R-Strategie zu entwickeln.
266	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.2.3	Bericht	<u>6.2.3 Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten: Fahrradmitnahme</u>	Die Fahrradmitnahme ist aktuell sehr zweischneidig zu sehen. So begrüßenswert sie im Sinne einer Verkehrswende ist, kann sie in den bereits überlasteten Verkehrsmitteln auch andere Fahrgäste stören. Der Wegfall von weiteren Sitzplätzen zugunsten von Mehrzweckabteilen ist kritisch zu sehen. Um mehr Fahrradmitnahme zu ermöglichen, muss also der ÖPNV ausgebaut werden. Der Vorrang von Kinderwagen etc., oder einfach nur Stehplätzen im Berufsverkehr funktioniert derzeit oft nicht. Die Kontrolle / Konfliktschlichtung kann dem Fahrpersonal nicht aufgebürdet werden.	Kenntnisnahme	
267	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3	Bericht	<u>6.3 Beschleunigung</u>	Die angesprochenen Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV müssen mit allerhöchster Priorität umgesetzt werden. Sie machen den an der Überlastungsgrenze operierenden ÖPNV gleichzeitig leistungsfähiger, attraktiver und kostengünstiger. Alle dort genannten Maßnahmen werden explizit unterstützt. Auch die Vorgabe, dass der ÖPNV bei jeder Um- oder Neuplanung einzubeziehen ist, ist außerordentlich wichtig.	Kenntnisnahme	Eine Umsetzung mit allerhöchster Priorität setzt entsprechende Haushaltsmittel und personelle Kapazitäten voraus.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
268	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.1	Bericht	<u>8.1 Personal</u>	Den Ausführungen zur Anforderung an das Personal und dessen Qualifikation wird zugestimmt. Die Akquise neuen Personals mit Hilfe eines attraktiven Berufsbildes ist unbedingt zu unterstützen und zu fördern.	Kenntnisnahme	
269	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.2	Bericht	<u>8.2 Vertrieb und Fahrausweisprüfung</u>	Die Ausführungen zu diesem Thema werden begrüßt. Der ÖPNV muss zum selbstverständlichen Verkehrsmittel werden, das gegenüber dem PKW deutliche Vorteile hat. An der Senkung der Schwarzfahrerquote sollte/muss mit besonderer Intensität gearbeitet werden.	Kenntnisnahme	Die Fahrausweisprüfung erfolgt aus verschiedenen Gründen (Reduktion der Schwarzfahrerquote, Unterstützung der Zahlungsbereitschaft bereits zahlender Fahrgäste, Sicherheitsgefühl der Fahrgäste, Servicegedanken). Die Attraktivität kann hierdurch leider nicht oder nur in geringem Maße beeinflusst werden, da der nichtfahrende Fahrgast die Fahrausweisprüfung als solche nicht wahrnimmt.
270	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.3	Bericht	<u>8.3 Fahrgastinformation</u>	Ein zentrales Portal für alle Fahrgastinformationen wird als Basis für die Zukunft dieses Themas als besonders wichtig eingestuft. Fahrgastinformationen sollen/müssen gut verständlich formuliert werden.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Ausführungen werden entsprechend geändert.
271	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.4	Bericht	<u>8.4 Zentrales Anliegenmanagement</u>	Dieses Thema ist für alle Fahrgäste sehr wichtig. Fahrgäste benötigen eine schnelle, unkomplizierte Art, Anliegen vorzutragen. Das wird in der aktuellen Form als gut gelöst gesehen.	Kenntnisnahme	
272	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.5	Bericht	<u>8.5 Sicherheit und Ordnung</u>	Das Sicherheitsbedürfnis stellt einen wichtigen Aspekt für den ÖPNV dar und sollte unbedingt einen hohen Stellenwert einnehmen. Den Ausführungen zu diesem Thema wird zugestimmt.	Kenntnisnahme	
273	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.6	Bericht	<u>8.6 ITCS</u>	Datendrehscheibe ist ein zentrales Thema. Zusammenführen, Bündeln und Zentralisieren von Daten muss flüssig und zeitnah erfolgen, um einen gut funktionierenden ÖPNV umzusetzen.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Formulierung wird präzisiert.
274	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.7	Bericht	<u>8.7 Störfallmanagement</u>	Störfälle sind für Fahrgäste wie auch für den ÖPNV eine plötzlich auftretende unerwartete Situation, die ein effizientes und möglichst rasches Handeln bedingt. Den aufgeführten Maßnahmen zum Störfallmanagement wird zugestimmt.	Kenntnisnahme	
275	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.8	Bericht	<u>8.8 Maßnahmenmanagement</u>	Baustellen und Großveranstaltung stellen für den ÖPNV besondere Herausforderungen dar. Eine gute, langfristige Planung mit rechtzeitiger Information der Fahrgäste und Angabe von Alternativverbindungen ist zwingend erforderlich und umzusetzen.	Kenntnisnahme	Dies ist im Kapitel 8.8.3 enthalten.
276	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.9	Bericht	<u>8.9 Qualitätsmanagement für den Busbetrieb</u>	Fahrpersonal ist ein besonders wichtiger Bereich. Hier ist unbedingt darauf zu achten, dass es geschult und qualifiziert ist. Ein Busfahrer hat deutlich mehr direkten Kontakt mit einem Fahrgast als ein U- oder Straßenbahnfahrer.	Kenntnisnahme	Dies ist im Kapitel 8.1.1 so enthalten.
277	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.9	Bericht	<u>8.9 Qualitätsmanagement für die Infrastruktur Bus</u>	Bushaltestellen müssen einheitlich aussehen und deren Fahrgastinformationen deutlich zu erkennen sein.	Kenntnisnahme	Die Anforderungen an Bushaltestellen sind im Anlagenband unter Kapitel 6.1.3 geregelt und unterscheiden sich nach Haltestellenkategorien.
278	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.10	Bericht	<u>8.10 Qualitätsmanagement für den Schienenbetrieb und die Infrastruktur Schiene</u>	Das Qualitätsmanagement ist weiter fortzuführen und regelmäßig zu überprüfen/aktualisieren.	Kenntnisnahme	Eine Fortführung des QM erfolgt wie im NVP dargelegt.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
279	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.11	Bericht	<u>8.11 Pünktlichkeit und Anschlussicherung</u>	Für Fahrgäste ein extrem wichtiger Aspekt, wenn sie den ÖPNV als gute Alternative zum PKW sehen sollen und langfristig ein Umdenken und damit ein Umsteigen erfolgen soll. Bei Umsteigefahrten soll ermöglicht werden, dass ein Bus auf eine verspätete U-Bahn wartet. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass der Bus dann als unpünktlich in die Statistik einbezogen wird.	Kenntnisnahme	
						Grundsätzlich ist noch stärker darauf zu achten, dass es seitens des Verkehrsunternehmens keine Komplettfahrtausfälle gibt.	Kenntnisnahme	Es gilt der im NVP verankerte Grundsatz, dass Fahrtausfälle unzulässig sind.
						Pünktliche Abfahrtszeiten an der Endhaltestelle trotz verspäteter Ankunft/einfahrt in die Endhaltestelle ist wünschenswert, setzt jedoch den Fahrer und Mensch unter enormen Druck. Hier darf und sollte es eine Möglichkeit geben, dass auch ein Fahrer mal „verschnauften“ kann.	Kenntnisnahme	Auf verspätungsanfälligen Linien werden in der Regel zusätzliche Kurse eingesetzt (überschlagende Wende), so dass genug Pausen für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen.
280	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.4	Bericht	<u>1.4 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen (S. 13)</u>	Der RNVP-Entwurf 2020 ist hier zu berücksichtigen, da er in der Perspektivphase bis 2030 sowie darüber hinaus starke Änderungen gegenüber dem RNVP von 2013 enthält.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Wichtige Maßnahmen des RNVP-Entwurfs 2020-2030 werden ergänzt.
281	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.4	Bericht	<u>1.4 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Planungen (S. 13)</u>	Es fehlen Aussagen zum Gegenstromprinzip zwischen RNVP und NVP. Beispielsweise betrifft dies Bedienstandards und Produktdifferenzierungen (v.a. im Busverkehr).	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Ein Satz zum Gegenstromprinzip wird aufgenommen.
282	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	1.5.4	Bericht	<u>1.5.4 Berufs- und Ausbildungsverkehr (S. 16-17)</u>	Hinweis: Für Frankfurts Einpendler spielt auch der Fernverkehr (SPFV) eine maßgebliche Rolle und sollte daher besonders bewertet werden. Der Auspendlerverkehr der Frankfurter Bevölkerung ist mit zu berücksichtigen - vor allem innerhalb der Rhein-Main-Region.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Das Verkehrsaufkommen durch den SPFV ist verhältnismäßig gering und die Bewertung des Fernverkehrs ist nicht die Aufgabe eines Nahverkehrsplans. Die Auspendler sind in den Verkehrsprognosen enthalten. Diese werden aber nicht explizit ausgeführt, da diese verhältnismäßig deutlich niedriger als die Einpendlerzahlen sind.
283	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	2.4.3	Bericht	<u>2.4.3 Finanzierung des ÖPNV – Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten (S. 30)</u>	Zur Schaffung von Transparenz sind die 20 neuen Finanzierungsinstrumente der Nutznießerfinanzierung zu spezifizieren und in einer Tabelle miteinander zu vergleichen (z.B. jeweils Vor- und Nachteile benennen).	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Vorschläge befinden sich - auch wegen geänderter Rahmenbedingungen - noch in Prüfung.
284	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	2.5.3	Bericht	<u>2.5.3 Tarif – Standards und Planungsabsichten (S. 31)</u>	Kritisch anzumerken ist, dass der Service für Nutzer des eTickets bei Frankfurter Kunden geringer ist, da das Vertriebssystem der VGF vom verbundweiten, mandantenfähigen Hintergrundsystem für eTickets abweicht, das mittlerweile hessenweit genutzt wird. Daher sind teure Parallelstrukturen abzubauen.	Kenntnisnahme	Das verbundweite System (vHGS) wird noch nicht flächendeckend in allen Großstädten in Hessen eingesetzt. VGF, RMV und traffiQ stehen im Austausch und prüfen, wie die Vertriebsinfrastruktur miteinander harmonisiert werden kann und inwiefern auf Teile der für Frankfurt zugeschnittenen Lösungen zu Gunsten von geeigneten vom RMV zur Verfügung gestellten Anwendungen verzichtet werden kann.
285	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.1	Bericht	<u>3.1 Verkehrsträger des ÖV in Frankfurt 2019 (S. 33)</u>	Zu ergänzen wäre: Auch im Nachtbusverkehr gibt es unterschiedliche Aufgabenträger. traffiQ ist lediglich für den städtischen, lokalen Nachtbusverkehr als Aufgabenträger zuständig. Überdies sind andere, benachbarte lokale Aufgabenträger sowie der RMV als Aufgabenträger im Regionalbusverkehr im Nachtbusverkehr involviert.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die entsprechenden Nachtbuslinien werden ergänzt.
						S. 41 Tab. 3 folgende Änderungen bei Verkehrszeitfenstern: a) Mo-Fr NVZ la 05:00 - 06:30 h b) Sa NVZ 08:00 - 21:00 h c) NVZ 09:00 - 21:00 h Begründung:	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Siehe unter Begründung

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
286	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.4.2	Bericht	<u>3.4.2 Standards Verkehrszeiten und Auslastung (S. 41, Tabelle 3)</u>	a) In dieser Zeit fahren die systemrelevanten Beschäftigten wie Polizei, Krankenhauspersonal, Rettungsdienste zum Schichtwechsel (zwischen 06:00 und 07:00). Gerade in der Corona-Krise gab es Defizite bei dem abgespeckten Fahrplan.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Verkehrszeitarten wurden nach ausführlicher gründlicher Auswertung der vorhandenen Nachfrage festgelegt. Die vorgeschlagene Veränderung wird nicht umgesetzt. Die allgemeine Nachfrage ist bis 6:30 Uhr vergleichsweise gering. Dennoch wird auch in diesem Zeitraum, v.a. ab 5 Uhr ein gutes Angebot vorgehalten, dass durch die geringe Nachfrage eigentlich nicht gerechtfertigt ist. Damit wird ein attraktives Angebot für den Arbeitsweg vorgehalten. Bei hoher Nachfrage wird das Angebot unabhängig von der Verkehrszeitart verdichtet, z.B. auf der Linie 58 (und künftig zusätzlich auch auf der Linie X58).
						b) Der frühere Beginn der NVZ ist für die Beschäftigten des Einzelhandels (wie Zeil, Hessiancenter, NWZ etc.) zum Arbeitsbeginn erforderlich. Außerdem gibt es in dieser Zeit zwischen den Stadtteilen einen Einkaufsverkehr.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Verkehrszeitarten wurden nach ausführlicher gründlicher Auswertung der vorhandenen Nachfrage festgelegt. Die vorgeschlagene Veränderung wird nicht umgesetzt. Die allgemeine Nachfrage ist v.a. bis 9 Uhr vergleichsweise gering. Dennoch wird auch im fraglichen Zeitraum 8-9 Uhr ein gutes Angebot vorgehalten, dass durch die geringe Nachfrage eigentlich nicht gerechtfertigt ist. Damit wird ein attraktives Angebot auch für den Arbeitsweg vorgehalten. Bei hoher Nachfrage wird auch unabhängig von der Verkehrszeitart das Angebot verdichtet (z.B. Linie U4).
						c) Früherer Beginn der NVZ ist wegen des Ausflugsverkehrs ins Umland erforderlich.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Verkehrszeitarten wurden nach ausführlicher Auswertung der vorhandenen Nachfrage eingehend diskutiert. Die vorgeschlagene Veränderung wird nicht umgesetzt. Generell ist am Sonntagmorgen vor 11 Uhr nur eine äußerst geringe Nachfrage festzustellen. Nach 11 Uhr zieht die Nachfrage im gesamten Stadtgebiet merklich an. Bei hoher Nachfrage wird auch unabhängig von der Verkehrszeitart das Angebot verdichtet (z.B. Linie U4).
						Die Änderungen orientieren sich an den realen Fahrplanangeboten in Stuttgart.	Kenntnisnahme	
287	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.4.2	Bericht	<u>3.4.2 Standards Verkehrszeiten und Auslastung (S. 42, Tabelle 4)</u>	Der Grenzwert der „Oberen Auslastung des Platzangebotes“ sollte in Sitzplatzausnutzung bemessen werden. Auch in der HVZ ist es Fahrgästen nicht zuzumuten, längere Strecken stehend zu verbringen. Dementsprechend sollte die Sitzplatzauslastung 100% nur für wenige (zehn) Minuten Fahrtstrecke im Kernabschnitt oder auf Schulfahrten überschreiten. Außerhalb der HVZ sollte generell die Sitzplatzauslastung 100% nicht überschreiten.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Auslastungswerte beruhen auf einer Richtlinie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Diese wird deutschlandweit (erfolgreich) angewendet. Die Verweildauer der Fahrgäste ist im lokalen Verkehr i.d.R. kürzer als im Regionalverkehr. Grenzen, wie lange man stehen muss, sind nur für längere Fahrten im Regionalverkehr sinnvoll und üblich. Innerstädtische Streckenabschnitte, auf denen der Fahrgast länger als 10 Minuten stehen muss, stellen eine Ausnahme dar.
288	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.4.2	Bericht	<u>3.4.2 Standards Verkehrszeiten und Auslastung (S. 42)</u>	Bei Unterauslastung ist alternativ zu prüfen, ob das Fahrplanangebot abschnittsweise durch Kurzwenden im schwach ausgelasteten Abschnitt reduziert werden kann.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Formulierung wird angepasst.
289	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.6.2	Bericht	<u>3.6.2 Erschließungsqualität im ÖPNV – Verbesserungspotenziale (S. 47)</u>	Verbesserungspotenzial gibt es insbesondere in der Anschlussgewährung zwischen regionalen und lokalen Linien bzw. zu Linien anderer lokaler Aufgabenträger. Dies ist insbesondere in Schwach- und Nachtverkehrszeiten ein Problem, wenn dadurch längere Umsteigeaufenthalte an nicht dafür ausgelegten Stationen (z. B. Ostbahnhof) entstehen. Dies ist nicht nur eine Thematik der Fahrplanlage sondern auch der Taktung.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die besondere Problematik von Anschlüssen in der SVZ wird im Kapitel 8.11 beschrieben und um die NaVZ ergänzt.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
290	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	3.6.3	Bericht	<u>3.6.3 Erschließungsqualität im ÖPNV – Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten (S. 48, Tabelle 6)</u>	Es werden neu zwei Einzugsradien für Stationen und Haltestellen eingeführt. Welche Bereiche von Frankfurt zu Standardwert oder Zentrumswert gehören, ist nicht nachvollziehbar. Im Anlagenband ist keine Karte zur Aufteilung zu finden. Hier ist nachzubessern und zur nachträglichen Stellungnahme vorzulegen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Aussage ist unzutreffend. Die Zentrumswerte gelten in den Stadtteilzentren, die wiederum im Kartenteil des Anlagenbandes abgebildet sind (Abbildung 6).
291	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	4.1	Bericht	<u>4.1 Ausgangslage Flughafen (S. 57)</u>	Zu ergänzen ist, dass für den Anschluss des Flughafens nicht nur die S-Bahnlinien S8 und S9 sondern auch der Regionalverkehr bedeutsam ist. Dies sind beispielsweise die Linien RE2 und RE3 zum Hauptbahnhof sowie RB58 und RE59 zum Südbahnhof!	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Der Sachverhalt ist bereits ausreichend im NVP dargestellt.
292	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.2	Bericht	<u>5.2.2 Maßnahmen im SPNV, im Regionalbusverkehr und auf Buslinien anderer Aufgabenträger (S. 61-62)</u>	Laut RNVP-Entwurf 2020 wird die RB11 durch die RTW2 ersetzt. Die Verdichtung der RB12 erfolgt durch zusätzliche Fahrten ab Frankfurt Hbf, so dass sich bis Kelkheim ein Viertel- und bis Königstein ein Halbstundentakt ergibt.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Formulierung wird angepasst.
293	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.2	Bericht	<u>5.2.2 Maßnahmen im SPNV, im Regionalbusverkehr und auf Buslinien anderer Aufgabenträger (S. 61-62)</u>	Der Entfall der Verstärkerkurse auf der S8 wird sehr kritisch gesehen, da bereits heute die Kapazitäten auf der S8/S9 zum Flughafen nicht ausreichen.	Kenntnisnahme	Die Planungen der S-Bahn-Anpassungen zur RTW werden von der RTW-Planungsgesellschaft in Abstimmung mit dem RMV durchgeführt und wurden dementsprechend im NVP aufgenommen. In den Frankfurter Stellungnahmen zu den RTW-Planungen wurde diese ebenfalls kritisch gesehen. Gemäß Prognose in der NKU zur RTW reichen die Kapazitäten jedoch aus.
294	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.2	Bericht	<u>5.2.2 Maßnahmen im SPNV, im Regionalbusverkehr und auf Buslinien anderer Aufgabenträger (S. 62)</u>	Richtig muss es auf S. 62 heißen, dass X19 auf den Abschnitt Obertshausen - Neu-Isenburg und X17 Hofheim - Flughafen verkürzt wird, da der Abschnitt Neu-Isenburg - Flughafen von der RTW übernommen wird.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Eine widersprüchliche Formulierung ist nicht vorhanden. Es dient zur Kenntnis, dass die Linie X17 nach Angaben des RMV jedoch noch bis Gateway Gardens geführt wird.
295	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen im lokalen ÖPNV (S. 63)</u>	Bei U1/U8 10-Minuten-Takt, U2 7,5-Minuten-Takt und U3 15-Minuten-Takt ist kein gleichmäßiges Angebot auf dem Abschnitt Heddernheim - Südbahnhof möglich. Alternativ sind Hinketakte notwendig.	Kenntnisnahme	Das ist ein der Nachfrage entsprechendes Angebot. Die aktuelle Leit- und Sicherungstechnik erlaubt derzeit keine höhere Zuganzahl auf dem Abschnitt Heddernheim - Südbahnhof.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
296	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen im lokalen ÖPNV (S. 63)</u>	Es wird empfohlen, die zentralen Straßenbahn-Hauptlinien nicht nur für 40-Meter-Langzüge sondern für Doppeltraktionen in der nach BoStrab maximal nutzbaren Länge auszulegen, analog des geplanten Betriebs auf der Stadtbahnlinie U5 in der Eckenheimer Landstraße.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Frankfurter Straßenbahnlinien haben eine zwar steigende, aber immer noch weit unter dem Niveau der U-Bahn befindliche Nachfrage. Daher wird es für ausreichend erachtet, wenn zunächst auf den nachfragstärksten Linien 40-m-Züge eingesetzt werden. Die auf den T-Wagen folgende Fahrzeugeneration soll zur weiteren Kapazitätssteigerung darüber hinaus mit einer größeren Fahrzeugbreite von 2,65 m ausgestattet werden. Die Haltestellen der Linie 21 zwischen Hauptbahnhof und Stadion sind bereits für einen Straßenbahnbetrieb in Doppeltraktion ausgebaut, der im Stadionverkehr auch zum Einsatz kommt. In den Außenbereichen sind die Haltestellen der Linie 11 bereits so geplant worden, dass diese für eine Doppeltraktion erweitert werden können. Problematisch ist jedoch ein derartiger Ausbau grundsätzlich in den Innenstadtbereichen, hier ist dieser wegen begrenzter Platzverhältnisse (Einfahrten etc.) oft nicht möglich. Deshalb wird als neuer Ausbaustandard eine Länge von 40 m im NVP angesetzt.
297	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen im lokalen ÖPNV (S. 63)</u>	Der Ausbau der Straßenbahnstation Hauptbahnhof wird ausdrücklich begrüßt, da die Stationsanlage bislang überlastet und durch Sichtbarrieren auch unfallgefährdet ist.,	Kenntnisnahme	
298	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen im lokalen ÖPNV (S. 63)</u>	Wir empfehlen zusätzlich die Station Willy-Brandt-Platz der Straßenbahn als Doppelhaltestelle für nächtliche Rendezvous-Funktionen (Straßenbahnen untereinander und mit U-Bahn der A-Strecke) auszubauen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Beim bereits erfolgten barrierefreien Ausbau der Station war der Wunsch nach einer Ausführung als Doppelhaltestelle aus städtebaulichen Gründen verworfen worden. Die Rendezvous-Funktion für "Straßenbahn untereinander" muss daher auf der Altstadtstrecke zukünftig die Station Börneplatz erfüllen.
299	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen im lokalen ÖPNV (S. 63)</u>	Linie X61 sollte als X80 bezeichnet werden, da die Expressbuslinie auf der beschleunigten Sonderlinie des Stadionverkehrs basiert. Ebenso sollten alle anderen Expressbuslinien eigenständige Liniennummern bekommen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Ein separater Nummernkreis für die Expressbus-Linien ist nicht vorgesehen, da bei der Nummerierung der Bezug zur Grundleistung auf dem jeweiligen Korridor hergestellt werden soll. Die Linie 80 ist zudem nur den Stadionbesuchern bekannt (sie ist z.B. nicht im Liniennetzplan enthalten).
300	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen Bus 2021–2025 (S. 64)</u>	Linie 39: Bedenken gegen die Neukonzeptionierung: a) wegen Angebotsreduzierung um 50 % zwischen Berkersheim Mitte und Preungesheim - Verlängerung der Linie 25 von geplantem Endpunkt Berkersheim Mitte bis Preungesheim als Kompensation überlegen. b) Angebotsreduzierung in der NVZ an Sonn- und Feiertagen von 20- auf 30-Minuten-Takt, obwohl heutzutage in diesen Zeiten die Busse sitzplatzmäßig zwischen Hülstraße und Eckenheim ausgelastet sind. Dies passt auch nicht zu den Planungen zum Metrobus mit seinen Standards. c) An Samstagen passt der Takt von 20-Minuten nicht zum Takt von 7,5-Minuten der U5 in der Anschlussbeziehung.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg, die zu einer deutlichen Entlastung der Buslinien führt. Das Taktangebot wird außerhalb des NVP vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung geprüft. Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg, die zu einer deutlichen Entlastung der Buslinien führt. Das Taktangebot wird außerhalb des NVP vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung und im Rahmen der Metrobusstufe II geprüft. Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg, die zu einer deutlichen Entlastung der Buslinien führt. Das Taktangebot wird außerhalb des NVP vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung und im Rahmen der Metrobusstufe II geprüft.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
						d) Es ist eine Linienführung Weilbrunnstraße - Gravensteiner Platz - Preungesheim U zu überlegen. Denn heute läuft ein Großteil der Ein- und Aussteiger in der Relation Gravensteiner Platz und Umgebung. Es wird an der Haltestelle Ronneburgstraße umgestiegen. Früher konnte die Tram an der Einmündung Homburger Landstraße/Weilbrunnstraße abbiegen. Es ist für das Abbiegen die LSA anzupassen.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg, die zu einer deutlichen Entlastung der Buslinien führt. Das Taktangebot wird außerhalb des NVP vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung und im Rahmen der Metrobusstufe II geprüft.
						Verlängerung: Bei Linie 39 sollte der Linienweg auch auf Markus-Krankenhaus <-> Westbahnhof (via Kirchplatz U) verlängert werden. Dadurch werden neue Direktverbindungen ... - Ginnheim - Markus-Krankenhaus - ... - Kirchplatz - .. - Westbahnhof geschaffen. Zudem wird dadurch die nachfragestarke Linie 34 im Abschnitt Markus Krankenhaus <-> Schönhof entlastet.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Der Vorschlag wird mangels Nachfrage aufgrund Parallelverkehrs zur Straßenbahnlinie 16 und zur Linie M34 verworfen.
301	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen Bus 2021 – 2025 (S. 64)</u>	Bedenken gegen das Taktangebot auf der Linie 66 in HVZ I und NVZ I: Durch die Verlängerung der U5 wird der Schülerverkehr auf die Achse Richtung Weißer Stein mehrheitlich erhalten bleiben. Ein Takt von mind. 7,5-Minuten wird an Schultagen für notwendig erachtet.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Schülerfahrten auf der Linie 63 bleiben gemäß NVP erhalten.
302	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.2.3	Bericht	<u>5.2.3 Maßnahmen Bus 2021 – 2025 (S. 63)</u>	Neue Schnellbuslinie X34: Direkter Weg Postsiedlung/Sternbrücke am Brentanobad vorbei zur Haltestelle Hausener Weg - weiter über A66 - Rosa-Luxemburg-Straße-Wilhelm-Epstein-Straße zur U Dornbusch (Gegenrichtung: Am Dornbusch - Hansaallee- A66) - Zeitersparnis von mindestens 12 Minuten in der Relation Dornbusch – Postsiedlung, schnelle Tangentialverbindung Eckenheim/Dornbusch - Rebstock/City West/Gallus	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der Vorschlag wird außerhalb des NVP bei der weiteren Planung der Expressbusse geprüft.
303	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.3	Bericht	<u>5.3 Maßnahmen wachsende Stadt (S. 66-67)</u>	Hinweis: Nicht nur das Verkehrsbedürfnis durch die wachsende Stadt wird zu mehr ÖPNV-Bedarf führen, sondern auch das Wachstum des Ballungsraums sowie insbesondere die anstehende Verkehrswende. Diese lässt erwarten, dass insbesondere in den Großstädten mit der massiven Reduktion des MIV begonnen wird. Der MIV wird dementsprechend zu Umsteigepunkten mit P&R-Möglichkeiten bzw. zu Stationen des Regionalen Verkehrs zurückgedrängt. Zudem zielt der Bundesverkehrswegeplan auf eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im SPFV durch die Einführung des Deutschlandtakts. Auch dies wird zu deutlich mehr ÖPNV-Kunden im Stadtgebiet Frankfurt führen.	Kenntnisnahme	Das Wachstum des Ballungsraumes ist durch die Ein- und Auspendler in der Verkehrsprognose enthalten. Auch auf die weitere Steigerung durch Reduktion des MIV wird im NVP hingewiesen.
304	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.3.1	Bericht	<u>5.3.1 Maßnahmen wachsende Stadt – Auslastung 2025 (S. 67)</u>	Hinweis: Der Radverkehr wird nicht nur im Stadtgebiet Frankfurt zunehmen, sondern auch mit dem Bau der Radschnellwege verstärkt aus der Region kommen - diese Fahrgäste müssen auch in der kalten Jahreszeit (Herbst/Winter) angebotstechnisch berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	Die Fahrgastzahlen schwanken in der Tat stark im Jahresverlauf. Die Auslastungsprüfung erfolgt daher im NVP ausdrücklich für die nachfragestärkste Woche des Jahres.
305	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.3.2	Bericht	<u>5.3.2 Maßnahmen wachsende Stadt (S. 68)</u>	Durch die Einführung einer Schnellbuslinie X34 und gleichzeitiger Verlängerung der Linie 39 zum Westbahnhof kann die Taktverdichtung auf der Linie 34 reduziert werden.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der Vorschlag wird außerhalb des NVP bei der weiteren Planung der Expressbusse geprüft.
306	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.1	Bericht	<u>5.4.1 Maßnahmenbündel 1 – Beschleunigungsmaßnahmen (S. 75-79)</u>	Es sind die zu beschleunigenden Abschnitte konkret (ggf. kartografisch) zu benennen und nach Methode zu unterscheiden (bspw. LSA-Vorrangschaltung, enge Bus/Fahrspur etc.)	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Ein konkretes Maßnahmenprogramm zur Beschleunigung kann nicht in einem Rahmenplan abgebildet werden, wie ihn der NVP darstellt. Dies erfolgt außerhalb des NVP.
307	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.1	Bericht	<u>5.4.1 Maßnahmenbündel 1 – Beschleunigungsmaßnahmen (S. 75-79)</u>	Aus Sicht der Fahrgäste ist auch eine Beschleunigung der Linie 17 (Stresemannallee/Gartenstraße - Stresemannallee/Mörfelder Landstraße) und 18 (Bodenweg - Lokalbahn) zu ergänzen. Beide Abschnitte sind trotz kürzlicher Realisierung durch eine geringe Reisegeschwindigkeit gekennzeichnet.	Kenntnisnahme	Die vorrangig zu beschleunigenden Linien wurden mittels eines Bewertungsverfahrens ermittelt (vergl. Anlagenband). Die Linien 17 und 18 fallen demnach in die Prioritätsstufen 3 bzw. 2.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
308	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.2	Bericht	<u>5.4.2</u> <u>Maßnahmenbündel 2</u> <u>– Infrastrukturmaßnahmen im U-Bahn-Netz (S. 79-91)</u>	Die Planung der Stationsanlage Römerhof West ist so auszulegen, dass eine spätere Verlängerung nach Rödelheim und/oder Höchst möglich bleibt.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der sinnvolle Vorschlag wird bei der konkreten Planung der Streckenverlängerung eingespeist.
309	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.3	Bericht	<u>5.4.3</u> <u>Maßnahmenbündel 3</u> <u>– Metrobusnetz Stufe I (S. 81-84)</u>	Es fehlt hier die Benennung der konkreten Anpassungen bei Umstellung auf Metrobus. Diese Umstellung ist nicht allein im Aufwand zur Haltestellenbeschriftung zu erklären. Wir erwarten hierbei ein besonders dichtes Taktangebot sowie Beschleunigungsmaßnahmen (Vorrangschaltungen und abschnittsweise Busspuren). Es sind auch optische Unterscheidungsmerkmale in der Außengestaltung zur besseren, dauerhaften Wiedererkennung der Marke "Metrobus" vorzusehen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Metrobusse sind durch ein besonders dichtes Taktangebot gekennzeichnet, sollen an LSA bevorrechtigt geführt werden und idealerweise abschnittsweise auf Busspuren verkehren. Die Kosten für die Leistungsausweitungen sind angegeben. Die Beschleunigungsmaßnahmen finden sich im Maßnahmenbündel 1. Optische Unterscheidungsmerkmale sind nicht realisierbar, da Fahrzeuge i.d.R. nicht linienscharf eingesetzt werden können. Durch das große M in der Linienanzeige wird der Metrobus aber gut zu erkennen sein.
310	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.3	Bericht	<u>5.4.3</u> <u>Maßnahmenbündel 3</u> <u>– Metrobusnetz Stufe I (S. 81-84)</u>	Linie 30 ist in das Metrobuskonzept mit aufgenommen werden, da es sich hier um eine fahrgaststarke Linie handelt, die durchaus perspektivisch auf dem gesamten Linienweg auf Schienenverkehr umgestellt werden kann.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Linie 30 wurde aus unterschiedlichen Gründen zunächst nicht mit in das Metrobusnetz übernommen. Eine entsprechende Prüfung wird außerhalb des NVP erfolgen.
311	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.4	Bericht	<u>5.4.4</u> <u>Maßnahmenbündel 4</u> <u>– Metrobusnetz Stufe II (S. 89-91)</u>	Da das Angebot der Linie 39 auf dem Abschnitt Berkersheim Mitte - Preungesheim reduziert werden soll, soll die Linie 25 bis Preungesheim U verlängert werden. Denn heute steigen mehr als 50 % der Fahrgäste an der Haltestelle Dachsberg ein und aus. Durch den S-Bahn-Ausbau und die U5-Verlängerung zum Frankfurter Berg wird es aus diesem Bereich zu geringen Fahrgastverlusten führen (oder will man durch Angebotsreduzierungen Verlagerungen zwangsweise erreichen?).	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie U5 zum Frankfurter Berg, die zu einer deutlichen Entlastung der Buslinien führt und so auch in die NKU für die U5-Verlängerung eingeflossen sind. Das Taktangebot wird außerhalb des NVP noch einmal vor Inbetriebnahme der U5-Verlängerung geprüft.
						Neue Wartepositionen in Berkersheim Mitte und Markus-Krankenhaus können bei den vorgeschlagenen Linienverlängerungen bei 25 und 39 entfallen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Wartepositionen müssen an den Haltestellen eingerichtet werden, an denen Buslinien enden bzw. beginnen. Werden Linienenden aus welchen Gründen auch immer verlegt, muss standortbezogen der Bedarf an und die Umsetzung von Wartepositionen erneut geklärt werden. Eine Warteposition für eine Kleinbus-Linie wie der 25 ist sicherlich einfacher herzustellen als für einen Solo- oder Gelenkbus. Bezüglich einer Verlängerung der Buslinie 39 über das Markus-Krankenhaus hinaus zum Westbahnhof wird auf die Stellungnahme des Magistrats ST 824 vom 29.04.2020 hingewiesen.
312	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.6	Bericht	<u>5.4.6</u> <u>Maßnahmenbündel 6</u> <u>– Neues Straßenbahnnetz (S. 91-97)</u>	Wenn Ziff. 44 auf Seite 93 realisiert wird, dann hat der Abschnitt Lokalbahnhof - Allerheiligentor bzw. Stolzestraße nur Mo-Fr HVZ+NVZ Linienverkehr. Daher ist die Anmerkung zu streichen.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Fußnote wird redaktionell angepasst, so dass kein Abschnitt in der SVZ ohne Verkehr wäre.
313	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.6	Bericht	<u>5.4.6</u> <u>Maßnahmenbündel 6</u> <u>– Neues Straßenbahnnetz (S. 91-97)</u>	Linienweg 21 Stadion - Ginnheim wird befürwortet. Anknüpfung an die früheren Linien 8 und 19 bis 1986. Linienweg 16 nach Höchst wird befürwortet.	Kenntnisnahme	

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
314	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.6	Bericht	<u>5.4.6 Maßnahmenbündel 6 – Neues Straßenbahnnetz (S. 91-97)</u>	Vorschlag: Linientausch 12 und 18 12: Schwanheim – Gravensteiner-Platz 18: Louisa - Bornheim Mitte - Hugo-Junker-Straße Anbindung der nördlichen Friedberger Landstraße an Altstadt/Hauptbahnhof. Entspricht auch der Nachtlinie. Mit der Linie 19 besteht weiterhin eine Linie Richtung Lokalbahnhof auf dem gleichen Weg sowie die Buslinie 30. Bornheim wird wieder mit Sachsenhausen verbunden.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Eine erneute Linienwegsänderung der Linie 18 nach dem Tausch mit der Linie 14 im Dezember 2018 wird derzeit als wenig zielführend angesehen, bleibt jedoch als langfristige Option erhalten.
315	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.6	Bericht	<u>5.4.6 Maßnahmenbündel 6 – Neues Straßenbahnnetz (S. 91-97)</u>	Nachtverkehr: Sinniger erscheint die Linienkombination 16/17 Offenbach - Südbahnhof - Rebstockbad. Es sollten zum Nachtverkehr Korrespondenzen zwischen den Linien 11, 12/18 am Willy-Brandt-Platz, 11, 16/17 am Hauptbahnhof, 12/18, 16/17 an der Stresemannallee/Gartenstraße oder am Basler Platz eingeplant werden. Vorteilhafter sind zudem eigenständige Nachtverkehrsliniennummern (bspw. n11, n12 und n16), die die abweichenden Linienführungen besser repräsentieren können.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Im Nachtverkehr verkehrt im neuen Straßenbahnnetz die Linie 16/21 zwischen Offenbach Stadtgrenze - Hauptbahnhof - Ginnheim. Ein Betrieb in den Nächten zwischen Rebstockbad und Hauptbahnhof bietet aus unserer Sicht weniger Fahrgastpotenzial als die Relation Ginnheim - Hauptbahnhof. Zudem erscheint eine durchgehende Anbindung von Ginnheim wichtiger. Geplante Korrespondenzen im Nachtverkehr bestehen an der Konstablerwache zwischen den Linien U4, U5 und 12/18 sowie am Hauptbahnhof zwischen den Linien 11 und 16/21. Weitere Korrespondenzen sind aufgrund der Fahrplanlage nicht bzw. nur mit erheblichen Standzeiten an den Haltestellen herzustellen und somit aus unserer Sicht nicht sinnvoll. Eigenständige Liniennummern im Nachtverkehr sind nicht Teil des 24h-Kernetzes, welches ab Dezember 2020 in Kraft tritt. Dieses sieht vor, dass Linien bzw. Abschnitte von Linien, die auch in Nächten bedient werden, auch als Buslinie in Nächten unter der Woche immer die gleiche Liniennummer erhalten (Beispiel: U4 und N4 bzw. 12/18 und N12/N18). Eine n16 wäre daher irreführend, da dies dem Fahrgast suggerieren würde, dass diese Linie entlang des gesamten Weges der Linie 16 verkehrt.
316	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.4.6	Bericht	<u>5.4.6 Maßnahmenbündel 6 – Neues Straßenbahnnetz (S. 91-97)</u>	Im Sinne eines bundweit einheitlichen Taktsystems ist der Übergang zum 5/7, 5/15/30/60-Taktrhythmus umzustellen. Entsprechende Kapazitätsdifferenzen können auch durch den Einsatz von Langzügen oder Doppeltraktionen ausgeglichen werden.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Sowohl der 10- als auch der 15-Minuten-Takt haben ihre Berechtigung. Der 10-Minuten-Takt besticht durch seine hervorragende Merkbarkeit. Auf der anderen Seite sind die S-Bahn-Verkehre durch weitgehende 15-Minuten-Takte gekennzeichnet. Das konkrete Taktangebot orientiert sich u.a. am Taktraster der maßgebenden Anschlussverkehrsmittel, beispielsweise Busse mit starkem Umstieg von/zu S-Bahnen eher im 15-Minuten-Takt als Busse mit starkem Umstieg von/zu Straßenbahnen (10-Minuten-Takt). Eine flächendeckende Umstellung vom 10- auf einen 7,5-Minuten-Takt wäre sehr teuer und würde die Merkbarkeit verschlechtern. Für einen 15-Minuten-Takt reichen Langzüge nicht aus und für eine Doppeltraktion müssten nahezu alle Haltestellen ausgebaut werden, was gerade im Innenstadtbereich auf Grund des begrenzten Platzes nicht möglich ist.
317	Verbände und	Fahrgastbeirat	5.7.2	Bericht	<u>5.7.2 Perspektivnetz</u>	Tangentialverbindung Mönchhofstraße - Rebstock - City West - Westbahnhof - Markus-Krankenhaus (weiter als Ringstraßenbahn nach Bornheim) - größtenteils Ersatz der Linie 34	Kenntnisnahme	Weitere potentielle Maßnahmen wie diese werden z.T. im Rahmen der Erstellung des GVP geprüft.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
317	Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.7.2	Bericht	<u>Strassenbahn (S. 101)</u>	Neubau Mönchhofstraße - Rebstockbad, Voltastraße - Westbahnhof und (mit Eingriffen machbar Schönhof - UniversitätsSportanlagen -alternativ über Bockenheimer Warte)	Kenntnisnahme	Weitere potentielle Maßnahmen wie diese werden z.T. im Rahmen der Erstellung des GVP geprüft.
318	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	5.7.2	Bericht	<u>5.7.2 Perspektivnetz Strassenbahn (S. 101-103)</u>	Bei Lückenschluss Börneplatz - Lokalbahnhof über Alte Brücke zusätzlich Lückenschluss über Walter-Kolb-Straße-Gartenstraße zur Kreuzung Schweizer Straße/Gartenstraße . Dadurch schnelle Verbindung Sachsenhausen Nord - Konstablerwache sowie kurze Umleitungsstrecke/Entlastungsstrecke Altstadt.	Kenntnisnahme	Weitere potentielle Maßnahmen wie diese werden z.T. im Rahmen der Erstellung des GVP geprüft.
						Es fehlt die Verlängerung der Linie 12 von Schwanheim Rheinlandstraße zur RTW (Industriepark Höchst). Dies war im letzten GVP des Umlandverbandes Frankfurt enthalten. Eine Trasse müsste vorgehalten sein.	Kenntnisnahme	Eine langfristige Trassensicherung ist nicht Aufgabe eines NVP. Die Trasse ist im derzeit gültigen GVP von 2005 enthalten.
						Außerdem ist die Trassenverlegung in Goldstein in die Straßburger Straße zu verfolgen - auch aus Gründen der sozialen Sicherheit.	Kenntnisnahme	Die Trasse ist im derzeit gültigen GVP von 2005 enthalten.
319	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3.1	Bericht	<u>6.3.1. Bestandsanalyse und Geschwindigkeit im ÖV (S. 118)</u>	Hinweis: Anteil LSA mit ÖV-Vorrangschaltung im Straßenbahnnetz erscheint deutlich geringer bzw. eine Überarbeitung der Vorrangschaltung ist angebracht. Gegenüber anderen Verkehrsbetrieben zeichnen sich die ÖV-Schaltungen an den LSA durch lange Wartedauer auf die entsprechende Phase aus. Dies führt zu sehr geringen Reisegeschwindigkeiten - auch auf neu errichteten Strecken (Linie 17 oder Linie 18). Hier ist eine entsprechend stärkere Bevorzugung des ÖV einzurichten, so dass möglichst ohne Wartephase eine LSA gequert werden kann. Entsprechend sind Anforderungen für Fahrt an LSA-Anlagen nach Möglichkeit so zu konstruieren, dass die LSA rechtzeitig vor Erreichen des Fahrzeugs auf "Fahrt" in der gewünschten Relation springt, so dass es zu keinem Halt vor der LSA kommt.	Kenntnisnahme	Der Ausbau einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung ist wesentlicher Bestandteil des NVP.
						Tatsächlich lässt sich im Laufe der vergangenen Jahre der Rückbau entsprechender Vorrangschaltungen auf verschiedenen Bus- und Straßenbahnlinien beobachten. Dies führte zu spürbaren Fahrzeitverlängerungen.	Kenntnisnahme	Ein Rückbau von Vorrangschaltungen ist nicht erfolgt. Gleichwohl bedarf eine funktionierende ÖPNV-Bevorrechtigung stetiger Pflege. Hier sind Verbesserungen erforderlich, die mit der Entwicklung des im NVP verankerten Qualitätsmanagementsystems "ÖPNV-Beschleunigung" erfolgen soll. Bei der Signalplanung werden nicht nur die Bedürfnisse des ÖPNV, sondern auch die Bedürfnisse der anderen Verkehrsmittel (insbesondere des Umweltverbundes) berücksichtigt. Es erfolgt stets eine Abwägung aller Interessen, so dass aus ÖPNV-Sicht deutliche Verbesserungspotenziale vorhanden sind.
320	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3.2	Bericht	<u>6.3.2 Verbesserungspotenziale Beschleunigung (S. 123)</u>	Beschleunigungsmaßnahmen sollen auch an Routen der Expressbusse installiert werden.	Kenntnisnahme	Beschleunigungsmaßnahmen werden auch - aber nicht nur - entlang der Linienwege der Expressbus-Linien vorangetrieben.
321	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3.3	Bericht	<u>6.3.3 Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten (S. 123-124)</u>	Als zusätzlicher Grund für den Bedarf an Beschleunigungsmaßnahmen gilt das Herstellen von Anschlüssen von/nach Linien mit dünneren Takten und somit potenziell längeren Wartezeiten.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Erreichung von Anschlüssen wird als Grund für den Bedarf an Beschleunigungsmaßnahmen ergänzt.
						Neue Forderung: Die Umsetzung der 1. Prioritätsstufe soll bis 2025 erfolgen, damit die zu erreichenden Einsparpotenziale durch die Beschleunigung mit den vorgesehenen Maßnahmenbündeln in der Laufzeit des Nahverkehrsplans (Laufzeit 5 Jahre) zusammenpassen.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Umsetzung der ersten Prioritätsstufe hat bereits begonnen und wird sukzessive umgesetzt. Ob dies sinnvollerweise bis 2025 möglich ist, hängt jedoch von vielen Aspekten (u.a. finanzielle Mittel) ab und kann daher nicht aufgenommen werden. Im Übrigen betrachtet der NVP auch ausdrücklich den Zeitraum über 2025 hinaus.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
322	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3.3	Bericht	<u>6.3.3 Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten - Mindestwerte der Liniengeschwindigkeit (S. 125, Tabelle 34)</u>	Zielgeschwindigkeit für Straßenbahnnetze ist mind. 20 km/h.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	19 km/h entspricht der im NVP verwendeten Logik des HBS.
323	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.3.3	Bericht	<u>6.3.3 Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten – Ansätze Bus (S. 127)</u>	Bussonderfahrstreifen bzw. ÖV-Spuren (bei Mischbenutzung mit Straßenbahnen) sind zu forcieren. Bussonderfahrstreifen sind dabei so anzulegen, dass eine spätere Umrüstung zum eigenständigen Straßenbahnkörper bzw. zu einer gemischten ÖV-Spur möglich wird. Dies gilt bspw. auf dem Alleinring oder der Achse Bad Vilbel Stadtgrenze - Wendelsplatz.	Kenntnisnahme	Eigene ÖV-Trassen sind ein wesentliches Element des NVP. Bussonderfahrstreifen sollten idealerweise für eine spätere Umrüstung als Straßenbahntrasse geeignet sein, allerdings kommt nicht auf allen Sonderfahrstreifen ein späterer Straßenbahnbetrieb in Frage.
324	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	6.4.2	Bericht	<u>6.4.2 Verbesserungspotenziale Fahrzeuge (S. 132)</u>	Verbesserungsbedarf wird bei der mangelnden Fahrzeuganzahl gesehen. Beispielsweise ist eine Ausdünnung des Fahrplanangebots auf "Ferienfahrplan" bei Veranstaltungen im Stadion unangemessen und verursacht nur unnötige Überbesetzungen und Verspätungen bei den regulär verkehrenden Straßenbahnlinien.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Außerhalb des NVP werden Alternativen zur aktuellen Vorgehensweise diskutiert.
						Insgesamt fehlt die Bewertung des Platzangebots und insbesondere des Sitzplatzangebots als Teil der bestehenden Problemstrukturen und des daraus resultierenden Verbesserungspotenzials. Umgekehrt dürfen auch nicht-barrierefreie Fahrzeuge (Pt-Wagen) den Stationssonderverkehr verstärken sofern die Regelkurse weiterhin barrierefrei verkehren können.	Kenntnisnahme	Die Bewertung des Platzangebots erfolgt im Kapitel 5.3.
325	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	7.2.3	Bericht	<u>7.2.3 Fahrzeuge U-Bahn, Straßenbahn und Bus – Barrierefreiheit (S. 144-145)</u>	Thema RTW und Barrierefreiheit fehlt gänzlich. Hintergrund ist, dass die RTW sich sowohl an U-Bahnbahnsteigen mit 80 cm Bahnsteighöhe als auch an Eisenbahnbahnsteigen mit 76 cm Bahnsteighöhe und S-Bahnbahnsteigen mit 96 cm Einstieghöhe halten soll. Unabhängig davon, dass die Umstellung von 96 cm hohen S-Bahnbahnsteigen wegen der Mischverkehrsproblematik auf 76 cm ohnehin sinnvoll ist, zeigt sich hier ein weiterer Nutzen für die RTW: Dies würde auch die Differenz von 20 cm zwischen beiden Bahnsteighöhen minimieren, die kaum stufenfrei überbrückt werden können. Hierzu wären Konzeptgedanken sinnhaft, wie dennoch für die RTW eine volle Barrierefreiheit an bereits im Endstadium ausgebauten barrierefreien Stationen erreicht werden kann, zumal im Eisenbahnnetz zusätzlich eine Spaltüberbrückung zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante nötig wird, da die RTW-Fahrzeuge nur die U-Bahnwagenbreite besitzen (ca. 35 cm schmaler als S-Bahnwagen).	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Bei der RTW handelt es sich um ein regionales Verkehrsmittel im Zuständigkeitsbereich des RMV. Auf den RNVP wird verwiesen. Barrierefreiheit nach TSI PRM bedeutet nicht Stufenfreiheit. Auch mit einer Rampe, die z. B. jede S-Bahn mit sich führt, könnte ein barrierefreier Ein- und Ausstieg gewährleistet werden. Allerdings sind bei der RTW die Überlegungen zur Fahrzeuggestaltung noch nicht abgeschlossen. Das Thema Stufenfreiheit wird bei der RTW-Planungsgesellschaft (außerhalb des NVP) eingespeist.
						Neue Anlagen und Fahrzeuge barrierefrei ausgestalten; barrierefreier Umbau im Bestand:	Kenntnisnahme	
						Zu prüfen ist auch die Möglichkeit der Einrichtung von Ruhezeiten (Kennzeichnung durch Piktogramme) in U-Bahn- und Straßenbahnfahrzeugen. Ein reduzierter Geräuschpegel und weniger Störungen durch andere Fahrgäste würden insbesondere Personen mit kognitiven Einschränkungen zugute kommen. Dies reduziert auch die Gefahr, dass es bei der Nutzung der Fahrzeuge des ÖPNV bei dieser Personengruppe zu einem Gefühl der Überwältigung kommt.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Einrichtung von Ruhezeiten ist aufgrund der Fahrzeuggrößen nicht möglich.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
326	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	7.4	Bericht	<u>7.4 Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten – Barrierefreiheit (S. 147)</u>	Um die Barrierefreiheit auch für Menschen mit versteckter Behinderung zu erhöhen, sollte die Möglichkeit der Einführung eines "Sunflower Lanyard Scheme" nach britischem Vorbild geprüft werden. Ein solches mit Sonnenblumen geschmücktes Band kann in diskreter Weise von Menschen mit versteckter Behinderung getragen werden. Es dient dem Personal im Kundenkontakt als Hinweis, dass sie es hier mit einer Personen mit versteckter Behinderung zu tun haben. Umgekehrt gibt es den Betroffenen gefühlt mehr Sicherheit, da es im Bedarfsfall die Hemmungen reduziert, beim Personal um Hilfe zu bitten. Ein solches Angebot müsste sowohl beim Personal als auch beim betreffenden Kundenkreis entsprechend kommuniziert werden.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der Vorschlag wird außerhalb des NVP geprüft und soll mit der FBAG diskutiert werden.
						Das "Sunflower Lanyard Scheme" wird bereits bei zahlreichen Betrieben im Verkehrssektor in Großbritannien erfolgreich angewandt. Beispielsweise am Flughafen London-Heathrow oder beim Eisenbahnverkehrsunternehmen London North Eastern Railway (LNER).	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der Vorschlag wird außerhalb des NVP geprüft und soll mit der FBAG diskutiert werden.
327	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	7.7	Bericht	<u>7.7 Prozess zur Umsetzung der Barrierefreiheit an Straßenbahn- und Bushaltestellen</u>	Ohne eine zeitliche Vorgabe im NVP ist die Erstellung der Barrierefreiheit nicht im Sinne des PBefG geplant, da seit 2013 die gesetzliche Verpflichtung besteht. Mit der vorgesehenen Lösung können Haltestellen am Ende nach 2040 realisiert werden, auch wenn sie in der Priorität A oder B liegen. Der Ausnahmekatalog ist nachvollziehbar. Trotzdem besteht mit einer Zeitvorgabe eine stärkere Priorisierung und Verantwortung für die Verwaltung/den Magistrat.	Kenntnisnahme	Mit der Nennung der Ausnahmen von Haltestellen, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein werden, sind die Anforderungen des PBefG erfüllt. Die bauliche Umsetzung der Barrierefreiheit ist von vielen Randbedingungen abhängig. Dem Anlagenband können Angaben zum Haltestellenausbau von Straßenbahnhaltestellen in den kommenden Jahren entnommen werden. Ferner sind alle für alle Betriebszweige die Haltestellen angegeben, die bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein werden. Detaillierte Angaben über das Jahr 2025 hinaus können auf Grund der beschriebenen Komplexität des Verfahrens nicht getätigt werden.
						Vorschlag: Haltestellen der Prioritätsstufen A sollen bis 2025 und der Prioritätsstufe B bis 2027 barrierefrei umgebaut werden, sofern sie nicht schon nach den Ausnahmegründen gem. NVP bis zu diesem Zeitpunkt als nicht realisierbar im NVP aufgeführt sind. Treten spätere Hinderungsgründe auf, dann ist im Rahmen eines Monitorings unter Beteiligung der Fahrgastverbände, FBAG und Fahrgastbeirat eine Entscheidung des Verkehrsausschusses herbeizuführen. Fallen jetzt bestehende Hinderungsgründe weg, dann gelten die bestehenden Zeitziele. Alle Haltestellen der Prioritätsstufen A und B müssen spätestens 2030 barrierefrei ausgebaut werden, wenn sie zu diesem Zeitpunkt in Betrieb sind.	Kenntnisnahme / keine Berücksichtigung	Die Ausbauprogramme mit einer Realisierung bis 2025 sind bereits "ausgebucht". Detaillierte Angaben über das Jahr 2025 hinaus können auf Grund der beschriebenen Komplexität des Verfahrens nicht getätigt werden.
						Bei der Höhe der barrierefreien Bushaltestellen ist mit dem vorgesehenen Weg von 18 cm ein abweichender Weg vorgesehen. Im Frankfurter Umland wird die neue Höhe von 22 cm als Regelfall genommen und dies über die gesamte Länge als Standard. Die unterschiedlichen Höhen sind nur dann erforderlich, wenn bei der Anfahrt ein Übersteigen des Haltestellenbereiches erforderlich ist. Dies kann bei Berücksichtigung der Parkanordnung der Kfz vor der Haltestelle und dem Herausziehen des Buskaps verhindert werden.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Der Absatz zu den Bordsteinhöhen im Anlagenband wird gestrichen, ein grundsätzlicher Ausbau auf 22 cm im NVP festgeschrieben. Ein differenzierter Bordsteinverlauf 16 cm/22 cm kommt bei Fahrbahnrandhaltestellen zur Anwendung, da bei der Anfahrt der Bordstein überstrichen wird. Entsprechende Fußnoten werden im NVP ergänzt. Bei Kaphaltestellen werden i. d. R. durchgehend 22 cm hohe Bordsteine verbaut. Nicht an allen Stellen im Stadtgebiet können Fahrbahnrandhaltestellen zu Kaphaltestellen vorgebaut werden, bspw. dort, wo es im Straßenraum keine Parkstände gibt.
						Derzeit besteht bei der neuen Höhe dieselbe Problematik wie bei der Einführung der Bushaltestellenhöhe von 18 cm. Damals bestand ebenfalls die Problematik des Aufsetzens von einigen Bustypen, so dass die Forderung der Beibehaltung der Höhe von 14/16 cm bestand.	Kenntnisnahme	

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
328	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.2.2	Bericht	<u>8.2.2 Verbesserungspotenziale – Management und Betrieb (S. 156-157)</u>	Da die VGF nicht am verbundweiten und mandantenfähigen Hintergrundsystem des RMV für die Abonnementverwaltung und den vor-Ort-Vertrieb teilnimmt, sondern stattdessen ein eigenes Hintergrundsystem (Vertriebs- und Abrechnungssystem) hierfür besitzt, ist eine kostenintensive Doppelstruktur geschaffen worden.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Vor- und Nachteile, Aufwand und Nutzen müssen hier sorgsam abgewogen werden. Das System des RMV kann die Frankfurter Anforderungen und das Volumen derzeit jedoch nicht übernehmen und bewältigen.
						Dies führt dazu, dass Änderungen des Tarifsystems an beiden Vertriebssystemen parallel gefahren werden müssen. Hierdurch entsteht nicht nur ein immanenter Personal- und Kostenaufwand, sondern auch für den Fahrgast spürbare Nachteile: Viele Serviceprozesse können nur innerhalb eines entsprechenden Hintergrundsystems organisiert werden - bspw. der Ersatz von verlorenen Chipkarten. Bei einem mandantenfähigen System kann dies dementsprechend aber durch die verschiedensten Vertrieb durchführenden Unternehmen geschehen. Beim Hintergrundsystem der VGF kann dies dagegen ausschließlich durch die VGF erfolgen, obgleich mehrere Reisezentren/Mobilitätszentren der DB im Stadtgebiet Frankfurt vorhanden sind.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Ein Absatz zur Vertriebsstrategie wird ergänzt. Der gegenseitige Zugriff auf Kundendaten muss unter Wahrung des Datenschutzes erfolgen. Die Migration zu geeigneten Hintergrundsystemen wird geprüft und wo möglich und sinnvoll unterstützt.
						Weitere Funktionalitäten für den Kunden, wie das Registrieren von Chipkarten samt Verwalten und der Online-Kauf im Ticketshop des RMV sind ebensowenig möglich. Gerade durch die erwartbaren Erweiterungen des eTickets - mit neuen hessenweiten Produkten und mit der Weiterentwicklung von Handytickets bis hin zu einem "Be-In / Be-Out"-System führen zu mehr Bedarf entsprechender Weiterentwicklungen und Vernetzungen von Systemen, so dass auch in Zukunft höhere Vertriebskosten durch Parallelinfrastrukturen zu erwarten sind.	Kenntnisnahme / Berücksichtigung	Die Unzulänglichkeiten sind bewusst. Das vHGS kann die Frankfurter Anforderungen und das Volumen derzeit nicht übernehmen und bewältigen. Die zeitlichen Vorläufe sind hier länger und bedürfen vermehrt der Abstimmung mit allen Partnern. So oder so braucht es ein Vertriebssystem in den Vertriebsstellen, die Parallelstrukturen halten sich dabei im Rahmen und haben entsprechende Erfordernisse. Ziel muss es aus Sicht des Aufgabenträgers sein, nicht beide Systeme gegeneinander zu stellen, sondern, dort wo sie nicht migrierbar sind, verstärkt Verbindungen und Schnittstellen zu schaffen, um diese Funktionalitäten schrittweise einführen zu können. Die "Be-in / Out" Systeme befinden sich immer noch in der Test- und Erprobungsphase. Sie werden mit Hilfe mobiler Endgeräte umgesetzt.
						Wir regen auch im Sinne der Vertriebskosten eine verbundweite Vereinheitlichung der Vertriebssysteme an, da dies dem Verbund ansonsten dauerhaft Mehrkosten im Vertrieb bedeutet. Gleichzeitig lassen sich so Serviceleistungen verbundweit günstiger einrichten.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Nicht nur die Migration und Umstellung ist mit Aufwänden verbunden. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen muss die Bedienung und Kundenverwaltung als auch die bestehenden Vertriebsprozesse mit dem Vertriebssystem abgebildet werden.
329	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.3.2	Bericht	<u>8.3.2 Verbesserungspotenziale Fahrgastinformation (S. 157-158)</u>	Insbesondere bei Umleitungen, Umsteigezwänge auf SEV ist die fahrzeugseitige Kommunikation verbesserungswürdig. Beispielsweise wird in Dresden bei umleitenden Linien in der Linienanzeige ein "Umleitungspfeil" verwendet, der sich ebenso auf den mit orangen Rahmen markant hervorgehobenen Baustellenfahrplänen widerspiegelt.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Ein Verwendung des Pfeils ist geplant und wird außerhalb des NVP geregelt.
						Zusätzlich enthält die Zielanzeige in Dresden nicht nur das originäre Ziel der Linie bzw. das Ziel der Umleitung sondern auch in zweiter Zeile den Hinweis auf den Umstieg zum Bus (SEV) mit Nennung der Umstiegstation - bspw. "16 Ginnheim / ab Messe BUS". Ähnliches könnte die Kommunikation zum Fahrgast in solchen außerplanmäßigen Fällen deutlich vereinfachen und auch für Ortsfremde hilfreich sein.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Anregung wird außerhalb des NVP geprüft.

lfd. Nr.	Kategorie	Institution	Kapitel	Band	Angabe Bezug im NVP	Stellungnahme	Umgang mit der Stellungnahme	Begründung/Kommentar/Hinweis
330	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.3.2	Bericht	<u>8.3.2 Verbesserungspotenziale Fahrgastinformation (S. 157-158)</u>	An Umsteigestationen mit mehreren Bahnsteigebenen sollte am Zugang zu den anderen Bahnsteigebenen jeweils noch eine digitale Abfahrts-Anzeige angebracht werden (auch betreiberübergreifend, bspw. U-Bahn-Bahnsteig <-> S-Bahnbahnsteig). Durch Angabe von Echtzeit-Information wissen dadurch Fahrgäste, wie viel Zeit noch bis zu den nächsten Abfahrten auf der anderen Bahnsteigebene verbleibt. Unter Einbezug der Wegezeiten kann dadurch ggf. noch ein früher Anschluss erreicht werden. Beispielsweise an der Station Bockenheimer Warte Bahnsteig C-Ebene, U6 & U7 <-> Bahnsteig D-Ebene, U4.	Kenntnisnahme	Die Installation von sogenannten Vorweganzeigern ist im Kapitel 7.4 enthalten.
					Des Weiteren sollte bei Fahrten, wo bereits ein Zugteil im Fahrtverlauf vorab endet (bspw. U&U7, wo teilweise bei stadtauswärts verkehrenden Fahrten im Spätverkehr der letzte Wagen an der Bockenheimer Warte abgehängt wird), dies durch die Zugzielanzeiger entsprechend kommuniziert werden. Exemplarisch wird z. B. bei der S-Bahn München, wo bei stadtauswärts verkehrenden Zügen bereits ein Zugteil am Ostbahnhof endet, dies in den Zugzielanzeigern an den Bahnsteigen durch einen Zusatzinformationstext ("Zugteil X endet bereits am Ostbahnhof") kommuniziert und durch ein Piktogramm ohne Füllfarbe des betreffenden Zugteils dargestellt.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die Anregung wird außerhalb des NVP geprüft.	
331	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.7.3	Bericht	<u>8.7.3 Störfallmanagement – Standards, Maßnahmen und Planungsabsichten (S. 162)</u>	Zum Störfallkonzept muss unbedingt auch die Kommunikation an die Fahrgäste (Durchsagen in Fahrzeugen und in den betroffenen Stationen, DFI-Anzeigen aber auch Rückmeldung an die Auskunftssysteme für Echtzeitauskünfte bspw. über Handyapp) definiert werden. Standards mit maximaler Dauer bis zum Inkrafttreten entsprechender Stufen des Störfallkonzepts sind ebenso zu definieren und deren Einhaltung zu überprüfen.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Eine Abschnitt zur Fahrgastinformation im Störfall wird ergänzt.
					Durch die Corona-Krise ist bewusst geworden, dass auch für eine Pandemie ein Störfallkonzept erforderlich ist. Dabei ist dann eine Fahrplan zu hinterlegen, der sich an dem Betrieb kritischer oder systemrelevanter Infrastrukturen orientiert.	Kenntnisnahme	Pandemien fallen unter das Maßnahmenmanagement.	
332	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.9.1	Bericht	<u>8.9.1 Qualitätsmanagement – Ausgangslage Busbetrieb (S. 162-164)</u>	Auch hier gilt: Für die Bearbeitung von Kundenanliegen sind Standards in Form von der maximalen Bearbeitungsdauer bis zur Rückantwort vorzugeben und qualitativ kontinuierlich zu überprüfen. Ein öffentlich kommuniziertes, jährliches Qualitätsranking über alle Lose (analog des vergleichbaren Rankings der SPNV-Wettbewerbsnetze der Bayerischen Eisenbahngesellschaft) sollte zusammen mit einem Bonus-Malus-System ein Streben nach qualitativer Verbesserung unterstützen.	Kenntnisnahme	Festlegung zur Bearbeitungsdauer und Qualität von Rückantworten sind in den Verkehrsverträgen festgelegt (vergl. Kapitel 8.9.1).
333	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.11.2	Bericht	<u>8.11.2 Pünktlichkeit und Anschlussssicherung – Verbesserungspotenziale (S. 168)</u>	Anschlussssicherung bis 2023 umzusetzen: Nordwestzentrum; Kalbach, Nieder-Eschbach; Markus-Krankenhaus, Zuckerschwerdtstraße, Höchst Bahnhof, Rödelheim Bahnhof, Industriehof, Enkheim, Seckbacher Landstraße, Triftstraße	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Verknüpfungspunkte mit Anschlussssicherung werden außerhalb des NVP jeweils im Verlauf der Maßnahmenumsetzung geprüft.
334	Verbände und Interessenvertreter	Fahrgastbeirat	8.11.2	Bericht	<u>8.11.2 Pünktlichkeit und Anschlussssicherung – Verbesserungspotenziale (S. 168)</u>	Anschlussssicherung bedarf auch einer Anschlussdefinition. Bislang nehmen die Fahrpläne jedoch kaum Rücksicht auf regionale Linien bzw. Linien anderer lokaler Aufgabenträger. Dies führt in den Abend- und Nachtstunden zu längeren Umsteigezeiten/Wartezeiten und stärkeren Unsicherheitsgefühlen. Auch dies ist im Sinne des Aufbaus von sicheren aber nicht überlangen Anschlüssen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die besondere Problematik von Anschlüssen in der SVZ wird bereits beschrieben und im Kapitel 8.11.3 um die NaVZ ergänzt.
					Beispielsweise ist eine Ankunft der U6 am Ostbahnhof in Ebene -1 nachts ungünstig, wenn nur eine Minute später in Ebene +1 ein stündlicher Regionalzug aus Frankfurt in die Region fährt und die U-Bahn einen entsprechend ausgedünnten Schwachlast- bzw. Nachtverkehrstakt fährt. Auch dies gehört in die Thematik Anschlussdefinition und Anschlussssicherung.	Kenntnisnahme / teilweise Berücksichtigung	Die besondere Problematik von Anschlüssen in der SVZ wird bereits beschrieben und im Kapitel 8.11.3 um die NaVZ ergänzt.	