

# DADINA

Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

Darmstadt Dieburger Nahverkehrsorganisation Europaplatz 1 64293 Darmstadt

Europaplatz 1  
64293 Darmstadt

An die  
**Vertreter/-innen und Stellvertreter/-innen des  
DADINA-Fahrgastbeirates  
Mitglieder des Vorstandes**  
an den  
**Vorsitzenden der Verbandsversammlung  
Vorsitzenden des Städte- und Gemeindebeirates**  
an die  
**Fraktionsgeschäftsstellen  
Verkehrsunternehmen im DADINA-Gebiet  
Vertreter der Presse  
ÖPNV-Koordination Stadt Darmstadt  
ÖPNV-Koordination Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Tel.: 0 61 51 - 3 60 51 0  
Fax: 0 61 51 - 3 60 51 22  
E-Mail: info@dadina.de

Geschäftsstelle  
4.5.2022  
jg - kh

## Einladung zur Sitzung des Fahrgastbeirates

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lade ich Sie zur FBR/3.I Sitzung des Fahrgastbeirates für

**Mittwoch, den 18.5.2022, um 17:00 Uhr,  
im Kreistagssitzungssaal,  
des Kreishauses Darmstadt,  
Jägertorstraße 207,  
64289 Darmstadt**

ein.

Die Tagesordnung mit Beratungsunterlagen liegt bei. Die überarbeitete Niederschrift der Sitzung (FBR/2.I) ist ebenfalls beigelegt. Bitte gegen die bereits mit der Vorankündigung versandte Niederschrift austauschen.

Mit freundlichen Grüßen

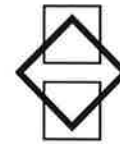
-gez.-

Uwe Schumann  
Vorsitzender

Anlagen

Bankverbindung:  
Sparkasse Darmstadt  
Kto.: 644 730  
BLZ: 508 501 50  
BIC: HELADEF1DAS  
IBAN: DE69 5085 0150 0000 6447 30

ÖPNV-Anschluss:  
Hauptbahnhof Darmstadt  
Zentraler Knotenpunkt  
für Bahn-, Straßenbahn-  
und Buslinien

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

## Tagesordnung

Gremium: Fahrgastbeirat  
Sitzungstag: 03.05.2022  
Sitzungsnummer.: FBR/3./I

<b>TOP</b>	<b>Betreff</b>		
<b>Öffentlicher Teil der Sitzung</b>			
1.	Begrüßung	1575-2022/DDN	
2.	Regularien	1576-2022/DDN	
2.1.	Kenntnisnahme der Niederschrift FBR/2.I	1577-2022/DDN	
3.	Sachstand Anträge und Anfragen	1578-2022/DDN	
4.	Berichte	1579-2022/DDN	
5.	Anträge	1580-2022/DDN	
5.1.	Fahrplanabstimmung (12_2_I)	1581-2022/DDN	
5.2.	Klassenticket (14_I)	1582-2022/DDN	
5.3.	Halbstundentakt im Landkreis (15_I)	1583-2022/DDN	
5.4.	Ausbau Odenwald-/Gersprenztalbahn (16_I)	1584-2022/DDN	
5.5.	Anpassung bei SEV und Takten (17_I)	1585-2022/DDN	
6.	Anfragen	1586-2022/DDN	
7.	Schwerpunktthema: 1. Aktueller Stand zu den On-Demand-Verkehren DadiLiner und HeinerLiner 2. Aktuelle Entwicklung zur Zukunft von Strecken der Odenwald- und Gersprenztalbahn	1587-2022/DDN	



Vorlage-Nr.: **1578-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag:

Beschlusslauf:

<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
1.	Fahrgastbeirat	N	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **TOP 3**  
**Sachstand Anträge und Anfragen**

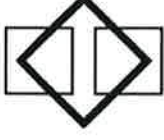
---

Sachstand Anträge und Anfragen

**Anlage:**

- Übersicht: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

Anlage 1 zu TOP 3



**DADINA**  
Darmstadt-Dieburger  
Nahverkehrsorganisation

Mai 2022

Überblick: Anträge Fahrgastbeirat der Arbeitsperiode I

Antrag	Inhalt des Antrages	Stellungnahme des Vorstandes	Sachstand
33.G	<p><b>Haltestellen Grafenstraße</b></p> <p>Die DADINA und die Stadt Darmstadt werden aufgefordert zu prüfen, in der Grafenstraße auf Höhe der Zugänge für Fußgänger zum Gelände der Städtischen Kliniken (Klinikum) möglichst bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 in beide Richtungen eine Bushaltestelle ein zu richten und in möglichst kurzen Zeitabständen von Linienbussen anfahren zu lassen.</p>	<p>Die DADINA wird dies mit der Stadt Darmstadt erörtern. Aus Sicht der DADINA ist die Anlage einer Haltestelle an dieser Stelle schwierig. Außerdem hätte ein Bedienen dieser Haltestelle zur Folge, dass der Willy-Brandt-Platz nicht angefahren werden könnte, und die Busse würden dann ggf. an anderen Positionen auf dem Luisenplatz halten. Außerdem ist das Städtische Klinikum durch die bestehende Haltestelle „Klinikum“ in der Bismarckstraße gut erschlossen.</p>	<p>Die Stadt Darmstadt möchte aus den genannten Gründen von der Einrichtung einer Haltestelle an diesem Platz absehen.</p> <p>Aus Sicht des FBR soll die Angelegenheit trotzdem weiterverfolgt werden.</p> <p>Als Schwerpunktthema für eine Sitzung des Fahrgastbeirates in 2018 vorgesehen.</p> <p>Sitzung FBR/8.H: es wird mitgeteilt, dass die Verlegung der Buslinie L in die Grafenstraße mit einer Haltestelle vor dem Klinikum im Bauausschuss diskutiert wurde.</p>

50.G	<p><b>Anbindung Staatstheater Darmstadt</b></p> <p>DADINA und Stadt Darmstadt werden aufgefordert, eine direkte Anbindung des Staatstheaters Darmstadt an den ÖPNV zu prüfen und nach Möglichkeit zeitnah einzurichten.</p>		<p>Die DADINA wird diesbezüglich mit der Stadt Darmstadt sprechen.</p> <p>Das Anliegen ist im stetigen Arbeitsgang der DADINA.</p>	(N)
2.H	<p><b>Haltestelle Böllenfalltor - barrierefreier Ausbau</b></p> <p>Es wird beauftragt zu prüfen, inwieweit ein vollständiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellenpunkte der Haltestelle Böllenfalltor möglich ist.</p> <p>Grundlage für diese Prüfung soll als eine Variante der beigefügten Ideenplan sein. Auch andere Lösungsvorschläge können in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden.</p>	<p>Hierzu wird ein gesonderter Termin mit dem Hauptausschuss des Fahrgastbeirates, der Stadt Darmstadt und evtl. der HEAG mobilo stattfinden.</p>	<p>Der Termin hat Anfang März stattgefunden. Ein Bericht erfolgt dazu in der Sitzung am 19.4.2017.</p> <p>Aus Sicht der HEAG mobilo ist kein barrierefreier Ausbau der Haltestelle Böllenfalltor möglich. Siehe auch Niederschrift zur FBR/4.H-Sitzung.</p>	(N)
21.H	<p><b>Prüfung und Einführung eines 365-EUR-Jahrestickets für das gesamte RMV-Tarifgebiet 4000</b></p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die Einführung eines 365-EUR-Jahrestickets für Erwachsene für das heutige RMV-Tarifgebiet 4000 (Kommunen Erzhausen, Messel, Roßdorf, Ober-Ramstadt, Mühlital, Pfungstadt, Griesheim, Weiterstadt und gesamte Stadt Darmstadt) zu prüfen und mit Wirkung von evtl. Diesel-Fahrverboten einzuführen.</p>	<p>Wenn man ein 365-Euro-Ticket einführen wollte, würde es wenig Sinn machen, dies nur auf einen Teilbereich des Landkreises Darmstadt-Dieburg bzw. des DADINA-Gebietes zu beschränken. Ein solches Ticket hätte voraussichtlich hohe Einnahmeherausfälle zur Folge. Wie das Beispiel in Wien zeigt, konnten dort auch kaum zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden, während es zu einer sprunghaften Erhöhung des ÖPNV-Defizits führte. Der Vorstand wird beraten, inwieweit es Möglichkeiten für tarifliche Verbesserungen z. B. bezüglich eines Kurzstreckentickets in der Stadt Darmstadt gibt.</p>		(N)

22.H	<p><b>Gruppentageskarte</b> Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert auf alle Verkehrsunternehmen und den RMV einzuwirken, das Gruppentagesticket wieder auf seinen vorherigen Status eines normalen, nicht personengebundenen Gruppentickets zurückzusetzen.</p>	Die Geschäftsstelle wird dies beim RMV ansprechen.	<p>Hierzu nimmt der RMV wie folgt Stellung: Auch mangels inhaltlicher Argumentation des „Antrags“ des DADINA-Fahrgastbeirats sehen wir keinen Anlass, die aufgrund von Missbrauch eingeführte Personalisierung von RMV-Gruppentageskarten aufzugeben. Die Maßnahme dient der Sicherung der Einnahmen und der Fairness der Fahrgäste untereinander. Entsprechend gehen wir davon aus, dass die Maßnahme im Interesse der DADINA und des DADINA-Fahrgastbeirats ist. In den vergangenen Wochen und Monaten haben uns hierzu auch keine Rückmeldungen erreicht, welche Anlass geben, daran zu zweifeln, dass die Umstellung organisatorisch und kommunikativ erfolgreich stattgefunden hat.</p>	(N)
29.H	<p><b>Barrierefreier Ausbau Haltestelle Böllenfalltor</b> Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf die Stadt Darmstadt, die HEAG, den RMV etc. einzuwirken, den dringend erforderlichen barrierefreien Ausbau der Haltestelle Böllenfalltor voranzutreiben.</p>	Die DADINA wird dies nochmal bei der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo ansprechen.	<p>Nach erneuter Rücksprache mit der Stadt Darmstadt und HEAG mobilo teilen diese mit, dass die Haltestelle Böllenfalltor aus technischen Gründen nicht barrierefrei ausgebaut werden kann.</p>	(N)
1_J	<p><b>HEAG-Depot</b> Der DADINA Vorstand wird gebeten alle bisher vorliegenden Untersuchungen zur Verlagerung der HEAG mobilo Betriebsstätte am Böllenfalltor von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und/oder der HEAG anzufordern und den Gremien der DADINA zugänglich zu machen.</p>	Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme erarbeiten.	<p>Vorsitzender Kolmer möchte den Antrag 1_J im Vorstand der HEAG mobilo erörtern. Es handelt sich um Betriebsinterne, die nicht öffentlich zur Verfügung gestellt werden.</p>	
2_J	<p><b>Zweite Sitzung</b> Für 2022 sollten in der Jahresplanung wieder 4 Sitzungen vorgesehen werden, davon ggf. eine externe Besichtigung oder Exkursion.</p>	Dies kann aus Sicht der Geschäftsstelle so gehandhabt werden. Die erste Sitzung in 2022 sollte relativ früh im Jahr terminiert werden, da an Ostern größere Fahrplanänderungen anstehen.		✓
3_J	<p><b>Fahrplan Weiterstadt</b> Der DADINA-Vorstand wird gebeten, die folgenden Fahrplanlücken bei den Buslinien mindestens zwischen</p>	Aus Sicht der Geschäftsstelle wäre es wünschenswert, die		✓

	<p>Darmstadt und Weiterstadt Hallenbad, besser bis Worfelden, zum Dezember 2021 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <p>WE2 Mo-Fr</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Darmstadt Schloss 06:33, 07:33, 08:33, 09:33, 10:33, 11:33</li> <li>•Weiterstadt Hallenbad 09:32, 10:32, 11:32, 13:32</li> </ul>	<p>Fahrplanlücken zu schließen. Aufgrund der finanziellen Situation insbesondere beim Landkreis ist eine Umsetzung bei Kosten von ca. € 200.000 pro Jahr zurzeit nicht möglich.</p>	
<p><b>4_I</b></p>	<p><b>Ersatzangebot bei Baustellen</b></p> <p>Der DADINA-Vorstand und HEAG mobilo werden aufgefordert, im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen:</p> <p>Sollten durch Schienenersatzverkehr oder Umleitungen die „Ersatz“Busse die regulären ÖPNV-Haltestellen nicht anfahren können, dürfen Menschen mit Behinderung den Heinerliner oder den DADI-Liner unentgeltlich benutzen, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ihnen im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bl“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und</li> <li>-sie im Besitz einer Wertmarke sind, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen können und</li> <li>-Start und Ziel der Fahrt im Einzugsbereich der entsprechenden ÖPNV-Linie liegt.</li> </ul> <p>Dies gilt auch für notwendiges Begleitpersonal, falls dies bisher nicht vorgesehen ist.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu in Abstimmung mit der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo eine Stellungnahme zur Nutzung des HeinerLiners erarbeiten. Bezüglich des DadiLiners ist das generelle Vorgehen abzuwarten.</p>	<p>Die HEAG mobilo ist bereits mit Vertreter*innen des Landkreises Darmstadt-Dieburg und des CBF Darmstadt in intensivem Austausch u.a. zur Barrierefreiheit der HeinerLiner-App für blinde Menschen und des derzeitigen barrierefreien Umbaus der eVitos. Derzeit prüfen wir das Anlegen des Fahrgastbeirats unter juristischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Das Anliegen ist mit Hinblick auf die Besonderheit des On-Demand-Verkehrs aufwändig in der Prüfung, dazu müssen viele Stakeholder und technisch Beteiligte gehört und konsultiert werden. Bitte haben Sie Verständnis, dass diese Prüfung einige Zeit in Anspruch nehmen wird.</p>
<p><b>5_J</b></p>	<p><b>DadiLiner</b></p> <p>Der Landkreis Darmstadt-Dieburg und die DADINA wird aufgefordert, bei der Umsetzung des geplanten DadiLiner</p>	<p>Die Umsetzung dieses Antrags ist nicht möglich. Es stehen insgesamt nicht genug Fahrzeuge zur Verfügung, um Fahrten in den ganzen Landkreis anzubieten.</p>	

	<p>ners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Darmstadt-Dieburg ab 2022 im Sinne von § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die nachfolgende Regelung einzuführen:</p> <p>Bei Einführung des DadiLiners in einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises gilt für die nachfolgend aufgeführte Gruppe der Menschen mit Behinderung eine Ausnahme. Sie können den DadiLiner unabhängig von den Gemeinde- und Stadtgrenzen für Fahrten im ganzen Landkreis in Anspruch nehmen. Um einen möglichst barrierefreien Ein- und Umstieg in das Straßenbahn- und Busnetz der Stadt Darmstadt zu gewährleisten, müssen auch Fahrten bis in das Gebiet der Stadt Darmstadt, z. B. zu den Straßenbahnhaltestellen Böllenfalltor, Siemensstr. In Kranichstein, Dreieichweg in Arheilgen, Hauptbahnhof, Ostbahnhof möglich sein.</p> <p>Voraussetzungen für die Inanspruchnahme sind, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einer Person im Schwerbehindertenausweis das Merkzeichen „G“, „AG“, „H“, „Bf“ oder „TBl“ zuerkannt wurde und</li> <li>- sie im Besitz einer Wertmarke ist, wonach sie den ÖPNV unentgeltlich nutzen kann.</li> </ul>	<p>Dies würde bedeuten, dass das Fahrzeug ggf. für einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung steht und die angestrebten Qualitätsparameter bezüglich Wartezeiten nicht eingehalten werden können. Konsequenz wäre, dass andere Fahrgäste in den beteiligten Kommunen länger warten müssen, oder gar keine Fahrt angeboten bekommen. Dies würde zu Beschwerden und zu einer geringeren Akzeptanz des DadiLiners führen. Der DadiLiner soll auch nicht die Linien aus dem Landkreis in die Stadt Darmstadt konkurrieren, deshalb bleibt das Bediengebiet erstmal auf die beteiligten Landkreiskommunen beschränkt. Dies wäre auch aus Gründen der Bundesförderung schwierig. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch eine engere Kooperation mit dem Heinerliner in Darmstadt möglich.</p>	
<p><b>6_J</b></p>	<p><b>B-Plan M34</b></p> <p>Der DADINA Vorstand und die Verbandsversammlung werden aufgefordert, sich in einer Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf des M 34 (Marienplatz in Darmstadt) nachdrücklich für die Erweiterung des Planentwurfes zugunsten einer Straßenbahnhaltestelle auf der Heidelberger Straße einzusetzen.</p>	<p>Die DADINA-Geschäftsstelle hat zum gegenständlichen Bebauungsplan-Entwurf mit Schreiben vom 07.12.2021 ihre Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB abgegeben.</p> <p>In dieser Stellungnahme führt sie u.a. aus, dass sie es begrüße, dass zur Förderung nachhaltiger</p>	<p>✓</p>



und umweltschonender Mobilität ein entsprechendes Konzept erarbeitet werden soll. Es sei ebenfalls positiv zu bewerten, dass die Plangeberin die Umsetzbarkeit einer Straßenbahnhaltestelle im Bereich des Marienplatzes prüfe. Sollte die Haltestelle realisiert werden, ginge somit auch eine bessere ÖPNV-Erschließung des östlich der Heidelberger Straße gelegenen Innenstadtbereichs rund um das Staatstheater einher.

Ferner werde im Kontext einer etwaigen vertiefenden Planung auf die in § 28 Abs. 3 Satz 1 PBefG eröffnete Option, bereits im Rahmen der Bauleitplanung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle zu schaffen, hingewiesen.

Damit wurde dem vorliegenden Antrag sowie einer schriftlichen Anregung eines Fahrgastbeiratsmitglieds, die im Vorfeld der o.g. Stellungnahme bei der Geschäftsstelle eingegangenen war, bereits Rechnung getragen. Über dies hat die Geschäftsstelle dem für die Prüfung der Umsetzbarkeit zuständigen Mobilitätsamt der Stadt Darmstadt den Inhalt der Anregung zur Kenntnis gegeben, sodass die darin vorgebrachten

		<p>Hinweise im Prüfprozess berücksichtigt werden können.</p> <p>Nach Ansicht der Geschäftsstelle ist eine darüber hinausgehende Stellungnahme im Rahmen der förmlichen Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BaUGB obsolet, da die wesentlichen Punkte des Antrags bereits in das noch laufende Aufstellungsverfahren als Abwägungsmaterial eingebracht wurden.</p>	
7_J	<p><b>Buslinie H Bioversum</b></p> <p>Der DADINA Vorstand wird aufgefordert, sich bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG Mobilo nachdrücklich für eine zeitnahe Verlängerung der H-Buslinie zum Bioversum/Jagdsschloss Kranichstein einzusetzen.</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.</p>	<p>Die ursprünglich einmal angedachte Wendeschleife auf dem Vorplatz des Bioversum ist nicht in der Form realisierbar wie zunächst geplant. Da der Oberbau der bestehenden Vorplatzfläche in Form einer wassergebundenen Decke für die Belastung durch Gelenkbusse nicht geeignet ist, müsste der Vorplatz auf einer Fläche von 1.200 bis 1.900 Quadratmeter mit einer Asphaltdeckschicht versiegelt werden. Der Bereich Bioversum ist jedoch der höchsten Denkmalschutzkategorie zugeordnet und liegt zudem in der Landschaftsschutzzone II. Insofern ist von einer Versiegelung aus Umwelt- und Denkmalschutzgründen Abstand genommen worden. Mögliche Alternativen zur Wendeschleife werden vom Mobilitätsamt zurzeit ausgearbeitet und werden mit den zu beteiligenden Stellen auf Umsetzbarkeit geprüft. Weiterhin ist und bleibt es Ziel der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dass das Bioversum, aber auch Reiterhof und Jagdschloss eine gut nutzbare Anbindung an den ÖPNV erhalten.</p>
8_J	<p><b>Buslinienkonzept Darmstadt</b></p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderung der Linienführung bei der Buslinie K hinzuwirken.</p> <p>Die Linie K soll auf ihrem neuen nordöstlichen Verlauf zwischen Kopernikusplatz und Karlshof den Weg über</p>	<p>Die Geschäftsstelle wird hierzu eine Stellungnahme der Stadt Darmstadt einholen.</p>	<p>Die Buslinie K wird ab dem 25.04.2022 in ihrem neuen östlichen Verlauf zwischen den Haltestellen "Schloss" und "Am Karlshof" den Linienweg parallel mit der Linie H befahren. Ziel hierbei ist es, neben einer verbesserten Anbindung des Kopernikusviertels im weiteren Fahrtverlauf, die stark genutzte Buslinie H in diesem Bereich zu entlasten und gerade für die stark frequentierten Haltestellen "Am Karlshof" und "Tausenplatz" eine Angebotsverbesserung zu erzielen.</p>

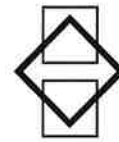
	<p>Heinheimerstraße und Rhöhring nehmen (so, wie die Umleitung des H-Busses im Herbst war). In diesem Verlauf sollen in der Heinheimerstraße neue Haltestellen am Kopernikusplatz und direkt am Riegerplatz, sowie die vorhandene Haltestelle Heinheimerstraße bedient werden.</p>		<p>Eine vorgeschlagene Führung der Linie K über Rhöhring und Heinheimer Straße würde zu Reisezeitverlängerungen zwischen "Am Karlshof" und "Schloss" führen und aufgrund der Stauanfälligkeit der vorgesehenen Streckenführung aller Voraussicht nach zu Verspätungen führen, was die Attraktivität der Linie beeinträchtigen würde.</p> <p>Die Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes im Bereich Riegerplatz ist aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt Verkehrlich nicht notwendig, da die Haltestellen "Pankratiusstraße" / "Heinheimer Straße" nur ca. 220 m entfernt liegen. Hier wird ab 25.04.2022 die Buslinie L tagsüber im 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehren, was eine erhebliche Verbesserung zum bisherigen Angebot darstellt. Auch die Haltestellen "Kopernikusplatz" und "Taurusplatz" sind mit Entfernungen von jeweils ca. 250 m zum Riegerplatz von dort aus gut erreichbar.</p> <p>Die Einrichtung von neuen Haltepunkten im Zuge der Heinheimer Straße wäre darüber hinaus nicht kurzfristig umsetzbar, da die notwendige barrierefreie Ausgestaltung aufgrund der komplexen Aufteilung des Straßenraums aufwendige Abstimmungen mit weiteren Stakeholdern notwendig macht. Nicht zuletzt wäre die Einrichtung der vorgeschlagenen Haltepunkte mit hohen Kosten verbunden, denen ein geringer verkehrlicher Nutzen entgegenstünde.</p> <p>Die Wissenschaftsstadt Darmstadt kann den Antrag aus genannten Gründen nicht befürworten.</p>
<p>9_1</p>	<p><b>Umleitungen und SEV</b></p> <p>Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt auf folgende Änderungen bei Umleitungs- und Schienenersatzverkehren im Busnetz hinzuwirken.</p> <p>Busse, die einer Umleitung folgen oder als SEV verkehren, sollen alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedienen.</p>	<p>Dies kann nicht zugesagt werden. Es kann sinnvoll sein, wie jetzt auch beim SEV für den Umbau der Frankfurter Straße in Darmstadt, dass der SEV als Expressverbindung nicht alle regulären Haltestellen entlang des Fahrwegs bedient. Es muss jeweils abgewogen werden, ob das Halten an Haltestellen anderer Linien</p>	

<p><b>10_I</b></p>	<p><b>Buslinien 671 und X71</b></p> <p>1. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, zum nächstmöglichen Zeitpunkt (spätestens kleiner Fahrplanwechsel Juni 2022) für eine Bedienung der Haltestelle Groß-Umstadt Pfälzer Schloss durch alle Fahrten der Buslinie 671 zu sorgen. Die Bedienung des Bahnhofs ist beizubehalten; ggf. ist bei Kurzwenden mit kurzen Aufenthalten am Bahnhof eine Schleifenfahrt (nach Ankunft am Bahnhof sofortige Weiterfahrt zum Pf. Schloss und Bedienung in Fahrtrichtung Darmstadt) vorzusehen; zusätzlich könnten bei den Fahrten von/nach Groß-Umstadt geringfügige Änderungen der Abfahrten/Ankünfte in Darmstadt Hbf erfolgen für eine verlängerte Wendezeit. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <p>2. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie 671 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mo-Fr Darmstadt Hbf 21:11 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss</li> <li>• Sa Darmstadt Hbf 09:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss</li> <li>• So Darmstadt Hbf 09:41, 11:41, 13:41, 17:41, 19:41, 21:41, 23:41 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss</li> <li>• Mo-Fr (Ferien) Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 19:00 nach Darmstadt Hbf</li> <li>• Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:00 nach Darmstadt Hbf</li> <li>• Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 22:30</li> </ul>	<p>auf dem Fahrweg des Umleitungsverkehrs sinnvoll und machbar ist, oder nicht.</p> <p>Zu 1.: In Abstimmung mit der Stadt Groß-Umstadt war beim Bau des ZOB immer geplant, die Buslinien zum zentralen Verknüpfungspunkt für die Buslinien zu machen. Eine zusätzliche Bedienung der Haltestelle „Pfälzer Schloss“ bei allen Fahrten der Linie 671 würde eine deutliche Fahrzeitverlängerung mit sich bringen, die den Einsatz von zusätzlichen Bussen erfordern und die Linie unattraktiver machen würde. Die Erreichbarkeit des Stadtkerns ist auch durch die Haltestelle „Goethestraße“ gegeben. Außerdem handelt es sich um eine Regionalbuslinie des RMV, bei dem zusätzliche Fahrwege zur lokalen Erschließung schwierig durchzusetzen sind.</p> <p>Zu 2. und 3.: Bezüglich der genannten sonntäglichen Zusatzfahrten auf der Linie 671, die einen Stundentakt ergeben würden, ist anzumerken, dass es sonntags durch die Überlagerung der Linien GU2 und 671 zumindest zwischen Groß-Umstadt und Dieburg bereits einen angenäherten Stundentakt gibt.</p> <p>Insgesamt stellt der jetzige Fahrplan, auch aus Sicht des RMV, in</p>
--------------------	--	---

	<p>nach Darmstadt Hbf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sa Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 20:34 nach Darmstadt Hbf</li> <li>• So Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 08:30, 10:30, 14:30, 16:30, 18:30, 20:30, 22:30 nach Darmstadt Hbf</li> </ul> <p>3. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 diese Fahrplanlücken der Buslinie X71 zu schließen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mo-Fr Darmstadt Hbf 09:37 nach Groß-Umstadt Pfälzer Schloss</li> <li>• Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 10:43 nach Darmstadt Hbf</li> <li>• Mo-Fr Groß-Umstadt Pfälzer Schloss 12:43 nach Darmstadt Hbf</li> </ul> <p>4. Der DADINA -Vorstand wird gebeten, gemeinsam mit dem Betriebsrat/Personalrat der Kreisklinik und dem Fahrgastbeirat im ersten Quartal 2022 eine Fahrplankonsultation für die ÖPNV-Linien nach Groß-Umstadt durchzuführen, um für viele Arbeitnehmer eine ÖPNV-Nutzung zu Schichtzeiten zu ermöglichen und der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates zu genügen. Die Begründung ist dem Vorstand mitzugeben.</p>	<p>dessen Zuständigkeit die Linien liegen, noch nicht die Endstufe dar. Der RMV musste für 2022 Einsparungen bei den geplanten Zusatzleistungen auch bei den Regionalbuslinien realisieren. Für den Fahrplan 2023 muss dann vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten, sowohl beim RMV als auch bei der DADINA, entschieden werden, ob und welche Mehrleistungen bestellt werden können. Hierbei werden wir die Wünsche des Fahrgastbeirates in die Überlegungen miteinbeziehen.</p> <p>Zu 4: Die DADINA möchte bei ihrer Linie bleiben, Termine von ehrenamtlichen und hauptamtlichen Personen nicht zu vermischen. Die Themen können gern z. B. im Hauptausschuss des Fahrgastbeirates erörtert werden, dies entspricht auch der Geschäftsordnung des Fahrgastbeirates. Wenn Handlungsbedarf gesehen wird, kann die DADINA auf entsprechende Stellen zugehen.</p>	
11_J	<p><b>Zweigleisigkeit Griesheim</b></p> <p>Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert die Überlegungen für eine Machbarkeitsuntersuchung für einen (auch teilweisen) zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn zwischen den Haltestellen Wagenhalle und Platz Bar-Le-Duc in Griesheim zu unterstützen, das Gespräch mit der Stadt Griesheim zu suchen und eine gemeinsame Bearbeitung anzustreben.</p>	<p>In der Vergangenheit war die Zweigleisigkeit aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar.</p> <p>Sollten sich die Randbedingungen hier geändert haben und die Stadt Griesheim diesbezüglich auf die DADINA zukommen, wird die DADINA prüfen, inwieweit sie</p>	✓

			unterstützen kann. Hierbei ist aber auch die HEAG mobilo als Betreibergesellschaft der Straßenbahnlinien einzubinden.	
12_I	<b>zurückgestellt</b>			
13_I	<b>Linienkennung</b> Der DADINA-Vorstand wird gebeten, bei HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt generell auf erweiterte Linienkennungen von Straßenbahnlinien mit unterschiedlichen Fahrtzielen hinzuwirken. Ziel ist die logische Konsistenz und Eindeutigkeit in der Fahrgastinformation.		Durch das neue Verkehrskonzept Straßenbahn gibt es viele Änderungen im Straßenbahnnetz. Die entsprechenden Liniennummern wurden bereits kommuniziert und sollten jetzt nicht mehr grundlegend geändert werden. Nach Auswertung der Betriebsfahrpläne kann dann entschieden werden, ob noch Änderungen im Sinne des Antrags sinnvoll sind.	(N)

4.5.2022

**DADINA**Darmstadt-Dieburger  
NahverkehrsorganisationVorlage-Nr.: **1581-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **12\_2\_1**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.1  
Fahrplanabstimmung (12\_2\_1)****Beschlussvorschlag:**

Die DADINA wird aufgefordert, zusammen mit Vertreter\*innen des Fahrgastbeirates die Anschlussverbindungen Übergang Bus-Zug im Landkreis Darmstadt-Dieburg zu überprüfen und ggf. die Fahrpläne spätestens zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 anzupassen. Neben den Umsteigezeiten ist vor allem zu prüfen, welche Anschlussverbindungen von den Fahrgästen vorrangig genutzt werden und welche Defizite die Fahrgäste dabei sehen. Solche Erhebungen können durch Internetbefragungen erfolgen, teure theoretische Studien dazu sollten vermieden werden.

Die Untersuchungen können nacheinander für einzelne Korridore stattfinden, um verbindungsbezogen bestehende Anschlussprobleme zu analysieren.

Als erstes soll der Korridor Darmstadt-Messel-Urberach bearbeitet werden.

Insbesondere für den Abend- und Wochenendverkehr ist diese Untersuchung zusammen mit HEAG mobilo auch für die Umsteigeverbindungen in der Stadt Darmstadt durchzuführen.

Das Thema „Sichtanschluss“ ist für Fahrgäste von grundlegender Bedeutung, denn nichts ist schlimmer, als ein „sehenden Auges“ davonfahrender Anschluss, der mit etwas Umsicht funktioniert haben könnte.

Es wird deshalb auch beantragt, mit den Aufgabenträgern auf eine Sensibilisierung des Fahrpersonals hinzuwirken, um sinnvolle Anschlussbeziehungen bei Sichtkontakt im Rahmen der betrieblichen Abläufe nach Möglichkeit wahrzunehmen.

Unabhängig davon ist, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten, die elektronische Anschlussicherung über das Leitsystem als probates Mittel einzusetzen.

Die Definition wichtiger Anschlussbeziehungen kann mit dem Fahrgastbeirat erarbeitet werden.

**Begründung:**

Im Landkreis Darmstadt-Dieburg gibt es zahlreiche Umsteigeverbindungen Bus-Zug und umgekehrt. Als Beispiele sind die Bus-Zug-Anschlüsse an den Bahnhöfen, Messel, Dieburg, Babenhausen, Groß-Umstadt, Reinheim, Ober-Ramstadt, Mühlthal oder Bickenbach genannt.

Weil die Linien in der Regel nur im 30- oder gar 60-Minutentakt fahren, haben funktionierende Umsteigeverbindungen für die Fahrgäste eine extrem hohe Priorität.

Die örtlichen Gegebenheiten sind unterschiedlich. Beispielsweise können in Reinheim Busse unmittelbar neben dem Zugbahnsteig halten, die Wegstrecke für die Fahrgäste ist damit sehr kurz. Am Bahnhof Mühlthal ist die Wegstrecke deutlich länger, d.h. die Umsteigezeiten gerade auch im Hinblick auf mobilitätsweingeschränkte Fahrgäste müssen auf die örtlichen Gegebenheiten jeweils abgestimmt werden.

Darüber hinaus müssen ggf. Umsteigeverbindungen priorisiert werden. Am Bahnhof Messel zum Beispiel kann von der Linie FU in Züge der Linie 75 sowohl von und nach Aschaffenburg als auch von und nach Darmstadt/Wiesbaden umgestiegen werden. Welche dieser Anschlussverbindungen von den Fahrgästen vorrangig genutzt werden, ist bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. Hierzu müssen ggf. Untersuchungen und Befragungen durchgeführt werden.

In diesem Korridor sind wegen der Bedienung von Stadtteilschule Arheilgen, Bioversum, Jagdschloss und Reiterhof Kranichstein auch temporäre Verlängerungen der Linie H über den Kesselhutweg hinaus nach Messel zu prüfen. Dies auch vor dem Hintergrund der dringlichen, aber nicht kurzfristig realisierbaren Buswendemöglichkeit im Bereich Jagdschloss Kranichstein.

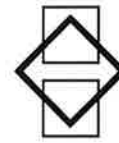
Im Abend- und Wochenendverkehr sind die Voraussetzungen in der Stadt Darmstadt, zum Beispiel bezogen auf die Umsteigeverbindungen am Nordbahnhof, vergleichbar. Die innerstädtischen Verbindungen bestehen in dieser Zeit in der Regel nur in ausgedünnter Taktfolge (z.B. alle 30 Minuten). Ein Nichtfunktionieren eines Anschlusses führt für die Fahrgäste dann zu sehr unangenehmen Verzögerungen und wird als äußerst negativ empfunden.

In Abstimmung mit dem Hauptausschuss geänderter Antrag Nr. 12 von Wiebke Schuck.

### **Beschlussempfehlung des HA:**

Der HA empfiehlt, dem Antrag in der erneut geänderten Form zuzustimmen.  
Der HA hat mit Frau Schuck eine neue, allgemeinere und übergreifende Textversion abgestimmt.





Vorlage-Nr.: **1582-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **14\_I**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	○	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.2**  
**Klassenticket (14\_I)**

### **Beschlussvorschlag:**

Der DADINA-Vorstand wird aufgefordert, auf den RMV dahingehend einzuwirken, zusätzlich zu den aktuell gültigen Mitnahmeregelungen für Zeitkarteninhaber\*innen eine neue Mitnahmeregelung für Lehrkräfte hessischer Schulen einzuführen. Die neue Mitnahmeregelung soll es Lehrkräften ermöglichen, an Schultagen all ihre Schüler\*innen (max. 40 Schüler\*innen pro Lehrkraft) auf ihrem Landesticket kostenfrei mitzunehmen.

### **Begründung:**

Der RMV hat bereits eine großzügige Mitnahmeregelung. Diese ermöglicht es schon heute, dass Erwachsene mit Zeitkarten zu bestimmten Zeiten Kinder unter 15 Jahren kostenfrei mitnehmen können. Diese Regelung soll um eine neue Mitnahmeregelung für Lehrkräfte hessischer Schulen ergänzt werden: An Schultagen sollen Lehrkräfte all ihre Schüler\*innen (max. 40 Schüler\*innen pro Lehrkraft) ebenfalls kostenfrei mitnehmen können und damit ihr Landesticket als „Klassenticket“ nutzen können. Für diese Erweiterung sprechen folgende Gründe:

**Förderung der sozialen Teilhabe:** Nicht alle Schüler\*innen sind im Besitz eines Schülertickets. Dies kann dazu führen, dass Schulausflüge für finanziell schwächere Schüler\*innen mit erheblichen Kosten verbunden sind. Dies gilt insbesondere für diejenigen, deren Familien knapp oberhalb der Grenzen für die Inanspruchnahme von Bildung & Teilhabe liegen. Die Nutzung eines „Klassentickets“ würde die Durchführung von Schulausflügen von der finanziellen Stärke der Schüler\*innen bzw. ihrer Eltern entkoppeln und damit die Möglichkeiten der sozialen Teilhabe stärken.

**Förderung klimafreundlicher Mobilität:** Klimafreundliches Mobilitätsverhalten muss erlernt werden. Dies gilt insbesondere für Schüler\*innen, die in ihrer Freizeit wenig Berührungspunkte mit dem ÖPNV haben und für die dieser daher kein ‚natürliches‘ Mobilitätsmittel darstellt. Häufigere Schulausflüge mit einem „Klassenticket“ würden die Vertrautheit mit dem ÖPNV und das Wissen um die damit verbundenen Möglichkeiten stärken. Hierdurch würden alle Schüler\*innen – sowie ggf. durch im Anschluss an Schulausflüge stattfindende Gespräche in Familien auch deren Eltern – stärker als bislang an den ÖPNV herangeführt werden. Dies würde einen wichtigen Beitrag zur Förderung klimafreundlicher Mobilität bei Kindern und Jugendlichen einschließlich ggf. ihrer Eltern sowie langfristig auch bei jungen Erwachsenen darstellen.

Für den Vorstand des Stadtschüler\*innenrates: Matiss Urdze

Für den Vorstand des Stadtelternbeirates: Sigita Urdze

**Beschlussempfehlung des HA:**

Der HA empfiehlt, dem Antrag so zuzustimmen.



Vorlage-Nr.: **1583-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag: **15\_I**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.3**  
**Halbstundentakt im Landkreis (15\_I)**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Dadina-Fahrgastbeirat unterstützt das "Bahn- und Buskonzept für Groß-Umstadt und Umgebung" vom Februar 2022, welches u. a. folgende Maßnahmen vorsieht (Link: <http://www.odewaldbahn.de/220224-bahn-buskonzept-umstadt-final.pdf>):

1. Für den RMV ein 1.200-Euro-Jahresticket für Alle nach dem Vorbild des Rhein-Neckar-Tickets des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar,
2. Vier Expressbusfahrten pro Stunde zwischen Darmstadt Hbf und Groß-Umstadt, von denen eine ohne Halt zwischen Darmstadt Ostbahnhof und Groß-Umstadt verkehren soll, die anderen drei in Dieburg ohne Halte an der Hochschule (Linien X71 und X 70), zwei der Fahrten weiter nach Wiebelsbach und Heubach,
3. Zwei Fahrten pro Stunde der heutigen Buslinie 671, jedoch nur noch zwischen Darmstadt Innenstadt und Dieburg Hochschule,
4. Verlängerung der Buslinie X78 halbstündlich zum Hbf Darmstadt und von Groß-Zimmern über Semd nach Groß-Umstadt,
5. Verlängerung von bisher in Ober-Roden endenden Regionalbahn-Fahrten der Dreieichbahn (RB61) bis Dieburg, bei diesen Zusatzfahrten ggf. auch ohne Verkehrshalte in Eppertshausen und Münster,
6. Neue Buslinie GUX von Dieburg Bahnhof nach Mömlingen, in Dieburg mit Anschlüssen zu den vorgenannten zusätzlichen Regionalbahnfahrten Richtung Dreieich/Frankfurt,
7. Durchbindung der bestehenden Buslinie GU2 und neuen Buslinie GUX von Mömlingen nach Obernburg-Elsenfeld Bahnhof in Kooperation mit der VAB,
8. Neue Buslinie GU53 von Otzberg Bahnhof über Groß-Umstadt, Klein-Umstadt, Kleestadt nach Schaaheim, ab dort Durchbindung nach Aschaffenburg in Kooperation mit der VAB,
9. Neue Buslinie GU86 von Groß-Umstadt nach Babenhausen.

### **Begründung:**

1: Vielfach wird von Autofahrern als Grund der Nicht-Nutzung des ÖPNV der (angeblich) hohe Fahrpreis genannt. Tatsächlich sind v. a. die Zeitkartenpreise im RMV ab Entfernungen der Preisstufe 5 deutlich höher als in den benachbarten Verkehrsverbänden VAB und VRN. Der VRN bietet schon seit ca. 15 Jahren ein für Alle erhältliches, verbundweit gültiges und nicht übertragbares Jahresticket für unter 1.200 Euro an, das auch kommerziell

sehr erfolgreich ist. Die Politik im Kreis Darmstadt-Dieburg hingegen hat Versprechen für ein 365-Euro-Jahresticket nicht umgesetzt. Da durch die Corona-Pandemie die Auslastung im SPNV und Regionalbusverkehr bei Weitem nicht die Vor-Corona-Werte erreicht hat, sind evtl. Mitnahmeeffekte durch heutige Jahreskartenkunden weniger dramatisch als 2019. Im Gegenteil, ein 1.200-Euro-Jahresticket könnte für heutige Inhaber von Preisstufe-3 und -4-Karten ein Anreiz sein, gleich in ein verbundweites Angebot einzuzahlen. Zudem wäre ein 1.200-Euro-Jahresticket für "Fernpendler" z. B. aus dem Odenwaldkreis nach Darmstadt und Frankfurt in klares Preissignal, bereits im Odenwaldkreis in die Odenwaldbahn einzusteigen, statt die Park-and-Ride-Plätze im Kreis Darmstadt Dieburg und Kreis Offenbach sowie die B 45 zu verstopfen.

2: Die Politik fordert seit Jahren eine breitere B 45 zum Abbau von Verkehrsstaus. Beobachtungen aus dem Fahrgastbeirat zeigen, dass die Buslinie X 71 sogar in der nachmittäglichen HVZ den Fahrplan nicht nur einhält, sondern teils früher am Pfälzer Schloss ankommt. Um für weitaus mehr Autofahrer als heute attraktiv zu sein, braucht die Expressbus-Achse Groß-Umstadt - Darmstadt ein viertelstündliches Fahrtenangebot.

3: Die heutige Fahrt der Buslinie 671 über Dieburg Hochschule nimmt der Verbindung Darmstadt - Groß-Umstadt jede Attraktivität. Für die Verbindung der Hochschulstandorte ist sie jedoch von großer Bedeutung.

4: Bisher gibt es keine umsteigefreie Verbindung zwischen Groß-Zimmern Ortskern und Groß-Umstadt Stadtkern. Dieses Problem wird mit der Linie 678 bis Groß-Umstadt behoben.

5: Nach Darstellung des RMV reichen die Fahrzeiten mit Verkehrshalten für einen Halbstundentakt nicht aus. Wenn die Zusatzfahrten ohne Verkehrshalte fahren, ist ein Halbstundentakt möglich, ohne dass dies Nachteile für Münster und Eppertshausen hat, jedoch große Vorteile für Dieburg und Ober-Roden, weil dort weniger P+R-Druck anfällt.

6: Der Halbstundentakt der Dreieichbahn soll mit der neuen Buslinie bis nach Groß-Umstadt und Mömlingem weitergetragen werden.

7: Die Durchbindung zum zum nächsten Bahnhof in Bayern soll die seit über 15 Jahren bestehende Tarifkooperation erfahrbar machen, nach dem Vorbild der heutigen Linien Babenhausen - Schaaflheim - Großostheim - Aschaffenburg.

8: Die neue Buslinie sorgt für einen Halbstundentakt Otzberg - Groß-Umstadt - Schaaflheim, hat gute Zuganschlüsse in Otzberg und könnte nach Aschaffenburg weiterfahren.

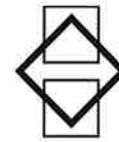
9: Die neue Buslinie soll die nur stündlichen Regionalbahn-Fahrten der Odenwaldbahn ergänzen und Klein-Umstadt und Langstadt einen Anschluss an den stündlichen RE 85 von/nach Hanau und Frankfurt ermöglichen.

Das Konzept zeigt für den Teilraum Groß-Umstadt und Umgebung, wie ein täglicher Halbstundentakt rasch realisiert werden kann und den ÖPNV zu einer echten Alternative zum Auto machen kann - in Zeiten hoher Spritpreise, hoher Klimasensibilität sehr wichtig.

Uwe Schuchmann

### **Beschlussempfehlung des HA:**

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.



Vorlage-Nr.: **1584-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag: 16\_I

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff:

**TOP 5.4**  
**Ausbau Odenwald-/Gersprenztalbahn (16\_I)**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Dadina-Fahrgastbeirat unterstützt das Konzept "123 km Zukunft" aus dem September 2018, welches u. a. folgende Fahrplanmaßnahmen und Infrastrukturausbauten vorsieht (Link: <http://www.schienebuendnis.de/123-km-zukunft-180630.pdf>):

- Sofort täglicher RE-Studentakt Erbach - Darmstadt Hbf
- Füllung von Fahrplanlücken im RB-Verkehr, v. a. morgens am Wochenende für den Tagestourismus.
- Reaktivierung der Gersprenztalbahn zwischen Groß-Bieberau und Reinheim mit Flügelzügen zur Odenwaldbahn nach Frankfurt Hbf und Offenbach.
- Zwei zweigleisige Abschnitte Hainstadt - Seligenstadt und Langstadt - Klein-Umstadt, damit stündlich schnelle RE-Verbindungen Frankfurt - Hanau - Groß-Umstadt - Erbach und bessere Anschlüsse in Wiebelsbach möglich sind.
- Kreuzungsbahnhof Mühlthal mit Bahnsteig an beiden Gleisen sowie Betriebsbahnhof Zeilhard zur Verbesserung der Pünktlichkeit im Verspätungsfall und Optimierung der Trassenbelegung.
- Bau einer normalspurigen Straßenbahnstrecke zwischen Darmstadt Friedensplatz und Ostbahnhof mit Endhaltestelle am Friedensplatz (gemäß VKT-Planung aus 2016), Verknüpfung dieser Straßenbahnstrecke mit der Odenwaldbahn und stündlicher Betrieb einer Stadt-Land-Bahn-Linie Friedensplatz - Ostbahnhof - Lichtwiese - Mühlthal Waldstraße (neuer Haltepunkt) - Mühlthal - Ober-Ramstadt - Reinheim - Groß-Bieberau.

### **Begründung:**

Anders als die Maßnahmen in der "Erbacher Erklärung" des RMV sieht das Konzept "123 km Zukunft" u. a. die Reaktivierung der Gersprenztalbahn zwischen Groß-Bieberau und Reinheim, zwei zweigleisige Abschnitte auf dem Hanauer Streckenast zur Beschleunigung des RE-Verkehrs Odenwaldkreis - Groß-Umstadt - Hanau - Frankfurt sowie eine stündliche Stadt-Land-Bahn-Linie Groß-Bieberau - Darmstadt Friedensplatz vor. Das Konzept hat also eine weitaus größere Wirkung als die Punkte aus der "Erbacher Erklärung" und erfüllt daher weitaus stärker die gestiegenen Ansprüche an Klimaschutz und Verkehrsverlagerung.

Uwe Schuchmann

**Beschlussempfehlung des HA:**

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.



Vorlage-Nr.: **1585-2022/DDN** vom 03.05.2022

Verfasser:

Az./Antrag: 17\_I

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Fahrgastbeirat	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **TOP 5.5**  
**Anpassung bei SEV und Takten (17\_I)**

Dem Appell des UN-Generalsekretärs Antonio Guterres zu folgen, wonach beim Klimaschutz jede Sekunde zählt und preislich günstige Sofortmaßnahmen kommen müssen, um Menschen dazu zu bewegen, auf klimaschädliche Mobilität zu verzichten, ist existenziell für die globale Gesellschaft.

Eine attraktiv gestaltete Verkehrswende ist deshalb ohne Alternative. Das beginnt auch im Detail.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Dadina-Vorstand wird gebeten, folgende Verbesserungsvorschläge mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen zu besprechen, zu bewerten und auch schnellstmöglich umzusetzen. Alle Vorschläge sind nach Einschätzung des Hauptausschusses mit den vorhandenen Fahrzeugen umsetzbar. Die Begründung sind dem Dadina-Vorstand und dem Verkehrsunternehmen vorzulegen.

1. Straßenbahnlinie 4 Arheilgen-Kranichstein: Bedienung im 10-Minuten-Takt
2. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-Haltestelle Heinheimer Straße
3. Schienenersatzlinie 5E: Bedienung der Unterwegs-Haltestelle Pützerstraße
4. Straßenbahnlinie 6: Schließung der Taktlücken Mo-Fr zum 15-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 13:00
5. Straßenbahnlinie 6: Schließung der Taktlücken Samstag zum 15-Minuten-Takt zwischen 06:00 und 20:00
6. Buslinie R: Schließung der Taktlücken Sonntag zum 30-Minuten-Takt zwischen 09:00 und 18:00
7. Regionalbahnlinie RB 75: Schließung der Taktlücken zum Halbstundentakt zunächst Mo-Fr auf dem östlichen Abschnitt, ggf. durch Wende in Stockstadt am Gleis 3 oder in Dieburg am Gleis 3.

### **Begründung:**

#### Allgemein:

Der Fahrgastbeirat erkennt die deutlichen Verbesserungen innerhalb Darmstadts an, dem gegenüber stehen jedoch erhebliche Defizite beim langandauernden Schienenersatzverkehr sowie bei Tram-Verkehren in den südlichen Landkreis. Während der Kfz-Bestand in Darmstadt abnimmt, ist die Entwicklung im Landkreis gegenläufig. Dem muss auch im Landkreis mit entsprechenden Maßnahmen gegengesteuert werden. Der Fahrgastbeirat

hat durchaus Verständnis für die finanzielle Lage des Landkreises und würde ein öffentliches Eintreten aller Landtags- und Bundestagsabgeordneten (bisher nicht wahrnehmbar) begrüßen, um über die bisherigen 3 % hinaus originäre Landesmittel für den ÖPNV bereitzustellen.

Jedoch ist auch die klimapolitische Lage nach Einschätzung des UN-Generalsekretärs Antonio Guterres (Tweet vom 23.04.22 <https://twitter.com/antonioguterres>) kritisch. Dieser fordert eine drastische Emissionsänderung noch in diesem Jahr (2022), jede Sekunde zählt laut Guterres. Daher sind auch kleine Maßnahmen, die sich mit vorhandenen Fahrzeugen umsetzen lassen und gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV deutlich steigern, lokal rasch umzusetzen. Zudem sind diese Maßnahmen auch geeignet, um bei einem zeitweiligen 9-Euro-Ticket die erwartete höhere Nachfrage auch im Landkreis abzufangen. Das Angebot im Landkreis ist hierauf bisher kaum vorbereitet, es befinden sich derzeit wieder viele Itino-Fahrzeuge in der Werkstatt und Züge fahren verkürzt.

#### zu 1:

Die beiden großen Stadtteile im Norden wurden bislang in einem 7,5-Minuten-Takt bedient.

Mit der Baustelle in der Frankfurter Straße sind sie von direkter Verbindung in die Kernstadt abgeschnitten, was zu Schienenersatzverkehr und Umsteigenotwendigkeiten sowie Mitnahmeeinschränkungen (Fahrräder) führt und das nicht für eine überschaubare Zeit, sondern für mindestens 18 Monate. Im Hinblick auf weitere Bauabschnitte wahrscheinlich erneut für länger.

Die Einschränkung auf 15-Minuten-Takt (50% Abbau des Verkehrsangebots) bei der Linie 4 erscheint vor dem Anspruch des neuen Verkehrskonzepts und der vielzitierten Verkehrswende als enttäuschend und kontraproduktiv. Der als stabile Grundversorgung angekündigte 10-Minutentakt muss auch hier zur Anwendung kommen, zumal der zu- und ablaufende SEV dichter getaktet ist und durch die unterschiedliche Taktung zum Teil lange Umsteige-Zeitfenster entstehen.

#### zu 2:

Die Haltestelle Heinheimer Straße liegt auf dem Fahrweg der Schienenersatzlinie 5E in einem Tempo-30-Abschnitt, zwischen mehreren Ampeln. Sollten tatsächlich Fahrzeitverluste auftreten, sind diese marginal und dürften im Mittel ebenso beim Abwarten der Grünphasen auftreten. Jedoch werden die Reisezeiten für Fahrgäste sowohl aus Kranichstein, Arheilgen ins Martinsviertel und aus dem Martinsviertel in die Innenstadt deutlich verkürzt.

#### zu 3:

Die auch während Innenstadt-Festivitäten bediente Haltestelle Pützerstraße liegt in einem stark vom MIV befahrenen Straßenabschnitt zwischen zwei Kreuzungen, an denen die Busse i. d. R. ohnehin warten müssen. Evtl. auftretende Fahrzeitverluste sind also marginal, während die Reisezeit der Fahrgäste aus Arheilgen und Kranichstein zu nahegelegenen Standorten der TU, der Kliniken Alicehospital und Elisabethenstift und deren Arzthäuser, der Mathildenhöhe, dem Jugendstilbad und zu den Linien Richtung Landkreis deutlich verkürzt wird.

#### zu 4+5:

In allen dem Fahrgastbeirat vorgelegten Unterlagen wurde ein 10-Minuten-Takt nahezu ganztags in Aussicht gestellt, ein 20-Minuten-Takt nur am späten Vormittag. Während seit 25.04.22 Griesheim Mo-Sa von der Linie ganztags im lückenfreien 10-Minuten-Takt mit 6 Fahrten pro Stunde bedient wird (Mo-Fr plus Linie 10), Nieder-Ramstadt, Ober-Ramstadt und Roßdorf jeweils mindestens im 15-Minuten-Takt, gibt es in den einwohnerstarken Ortschaften Alsbach (5.700 EW), Jugenheim (4.530 EW), Seeheim (8.890 EW) tagsüber nur einen 30-Minuten-Takt. Den Ansprüchen einer Verkehrswende für den Landkreis wird das nicht ansatzweise gerecht. Zudem drängt sich der Verdacht auf, die Schnelllinie 10 wäre v. a. wegen der anstehenden Bürgermeisterwahl in Griesheim zeitlich vorgezogen worden, während das Fahrtenangebot in Alsbach und Seeheim-Jugenheim entgegen allen Ankün-



digungen unverändert dürftig ist.

zu 6:

Bei Verlängerung zum Nordbahnhof wurde die Linie R im Stundentakt bedient und auch an die Anschlüsse am Hauptbahnhof angepasst. Mittlerweile fahren die schnellen Züge Frankfurt - Darmstadt am Wochenende im Halbstundentakt, der daher auch für die Buslinie R eingeführt werden sollte, um das räumliche Bedienungsgebiet dieser Buslinie sowie die Buslinien ab Böllenfalltor an den Zug-Halbstundentakt anzuschließen.

zu 7:

Offensichtlich bremst die Bayerische Staatsregierung ihre Bestellorganisation aus und wird dabei teilweise vom RMV argumentativ gedeckt, während die hessische Landesregierung schweigt. Dabei könnten die Fahrten in Stockstadt/Bayern am Gleis 3 (ohne Bahnsteig) enden und so Druck auf die BEG erzeugen, die Züge bis Aschaffenburg zu bestellen. Auch wenn sich der RMV zu diesem Schritt nicht entschließen sollte, können die Züge zumindest aus Darmstadt bis nach Dieburg Gleis 3 fahren und dort wenden.

Hauptausschuss

### **Beschlussempfehlung des HA:**

Der HA empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.